

Working paper



19

Quand le réformisme conservateur gagne les assurances

*La direction des Assurances et le juste prix de la responsabilité
civile automobile (décennies 1960-1970)*

Julien Caranton

Avril 2020

PARI

PROGRAMME DE RECHERCHE
SUR L'APPRÉHENSION DES RISQUES
ET DES INCERTITUDES

Quand le réformisme conservateur gagne les assurances

La direction des Assurances et le juste prix de la responsabilité civile automobile (décennies 1960-1970)

La contribution de l'assuré dans cette grande mutuelle du risque qu'est l'assurance automobile doit être la plus exacte possible, ce qui suppose une connaissance statistique précise des risques à couvrir et l'élimination de la sous-tarification comme de la sur-tarification. Cette contribution doit cependant tenir largement compte de la qualité du risque que constitue chaque assuré. Autour d'une certaine moyenne, la prime doit être très fortement personnalisée. Il faut que les bons conducteurs cessent, année après année de payer le risque accru que constituent les mauvais conducteurs. Ceux-ci forment un risque différent, qui doit être décelé, évalué et payé à part¹.

Les propos de Valéry Giscard d'Estaing, ministre des Finances, prononcés lors de la *Conférence sur l'assurance automobile* organisée par la direction des Assurances (janvier-juin 1964), traduisent le consensus qui s'instaure au sein du monde de l'assurance au début des années 1960. Pour les hauts fonctionnaires de la direction des Assurances (DA), l'autorité de tutelle de ce secteur, la loi des grands nombres permet de distinguer de grandes catégories d'assurés en fonction du risque que ceux-ci représentent. Cependant, parce qu'il existe des conducteurs *irresponsables*, il serait nécessaire, selon un principe de justice sociale, de tendre vers une personnalisation des primes à l'intérieur de ces classes.

Dans cet article, nous proposons de saisir, d'une part, le processus qui a conduit les hauts fonctionnaires de la DA à adopter l'idée de *personnaliser les primes* et, d'autre part, d'analyser la manière dont ils conçoivent le prix de la responsabilité civile automobile à partir de ce moment. Selon eux, il existe, au sein de chaque classe d'assurés, un juste prix de l'assurance déterminé scientifiquement. Par conséquent, les sociétés ne doivent pas s'en écarter outre mesure. C'est à l'échelle individuelle que les variations doivent s'exprimer. Cette recherche s'inscrit, d'un côté, dans la lignée des travaux portant sur l'histoire des savoirs et des pratiques de gestion des systèmes d'assurance, qu'ils soient privés ou publics². Plus fondamentalement, elle vise à comprendre le rôle des outils de prévision, et des systèmes de représentation qui leur sont attachés, dans « la fabrique et la pratique de l'action

¹ Centre des archives économiques et financières (désormais CAEF), B-0062336/4 : discours de Valéry Giscard d'Estaing, ministre des Finances, à la réunion de clôture de la Conférence sur l'assurance automobile (23 juin 1964), p. 2.

² Michel ARMATTE, « Actuaire, statisticien, économiste face à l'assurance (1870-1930), logiques savantes et logiques professionnelles », *Revue d'histoire des facultés de droit et de la science juridique*, 36, 2016, p. 427- 488 ; Fabrice CAHEN, « La raison statistique au service des travailleurs : Jacques Ferdinand-Dreyfus et les assurances sociales (1912-1940) », *Histoire & mesure*, XXXIII-2, 2018, p. 139- 162 ; Julien CARANTON, « Mesurer le coût de la prévoyance sociale. Les mutualistes grenoblois et la gestion des retraites (1850-1914) », *Histoire & mesure*, 30-1, 2015, p. 165-200 ; Raymond DARTEVELLE, « La lente construction d'une tarification des corps : entre pratique assurantielle et risque industriel, actuariat, expertise médico-légale et enseignements (années 1890-1905) », in Thomas LE ROUX (éd.), *Risques industriels. Savoirs, régulations, politiques d'assistance (fin XVIIe siècle-début XXe siècle)*, Rennes, Presses Univ. de Rennes, 2016, p. 67- 95.

publique³. » D'un autre côté, elle souhaite participer aux recherches sociohistoriques portant sur les groupes d'acteurs engagés dans la conduite de l'action publique⁴.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le prix de la responsabilité civile automobile est défini grâce à la méthode de la *tarification à la moyenne*. Le travail des actuaires consiste à définir de grandes catégories d'assurés jugées homogènes. La construction de ces classes d'équivalence repose sur le regroupement de trois critères : (1) la zone de garage du véhicule, (2) sa puissance fiscale, (3) la profession de l'assuré et l'usage du véhicule. En 1962, la structure tarifaire du Groupement technique accidents (GTA) de l'Association générale des sociétés d'assurances contre les accidents (AGSAA), l'organisme professionnel des sociétés d'assurance automobile (hors mutuelles professionnelles ou sans intermédiaires), comporte 6 zones de tarifications, 12 groupes de véhicules, ainsi que 3 usages et 6 catégories professionnelles⁵. Au sein de chaque classe, les actuaires établissent le quotient du coût des accidents rapporté au nombre de voitures année, ce qui leur fournit la *prime moyenne pure empirique*. Quelques corrections sont ensuite réalisées afin « de tenir compte de la survenance au hasard des gros sinistres et du fait que la prime à indiquer dans le tarif estime le risque moyen futur et non pas le risque passé⁶. » C'est cette conception de l'équité actuarielle, reposant un principe large de mutualisation, qui est remise en cause dès la fin des années 1950.

La responsabilité civile automobile devient obligatoire en 1958, alors que le parc automobile français est en pleine croissance. Cette décision a deux conséquences importantes. D'une part, la surveillance de son prix devient un enjeu politique fondamental pour l'État. D'autre part, cette décision fait de la responsabilité civile un des marchés privilégiés des assureurs. En 1957, elle représente déjà 40 % du chiffre d'affaires total des sociétés d'assurance.

Deux éléments caractérisent le marché français de l'assurance des décennies 1960-1970. En premier lieu, son fonctionnement se singularise par les attributions accordées à la DA. Créée à la suite de la promulgation de la loi sur les accidents du travail (1898), cette direction

³ F. CAHEN, « La raison statistique au service des travailleurs »..., *op. cit.*, p. 140.

⁴ Brigitte GAÏTI, « L'érosion discrète de l'État-providence dans la France des années 1960. Retour sur les temporalités d'un « tournant néo-libéral » », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 201- 202-1, 2014, p. 58- 71 ; Delphine DULONG, *Moderniser la politique. Aux origines de la Ve République*, Paris, L'Harmattan, 1997 ; Harold MAZOYER, « La construction du rôle d'ingénieur-économiste au ministère des Transports. Conseiller le politique, résister au comptable et discipliner le technicien (1958-1966) », *Gouvernement et action publique*, 4-4, 2012, p. 21- 43 ; Brigitte GAÏTI, *De Gaulle. Prophète de la Cinquième République*, Paris, Presses de Sciences Po, 1998.

⁵ CAEF, B-0062338/1. Les trois usages sont « affaires ou commerce », « promenade », et « transport public de marchandises ». En outre, six catégories professionnelles sont distinguées : (1) les artisans, (2) les officiers ministériels (avocats, huissiers, notaires, etc.), (3) les voyageurs, représentants et placiers, (4) les salariés à temps complet des entreprises commerciales, industrielles, artisanales, des offices ministériels et des professions libérales, (5) ecclésiastiques, (6) les fonctionnaires, magistrats et membres de l'enseignement.

⁶ Pierre DELAPORTE, « Tarification du risque individuel d'accidents d'automobiles par la prime modelée sur le risque », *ASTIN Bulletin : The Journal of the IAA*, 3-3, avril 1965, p. 251- 271.

est rattachée, en 1906, au ministère du Travail et de la Prévoyance sociale⁷. Progressivement, elle voit son domaine de compétences s'élargir. En 1935, elle est chargée du contrôle des sociétés d'assurance automobile. En 1940, la DA est transférée au ministère des Finances. Son but est d'assurer la protection des assurés en réglementant les procédures et les techniques d'assurance, ainsi qu'en s'assurant de la solvabilité de chaque compagnie. Au milieu des années 1960, la DA se compose de trois sous-directions et de dix bureaux⁸. Il s'agit d'une petite direction, puisque ses effectifs comprennent entre 200 à 300 fonctionnaires⁹. Le bureau A3, de la première sous-direction, est chargé des questions juridiques, techniques et économiques des sociétés d'assurance. Ce sont ses membres qui valident les contrats et les tarifs proposés au sein de chaque compagnie. Comme le souligne Guy Delorme, directeur des Assurances entre 1973 et 1977, le pouvoir de cette institution est considérable à cette période :

Il faut vous expliquer que le directeur des Assurances, en raison de cette réglementation terriblement tatillonne, c'était le pape, le pharaon, c'était le gouvernement de la Banque de France plus la direction du Trésor réunis en une seule main, vis-à-vis du monde de l'assurance. [...] Peut-être que nous dans l'assurance on allait trop loin dans le contrôle. Pensez par exemple que tous les contrats d'assurance et tous les prospectus décrivant ces contrats étaient soumis à l'accord préalable et formel du directeur des Assurances¹⁰

Le marché de l'assurance automobile du début des années 1960 se caractérise, en second lieu, par une concurrence exacerbée entre les compagnies d'assurance. Une centaine d'acteurs - sociétés anonymes nationalisées, privées et mutuelles - se partagent ce marché. L'essor des mutuelles professionnelles et sans intermédiaires (MSI), à l'instar de la MACIF fondée en 1959 par Jacques Vandier, bouleverse les pratiques tarifaires des sociétés traditionnelles. D'une part, les MSI vendent directement leurs produits, sans passer par les réseaux d'agents généraux, des intermédiaires indépendants, comme le font les sociétés dites « traditionnelles ». Cette organisation réduit sensiblement leurs frais de gestion¹¹. D'autre part, en introduisant les principes de segmentation et de sélection des risques, les MSI, qualifiées de « sauvages » par les sociétés dites « traditionnelles », déclenchent une guerre des prix¹². Ces pratiques commerciales confortent d'ailleurs les hauts fonctionnaires de la DA dans leur action : « le contrôle de l'administration, ça consiste d'une part à veiller ce

⁷ Didier RENARD, « Un train peut en cacher un autre. La création du ministère du Travail et de la Prévoyance sociale en 1906 », *Revue française des affaires sociales*, 2-2, 2001, p. 79-103.

⁸ MINISTÈRE DES FINANCES ET DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES, *Annuaire général du ministère des Finances et des Affaires économiques*, Paris, Imprimerie nationale, 1965.

⁹ D'après les souvenirs de Pierre de Vogüé, directeur des Assurances entre 1967 et 1973. Institut de la gestion publique et du développement économique (désormais IGPDE), entretien réalisé auprès de Guy Delorme par Frédéric Tristam, entretien n°4, cassette n°6, 1997, « Directeur des Assurances ».

¹⁰ IGPDE, entretien réalisé auprès de Guy Delorme par Frédéric Tristam, entretien n°7, cassette n°8, 1997, « Arrivée de Guy Delorme à la direction des Assurances. Le secteur de l'assurance en France et en Angleterre ».

¹¹ André STRAUS, « L'évolution du marché de l'assurance automobile en France depuis la guerre et le rôle des mutuelles sans intermédiaires. Avec Jacques-Henri Gougenheim et Jacques Vandier », *Entreprises et histoire*, 3-72, 2013, p. 91-112.

¹² A. STRAUS, « L'évolution du marché de l'assurance automobile en France depuis la guerre et le rôle des mutuelles sans intermédiaires. Avec Jacques-Henri Gougenheim et Jacques Vandier »..., *op. cit.*

que des contrats idiots ne soient pas mis sur pieds, et qui tromperaient le client, [...] et puis deuxième aspect du contrôle, vous protégez contre la faillite »¹³.

Cette recherche s'appuie essentiellement sur les documents d'archives produits par la DA et le GTA. Nous avons pu consulter les nombreux rapports et notes conçus par la DA dans le cadre de son activité de réglementation et de contrôle¹⁴. Ces documents sont complétés par des témoignages oraux de hauts fonctionnaires passés par cette institution durant les décennies 1960-1970. Ils sont le fruit d'une collecte menée par le Comité pour l'histoire économique et financière de la France¹⁵. Notre recherche s'appuie également sur les études statistiques et les rapports produits par le GTA¹⁶. Enfin, nous avons complété ces documents avec de nombreux imprimés, comme eux de la Société statistique de Paris (SSP).

Nous souhaitons montrer que l'idée de *personnaliser* les primes est portée par quelques statisticiens formés dans les années 1930. Leur formation se caractérise, d'un côté, par l'institutionnalisation des statistiques mathématiques et de l'économétrie dans un cercle restreint d'institutions et, de l'autre, par la refondation du libéralisme français au lendemain de la crise de 1929. Ces experts, armés de l'outil mathématique, dénoncent au début des années 1950 les limites de la méthode de *tarification à la moyenne*¹⁷. Le recours à un instrument de mesure et sa légitimation ne sont pas neutres politiquement¹⁸. À l'argument de justesse de calcul avancé par les experts, se greffe celui de justice sociale défendue par les « réformistes conservateurs » de la DA¹⁹. Pour ses derniers, il convient de responsabiliser des assurés éclairés, disposant d'informations fiables sur les prix pratiqués par les acteurs du marché. La rencontre des arguments de *justesse de calcul* et de *justice sociale* aboutit à l'institutionnalisation du système de bonus-malus à la fin des années 1960. Dès lors, la DA défend l'idée que le GTA est en mesure de définir le prix de la responsabilité civile automobile pour chaque classe d'assurés et que les sociétés ne doivent pas s'en écarter. C'est à l'échelle individuelle que ce prix peut varier plus ou moins sensiblement. Au cours des

¹³ IGPDE, entretien réalisé auprès de Guy Delorme par Frédéric Tristam, entretien n°7, cassette n°8, 1997, « Arrivée de Guy Delorme à la direction des Assurances. Le secteur de l'assurance en France et en Angleterre ».

¹⁴ Les documents produits par la direction des Assurances sont conservés au Centre des archives économiques et financières.

¹⁵ Les témoignages oraux des hauts fonctionnaires sont sauvegardés à l'Institut de la gestion publique et du développement économique : <https://igpde.finances.gouv.fr/voixdesfinances/>

¹⁶ Documents conservés par Groupama, le Gan étant membre du GTA.

¹⁷ Un processus du même ordre s'opère au sein de la SNCF au début des années 1950 avec l'introduction du marginalisme. Voir François ETNER, « Histoire du calcul économique en France », in , Paris, Economica, 1987, p. ; Jean FINEZ, « La construction des prix à la SNCF, une socio-histoire de la tarification. De la péréquation au yield management (1938-2012) », *Revue française de sociologie*, 55-1, 2014, p. 5- 39..

¹⁸ Alain DESROSIERES, *La politique des grands nombres : histoire de la raison statistique*, Paris, Ed. La Découverte, 1993 ; Pierre LASCOUMES, « La Gouvernamentalité : de la critique de l'État aux technologies du pouvoir », *Le portique*, 13-14, 2004, p. 169-190 ; Pierre LASCOUMES et Patrick LE GALES (éd.), *Gouverner par les instruments*, Paris, SciencesPo les Presses, 2004.

¹⁹ Selon la terminologie de François DENORD, *Néo-libéralisme version française. Histoire d'une idéologie politique*, Paris, Demopolis, 2007.

années 1970, ce cadre de pensée se heurte à deux réalités ; celle de la politique de lutte contre l'inflation et celle des stratégies commerciales adoptées par chaque société.

AUX ORIGINES DE LA PERSONNALISATION DES PRIMES : L'INSTITUTIONNALISATION DES STATISTIQUES MATHÉMATIQUES ET DE L'ÉCONOMETRIE (1930-1950)

L'idée de personnaliser les primes de la responsabilité civile automobile est portée par un petit groupe de statisticiens formés, dans l'entre-deux-guerres, au sein d'institutions socialement proches. Leur formation se caractérise par deux éléments. Le premier est l'institutionnalisation des statistiques mathématiques et de l'économétrie au début des années 1920, renouvelant en profondeur un enseignement économique classique porté vers la théorie et professé dans les facultés de droit²⁰. Le second élément est la refondation du libéralisme au lendemain de la crise 1929²¹. C'est au sein de ces espaces que se conçoit, au début des années 1930, le « planisme des ingénieurs » visant à concilier économie libérale et économie dirigée²². Ces experts souhaitent se doter d'instruments de mesure et de prévision économiques afin d'orienter les choix des décideurs politiques et d'assurer la pérennité du libéralisme²³.

Durant les années 1950, les travaux de ces statisticiens tendent à démontrer, qu'au sein des grandes classes d'assurés, il existe des risques très hétérogènes qui sont pourtant tarifés au même niveau. Il s'agit alors de corriger ce non-sens scientifique. Ces statisticiens sont rejoints par des fonctionnaires libéraux influencés par le *planisme* des ingénieurs. Pour ces derniers, les *bons* risques ne doivent pas payer pour les *mauvais*. De fait, la personnalisation des primes constituerait un formidable instrument de *responsabilisation* des mauvais conducteurs.

Une génération de techniciens nourrie par l'économétrie et les statistiques mathématiques (1920-1930)

Les promoteurs de la *personnalisation des primes* font leurs armes durant l'entre-deux-guerres à l'Institut statistique de l'Université de Paris (ISUP) et à l'École polytechnique. Ces deux institutions, socialement proches en raison de la circulation du corps enseignant et des étudiants, sont les lieux d'émergence de l'enseignement des statistiques mathématiques et de l'économétrie durant les décennies 1920-1930. Rappelons que l'économétrie se définit comme une discipline visant à « approfondir la théorie économique, les méthodes statistiques, et [à] utiliser l'outil mathématique comme une synthèse entre la théorie et les données statistiques recueillies²⁴. » Si l'outil mathématique offre une illusion de neutralité

²⁰ Lucette LE VAN-LEMESLE, *Le Juste ou le Riche. L'enseignement de l'économie politique (1815-1950)*, Paris, Comité pour l'Histoire Economique et Financière de la France, 2004.

²¹ F. DENORD, *Néo-libéralisme version française...*, *op. cit.*

²² Olivier DARD, *Jean Coutrot, de l'ingénieur au prophète*, Besançon, Presses universitaires franco-comtoises, 1999 ; F. DENORD, *Néo-libéralisme version française...*, *op. cit.*

²³ Gérard BRUN, *Technocrates et technocratie en France*, Paris, Albatros, 1985.

²⁴ Martine BUNGENER et Marie-Eve JOËL, « L'essor de l'économétrie au CNRS », *Cahiers pour l'histoire du CNRS*, 4, 1989.

politique, c'est bien le « réformisme conservateur » qui prend forme au sein de ces institutions²⁵.

L'ISUP est créé en 1922 à l'initiative de l'ingénieur-statisticien Lucien March, qui vient d'abandonner son poste de directeur de la Statistique générale de France (SGF). Pour Alain Desrosières, la création de cette institution résulte, d'une part, de l'expérience de rationalisation statistique de l'économie nationale mise en œuvre durant la Première Guerre mondiale. D'autre part, sa fondation acte le rapprochement opéré entre les statisticiens et les probabilistes Français au même moment²⁶. Ce rapprochement se traduit par l'élection, pour la première fois, d'un mathématicien à la présidence de la SSP en 1922²⁷. À l'ISUP, les cours de statistique sont assurés par le normalien et mathématicien Georges Darmois, ainsi que par les polytechniciens Lucien March et Michel Hubert. Georges Darmois défend ardemment l'application des méthodes statistiques en économie ou en science industrielle. Son ouvrage *Statistique et applications* est un plaidoyer en ce sens. Selon lui, les statistiques mathématiques permettraient de confirmer ou d'infirmer les théories conçues par l'économie politique. Formulé autrement, il s'agit de mettre l'outil mathématique au service du libéralisme pour lui offrir une nouvelle légitimité après la crise de 1929.

Les concepts finement étudiés de l'économie politique ne correspondent que rarement à des réalités observables, et la première tâche est de faire correspondre des nombres aux grandeurs de la théorie. Quand cette correspondance sera établie, on pourra voir si la théorie est d'accord avec les observations²⁸.

La création de l'ISUP joue ainsi un rôle essentiel dans l'introduction et la diffusion en France « des notions de corrélation et régression, d'inférence inductive par estimation et test d'hypothèse, et de théorie des sondages que l'on trouve dans la statistique biométrique anglaise²⁹. » Cette diffusion imprègne très rapidement les sociétés savantes. Jusqu'en 1914, les travaux présentés à la SSP relèvent essentiellement des statistiques descriptives : recours à la moyenne arithmétique, usages de tableaux et graphiques. Après la Première Guerre mondiale, les recherches qui y sont communiquées construisent leur argumentation à l'aide des nouveaux outils mathématiques : ajustement, analyse de variance, corrélation et régression³⁰. Ces outils déplacent l'intérêt des statisticiens « de la moyenne vers la

²⁵ Selon la terminologie employée par F. DENORD, *Néo-libéralisme version française...*, *op. cit.*

²⁶ Alain DESROSIÈRES, « Histoires de formes : statistiques et sciences sociales avant 1940 », *Revue française de sociologie*, 2-XXVI, 1985, p. 277- 310.

²⁷ Laurent MAZLIACK, « Borel, Fréchet, Darmois. La découverte des statistiques par les probabilistes français », *Journal électronique d'histoire des probabilités et de la statistique*, 6-2, 2010.

²⁸ Georges DARMOIS, *Statistique et applications*, Paris, Armand Colin, 1934, p. 199.

²⁹ M. ARMATTE, « Actuaire, statisticien, économiste face à l'assurance (1870-1930), logiques savantes et logiques professionnelles », *op. cit.*, p. 485.

³⁰ Michel ARMATTE, « Lucien March (1859-1933) : une statistique mathématique sans probabilité ? », *Courrier des statistiques*, 123, 2008 ; A. DESROSIÈRES, *La politique des grands nombres...*, *op. cit.*, p. 402.

distribution des attributs individuels³¹. » On perçoit ici la rupture que l'usage de ces outils peut opérer au niveau de la représentation des enjeux de la tarification en assurance.

L'École polytechnique est le second espace dans lequel l'économétrie se diffuse dans l'entre-deux-guerres. L'intérêt pour la pensée calculatoire est le fruit d'une longue tradition chez les polytechniciens. Dès milieu du XIX^e siècle, les ingénieurs des Ponts et Chaussées se préoccupent de la justesse du calcul des tarifs du transport ferroviaire³². Cependant, comme le souligne Michel Armatte, il faut attendre les années 1920-1930, avec les cours de François Divisia puis de René Roy, pour que l'enseignement de la statistique soit intégré à un enseignement d'économie à Polytechnique³³. Divisia professe également au Conservatoire national des Arts et Métiers (CNAM). C'est dans cette dernière institution qu'il installe, en 1938, son laboratoire d'économie industrielle et statistique³⁴. Quant à René Roy, il assure à l'ISUP, à partir de 1931, « un cours qui pourrait déjà être qualifié d'économétrie³⁵. »

La création d'X-Crise en 1931 favorise la diffusion de l'économétrie. L'histoire de ce groupe de pensées est bien documentée³⁶. Le Centre polytechnicien d'études économiques (CPEE) s'impose très rapidement comme un lieu privilégié d'échanges en matière d'économie. Il rassemble une minorité de libéraux, un certain nombre de planistes, et une majorité d'individus favorables à une intervention modérée de l'État afin de perpétuer une économie capitaliste en crise³⁷. C'est en son sein que se consolident les rapports entre les statistiques mathématiques et l'économie. En 1937, Georges Darmois y tient une conférence intitulée « Les mathématiques et la statistique au service de l'économie »³⁸. La diffusion de l'économétrie au sein de Polytechnique favorise l'émergence, au cours des années 1930, du planisme des ingénieurs qui vise à « concilier économie libérale et économie dirigée dans une “concurrence dirigée” (mise en place d'un secteur “plané” en parallèle d'un marché concurrentiel).³⁹ » Comme le souligne Oliver Dard, le CPEE a formé, pour les gouvernements successifs, une génération de techniciens marquée par l'idée « d'un relatif

³¹ A. DESROSIERES, *La politique des grands nombres...*, *op. cit.*, p. 402.

³² A. DESROSIERES, *La politique des grands nombres...*, *op. cit.* ; et surtout Bernard GRALL, *Économie de forces et production d'utilités : l'émergence du calcul économique chez les ingénieurs des Ponts et Chaussées (1831 - 1891)*, Manuscrit révisé et Commenté par François Vatin., Rennes, Presses Univ. de Rennes, 2003.

³³ Michel ARMATTE, « L'économie à l'École polytechnique », in Bruno BELHOSTE, Amy DAHAN DALMEDICO et Antoine PICON (éd.), *La formation polytechnicienne (1794-1994)*, Paris, Dunod, 1994, p. 375- 396.

³⁴ M. BUNGENER et M.-E. JOËL, « L'essor de l'économétrie au CNRS »..., *op. cit.* ; L. LE VAN-LEMESLE, *Le Juste ou le Riche...*, *op. cit.*

³⁵ M. BUNGENER et M.-E. JOËL, « L'essor de l'économétrie au CNRS »..., *op. cit.*

³⁶ *Ibid.* ; Olivier DARD, « Voyage à l'intérieur d'X-crise », *Vingtième Siècle*, 47, 1995, p. 132- 146 ; F. DENORD, *Néo-libéralisme version française...*, *op. cit.* ; L. LE VAN-LEMESLE, *Le Juste ou le Riche...*, *op. cit.*

³⁷ F. DENORD, *Néo-libéralisme version française...*, *op. cit.*, p. 81.

³⁸ L. LE VAN-LEMESLE, *Le Juste ou le Riche...*, *op. cit.*, p. 507.

³⁹ François DENORD, « Les idéologies économiques du patronat français au 20^e siècle », *Vingtième Siècle*, 114-2, 2012, p. 171- 182.

dirigisme dans la conduite politique de l'économique, (d')un effort indispensable à mener en matière de prospective et de prévision »⁴⁰.

Ce petit groupe de statisticiens, armée de nouveaux instruments statistiques et des représentations du monde qu'ils véhiculent, rejoint le monde de l'assurance à partir du début des années 1940. Son intégration transforme progressivement les pratiques de tarification des assureurs.

Un monde de l'assurance en renouvellement : l'intégration d'une nouvelle génération de techniciens (1940-1960)

Après la guerre de 1940-1945, on engage volontiers dans nos compagnies des jeunes gens issus de l'enseignement supérieur, encore en majorité de formation juridique, mais aussi de formation scientifique.

Dès 1940, on vit apparaître à la Compagnie [l'Urbaine et la Seine] un statisticien de grande réputation, Pierre Delaporte, dont les travaux conservés pendant la direction Coudert à la seule disposition du chef d'entreprise, devinrent pour la direction collégiale de Jean Vaulon d'une importance essentielle. Il est vrai que Pierre Delaporte accomplissait tous les mois un tour de force qui était de prédire le résultat final de nos opérations des douze mois précédents, sans se tromper de plus d'un ou deux pour cent près.⁴¹

Les propos de Jean Bedour, président-directeur du groupe Soleil-Aigle dans les années 1960, soulignent l'impact qu'a eu l'intégration de cette génération d'ingénieurs-économistes et statisticiens dans le monde de l'assurance d'après-guerre. Une analyse des parcours Pierre Delaporte et Pierre Depoid, deux statisticiens reconnus et promoteurs de la *personnalisation des primes*, permet de mesurer l'influence des travaux et des préconisations de Georges Darmois et, plus généralement, des statistiques mathématiques et de l'économétrie sur leur génération. Au cours des décennies 1940-1960, ces experts poussent les assureurs à employer l'outil mathématique afin de rendre plus juste le calcul des primes et les prévisions budgétaires. L'intégration de ces ingénieurs-économistes et statisticiens est favorisée par la présence de nombreux polytechniciens et de centraliens à la tête des compagnies d'assurance. Si ces générations de techniciens ne possèdent pas le même bagage scientifique, elles partagent néanmoins une même conception du rôle de l'ingénieur et du technicien dans la société.

Pierre Delaporte entreprend des études de mathématiques à l'ISUP. Il y suit les enseignements d'Alfred Barriol, d'Émile Borel et de Georges Darmois. Licencié de mathématiques, il obtient l'agrément de l'Institut des actuaires et il intègre la SSP en 1937. Il y est introduit par Alfred Barriol et Georges Darmois⁴². Trois ans plus tard, il rejoint la compagnie d'assurance « l'Urbaine et la Seine » et en devient rapidement le directeur-

⁴⁰ O. DARD, « Voyage à l'intérieur d'X-crise »..., *op. cit.*, p. 146.

⁴¹ Jean BEDOUR, *Quand j'étais assureur...Chronique d'un demi-siècle*, Paris, L'Argus, 1980, p. 162.

⁴² *Journal de la Société statistique de Paris*, tome 78, 1937, p. 258.

adjoint⁴³. Ses travaux portent sur l'analyse factorielle, l'étude de la mortalité et l'assurance automobile. Delaporte s'impose rapidement comme une figure d'autorité de la statistique française. En 1943, il reçoit le prix Montyon de statistique pour ses travaux sur l'évolution de la mortalité en Europe. En 1958, la Société statistique de Paris lui décerne le prix Michel Huber pour ses recherches sur l'analyse factorielle. Dans les années 1960, il est secrétaire général de l'ISUP, et assure deux cours : « analyse factorielle » et « méthodes statistiques appliquées aux techniques et aux recherches industrielles »⁴⁴. Il est également membre d'honneur de l'Institut des actuaires français (IAF)⁴⁵. Enfin, il est élu à la présidence de la Société statistique de Paris (SSP) en 1963. Lors de l'allocution qu'il prononce à cette occasion, Delaporte revient sur l'influence qu'a exercée la nouvelle génération de mathématiciens et statisticiens sur son parcours⁴⁶.

Il [Alfred Barriol] me traça alors un plan d'études à entreprendre immédiatement : « mathématiques et actuariat pour vous préparer une situation à l'époque présente et, simultanément, études de statisticien, car, plus tard, elles vous seront certainement encore plus utiles ».

[...] C'est enfin Georges Darmois, Président de la Société de Statistique de Paris en 1938, qui m'initia à la Statistique Mathématique. [...] À la fois mathématicien et industriel, il alliait, de manière particulièrement efficace, l'esprit de finesse à l'esprit géométrique. Il me fit l'honneur d'être mon maître pendant près de 27 ans.⁴⁷

Les témoignages des acteurs de l'assurance soulignent unanimement le rôle joué par cette nouvelle génération formée durant l'entre-deux-guerres⁴⁸. Durant les décennies 1940-1950, ces techniciens discréditent la méthode de *tarification à la moyenne* pratiquée par les assureurs de la génération précédente.

Ce n'est guère dans mes premiers travaux de recherches que j'ai rencontré les difficultés, mais dès mes premiers contacts avec les Sociétés d'Assurances où la Statistique d'à côté du Lampiste triomphait : le comptage et l'art des moyennes, seuls compris et appréciés. J'ai été obligé d'accepter qu'il faille une dizaine d'années pour faire admettre une idée nouvelle et encore les départs à la retraite étaient-ils pour une bonne part dans ce succès⁴⁹.

Pour eux, il faut s'appuyer sur les statistiques mathématiques pour saisir le risque plus finement. Pour Delaporte, le « groupement des observations en classes, s'il masque tout ou partie des différences interindividuelles, ne les supprime pas pour autant. » C'est dans ce cadre théorique qu'il conçoit, au tournant des décennies 1950-1960, sa méthode de *prime*

⁴³ J. BEDOUR, *Quand j'étais assureur...Chronique d'un demi-siècle...*, op. cit., p. 162.

⁴⁴ L'ARGUS, *Annuaire des sociétés d'assurances*, Paris, Editions de l'Argus, 1967, p. 37- 38j.

⁴⁵ *Ibid.*, p. 3j. Les membres agrégés de l'IA sont ceux qui ont présenté « une thèse originale, traitant une question qui se rattache à la profession d'Actuaire, et soutenue devant le Jury par son auteur. »

⁴⁶ Delaporte cite respectivement Alfred Barriol, Émile Borrel et Georges Darmois.

⁴⁷ Discours de Pierre Delaporte lors de son installation à la présidence de la Société statistique de Paris, *Journal de la société statistique de Paris*, tome 104, 1963, p.9.

⁴⁸ Par exemple, J. BEDOUR, *Quand j'étais assureur...Chronique d'un demi-siècle...*, op. cit.

⁴⁹ Idem, p.9-10.

modelée sur le risque⁵⁰. Il soutient l'hypothèse qu'il est possible d'approcher bien plus précisément le coût probable du risque en tenant compte des accidents d'un individu pour les années précédentes.

L'estimation du risque devrait donc se faire en prenant en considération, d'une part, la classe dans laquelle l'assuré est rangé, d'autre part, le nombre d'accidents observés pendant les années précédentes. C'est à partir de ces données que l'on a procédé au calcul de coefficients qui devraient être appliqués au montant de la prime pour chacun des assurés. C'est la « prime modelée sur le risque », qui représente la valeur probable d'un risque individuel.⁵¹

Son modèle serait donc plus juste techniquement, mais aussi socialement. Pour lui, « Si les risques des assurés ne sont pas tous égaux entre eux, il est normal de demander à chacun des assurés une prime proportionnelle au risque qu'il fait supporter à la mutualité. » Au sein d'une même classe, les *mauvais* risques, une minorité, feraient augmenter sensiblement la prime des *bons* risques⁵². Delaporte, graphique à l'appui, tente de démontrer que son système explique bien mieux la variance totale des risques que la méthode de *tarification à la moyenne* (Document 1). Sur une longue période d'assurance, son système tendrait à expliquer, en pourcentage, 100 % de la variance totale des risques.

Une même ambition anime les actuaires de *Casualty Actuarial Society* aux États-Unis⁵³. Pour ces actuaires, il faut affiner davantage les classifications en tendant vers un ajustement individuel. Des échanges internationaux de savoirs s'effectuent par le biais des congrès internationaux d'actuaires et de la revue *The Journal of the International Actuarial Association*.

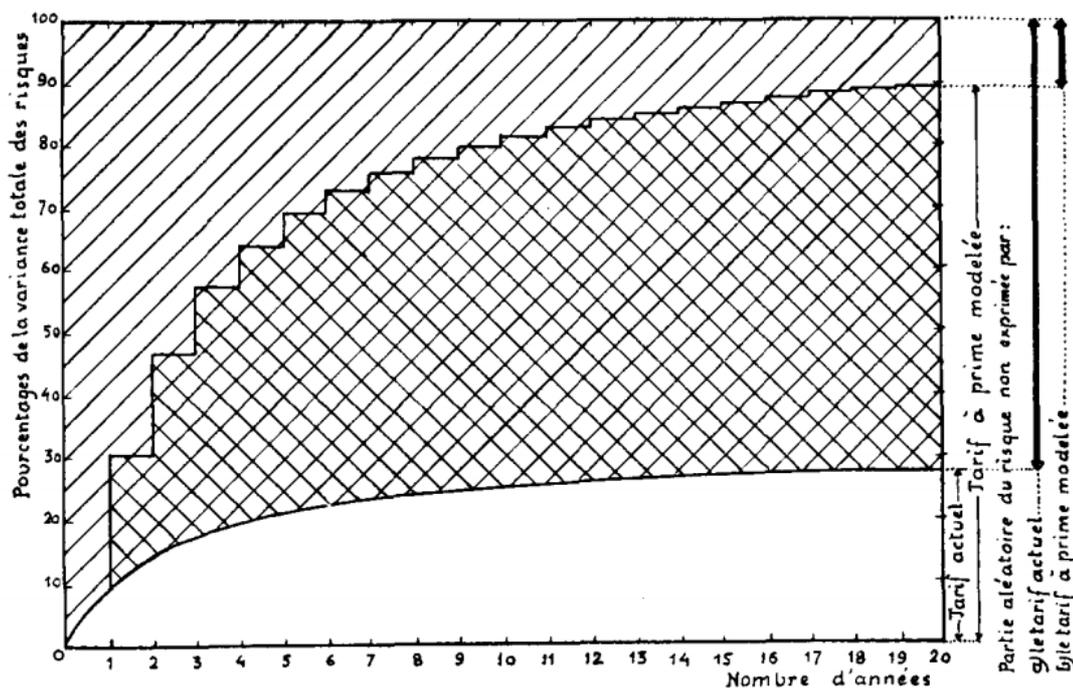
⁵⁰ Pierre DELAPORTE, « Sur l'efficacité des critères de tarification de l'assurance contre les accidents d'automobiles », *ASTIN Bulletin : The Journal of the IAA*, 2-1, janvier 1962, p. 84- 95.

⁵¹ CAEF, B-0062334/4 : Conférence sur l'automobile, groupe I, compte rendu de la séance du 10 février 1964, présentation de la prime modelée sur le risque, p. 4.

⁵² P. DELAPORTE, « Tarification du risque individuel d'accidents d'automobiles par la prime modelée sur le risque »..., *op. cit.*, p. 251.

⁵³ Laurence BARRY, « Justice ou justesse ? L'équité de l'assurance », *Working paper PARI* <http://www.chaire-pari.fr/wp-content/uploads/2019/04/Equite.pdf>, 2019.

Document 1 - Diagramme synthétique du pourcentage de la variance totale des risques analysée par le tarif actuel et le tarif à prime modelée⁵⁴



Le parcours de Pierre Depoid met lui aussi en évidence le nouveau rapport qui se crée dans les décennies 1920-1930 entre les statistiques mathématiques et l'économie. Né en 1909 à Paris, Pierre Depoid fait ses études à Polytechnique (X 1929). Il commence sa carrière professionnelle à la SGF en 1932. Il est chargé, dans un premier temps, d'élaborer la table de mortalité des ouvriers mineurs, puis participe à l'analyse du recensement de 1936⁵⁵. En 1933, il est introduit à la SSP par Michel Hubert et Marcel de Ville-Chabrol avec qui il travaille à la SGF⁵⁶. En 1941, il quitte la SGF et intègre le monde de l'assurance en tant que secrétaire général du GTA. En parallèle, il assure un cours à l'ISUP intitulé *Applications de la statistique aux assurances accidents et dommages*. Cet enseignement s'inscrit clairement dans la lignée de ceux professés par Georges Darmois. Ce cours est édité en 1949, puis une seconde fois en 1967 (Depoid, 1967). Depoid est également élu secrétaire-général de la SSP (1942-1962). En 1945, il intègre la direction de la Compagnie d'assurances générales accidents, puis il rejoint La Prévoyance en tant que directeur-général en 1952. Entre 1954 et 1956, il est élu à la présidence du GTA. Il s'agit donc d'un acteur central au sein du monde de l'assurance. Son activité scientifique et professionnelle est reconnue et récompensée à plusieurs reprises. En 1950, il est nommé, sur un rapport du ministère des Finances, Chevalier

⁵⁴ P. DELAPORTE, « Sur l'efficacité des critères de tarification de l'assurance contre les accidents d'automobiles »..., *op. cit.*, p. 94.

⁵⁵ Allocution de M. le Professeur Vendryès lors de la séance du 19 janvier 1962, *Journal de la société statistique de Paris*, tome 104, 1963, p.2.

⁵⁶ *Journal de la Société statistique de Paris*, tome 74, 1933, p. 358.

de la Légion d'honneur pour son travail à l'INED⁵⁷. En mars 1964, alors que les travaux menés dans le cadre de la *Conférence sur l'assurance automobile* sont en cours, un rapport signé par Valéry Giscard d'Estaing le promeut au rang d'Officier pour son action en tant que directeur-général des compagnies d'assurances La Prévoyance. Il est qualifié à cette occasion « d'esprit distingué » et de « technicien éprouvé de l'assurance ». En outre, il est membre d'honneur de l'IAF, c'est-à-dire étant considéré par ses pairs comme ayant « contribué au développement de la science actuarielle⁵⁸. »

Nous avons montré, jusqu'à présent, que la personnalisation des primes tire sa *légitimité scientifique* des travaux d'un petit noyau de statisticiens qui font leurs classes au moment de l'institutionnalisation de l'économétrie et des statistiques mathématiques. Cette nouvelle génération de techniciens, formée au sein de l'ISUP et de l'École polytechnique, est intégrée au monde de l'assurance à partir du début des années 1940. Cette intégration s'opère essentiellement au GTA, qui fournit les structures tarifaires à la profession, et dans un nombre restreint de compagnies parisiennes. Elle s'accompagne de la diffusion de l'outil mathématique et du système d'équité actuarielle qui lui est associé. Au tournant des années 1950-1960, les préconisations de ces statisticiens font l'accord d'un consensus au sein du monde de l'actuariat. Ce consensus s'explique en grande partie par le socle commun scientifique que partagent les membres diplômés de l'IAF (**Erreur ! Nous n'avons pas trouvé la source du renvoi.** et **Erreur ! Nous n'avons pas trouvé la source du renvoi.**), et cela même si les formations à l'actuariat restent, durant cette période, « complémentaires à une formation initiale souvent effectuée au sein d'une grande école d'ingénieurs⁵⁹. » Les informations biographiques fournies par les annuaires professionnels permettent de dégager deux cursus-types d'études supérieures suivies par les actuaires de l'IAF (**Erreur ! Nous n'avons pas trouvé la source du renvoi.**). Soit ces derniers sont diplômés de l'École polytechnique – et possèdent parfois une licence en droit jugée nécessaire pour assurer la direction d'une compagnie -, soit ils ont suivi un cursus en mathématiques à l'Université ou à l'ISUP.

Reste maintenant à comprendre pourquoi les hauts fonctionnaires ont adopté cette conception de l'équité actuarielle au début des années 1960.

Document 2 – Cursus d'études suivis par les membres diplômés de l'IAF (1967)⁶⁰

Formations ⁶¹	Effectifs	Part
--------------------------	-----------	------

⁵⁷ Archives Nationales de France, base Léonore :

www2.culture.gouv.fr/LH/LH247/PG/FRDAFAN84_O19800035v1623828.htm

⁵⁸ L'ARGUS, *Annuaire des sociétés d'assurances...*, op. cit., p. 3j.

⁵⁹ Olivier PILMIS, « Les formations d'actuaire : une analyse sociologique », <https://www.chaire-pari.fr/wp-content/uploads/2016/11/Pilmis-Les-formations-dactuaire-Une-analyse-sociologique-1.pdf>, 2016.

⁶⁰ L'ARGUS, *Annuaire des sociétés d'assurances...*, op. cit., p. 3j.

⁶¹ (1) Ingénieurs : essentiellement à l'École Polytechnique ; (2) Droit : licence ou thèse en droit ; (3) Mathématiques : *a minima* licence ès-sciences en mathématiques à l'Université ou à l'ISUP ; (4) politistes : IEP.

Ingénieurs	55	38%
Ingénieurs/Droit	10	7%
Ingénieurs/Mathématiques	3	2%
Ingénieurs/Droit/Mathématiques	2	1%
Droit	4	3%
Mathématiques	36	25%
Mathématiques/Droit	5	3%
Mathématiques/Sciences politiques	1	1%
Mathématiques/Sciences politiques/Droit	1	1%
NA	28	19%
Total	145	100%

Document 3 - Le recrutement des actuaires diplômés de l'IAF en 1967⁶²

Les membres Diplômés se recrutent au moyen d'un examen, organisé par l'Institut des Actuaires Français et dont le programme est arrêté par le règlement intérieur. Cet examen qui a lieu en décembre et en juin de chaque année comporte des épreuves écrites et orales portant sur les matières suivantes :

- mathématiques (et calcul des probabilités) ;
- opérations financières ;
- théorie mathématique des assurances et statistique mathématique ;
- économie politique et sociale.

[...] Sont en outre admis comme membres diplômés de l'I.A.F. :

1° Les élèves diplômés de l'Institut de Statistique de l'Université de Paris (option Actuariat) qui auront présenté un mémoire de fin d'études soumis à un jury comportant des représentants de l'Institut des Actuaires Français.

2° Les élèves du Conservatoire des Arts et Métiers, titulaires du diplôme d'Études Supérieures Économiques (option Actuariat) qui auront présenté un mémoire de fin d'études soumis à un jury comportant des représentants de l'Institut des Actuaires Français.

RESPONSABILISER LES MAUVAIS RISQUES : QUAND LE REFORMISME CONSERVATEUR GAGNE LA DIRECTION DES ASSURANCES (1950-1970)

Le réformisme conservateur, qui se formalise dans les années 1930 à l'université et au sein des milieux patronaux, s'essime dans certains milieux politiques dès la fin des années 1940 avant d'atteindre les administrations publiques au cours des décennies 1950-1960. La nomination de Valéry Giscard d'Estaing à la tête du ministère des Finances en 1962, à la fois polytechnicien et énarque, coïncide avec la diffusion de l'idée qu'il faut *responsabiliser* des assurés éclairés disposant d'informations fiables sur les tarifs proposés par les sociétés d'assurance.

Durant les décennies 1960-1970, les directeurs des Assurances défendent conjointement deux éléments qui peuvent paraître *a posteriori* contradictoires, mais qui en réalité

⁶² L'ARGUS, *Annuaire des sociétés d'assurances...*, op. cit., p. 3j.

caractérisent le champ de l'action publique de cette période⁶³. D'un côté, ils soutiennent une politique dirigiste, inspirée du *planisme* des ingénieurs, dont l'objectif est de garantir une juste concurrence entre la centaine de sociétés présente sur ce marché⁶⁴. Les fortes variations du montant des primes d'assurances au cours des années 1950, associées à des écarts importants entre sociétés pour des risques jugés similaires, constituent une preuve, pour les hauts fonctionnaires, du dysfonctionnement de ce marché. Conformément à la conception *planiste* polytechnicienne, ils promeuvent une « véritable concertation⁶⁵ » professionnelle, pilotée par le GTA. Selon les fonctionnaires de la DA, seule cette institution possède les données statistiques et les compétences pour proposer des structures tarifaires fiables. De l'autre côté, ces hauts fonctionnaires partagent l'idée qu'il faut *responsabiliser* les assurés en distinguant les bons des mauvais conducteurs au sein des grandes classes d'équivalence.

Un retour sur les parcours de ces hauts fonctionnaires et une analyse des liens qu'ils entretiennent avec le monde des techniciens permettent de comprendre comment les préconisations des nouveaux techniciens de l'assurance ont pénétré la haute fonction publique au début des années 1960⁶⁶.

Une génération de « réformateurs conservateurs » à la tête des Assurances

Au cours des décennies 1960-1970, quatre hauts fonctionnaires se succèdent à la DA : Michel Poniatowski (1963-1967), Pierre de Vogüé (1967-1973), Guy Delorme (1973-1977), et Bertrand Balaesque (1977-1982).

Le parcours de Pierre de Vogüé est caractéristique de cette génération de hauts fonctionnaires née dans les années 1920, d'origine conservatrice puis marquée, au cours de sa formation intellectuelle, par une idéologie libérale qui accorde une importance capitale aux outils de mesure et de prévision⁶⁷. Son parcours peut être reconstitué finement grâce aux entretiens qu'il a accordés à Fabrice Demarigny dans le cadre de la collecte de témoignages

⁶³ F. DENORD, *Néo-libéralisme version française...*, *op. cit.* ; B. GAÏTI, « L'érosion discrète de l'État-providence dans la France des années 1960 »..., *op. cit.* ; H. MAZOYER, « La construction du rôle d'ingénieur-économiste au ministère des Transports »..., *op. cit.*

⁶⁴ À propos du rôle de l'État stratège, voir Sebastian BILLOWS et Scott VIALLET-THEVENIN, « La fin de l'État stratège ? La concurrence dans les politiques économiques françaises (1945-2015) », *Gouvernement et action publique*, 4-4, 2016, p. 9- 22 ; Matthias KIPPING, « Les relations gouvernement-monde des affaires dans la France de l'après-guerre : adaptations et adaptabilité d'un modèle original », *Histoire, économie & société*, 4, 2001, p. 577- 596 ; Hervé DUMEZ et Alain JEUNEMAITRE, *Diriger l'économie : l'Etat et les prix en France, 1936-1986*, Paris, L'Harmattan, 1989.

⁶⁵ Terminologie employée, par exemple, par Pierre de Vogüé, directeur des Assurances entre 1967 et 1973. CAEF, B-0058408/1 : note pour le ministre sur le tarif de l'assurance de la responsabilité civile automobile (23 juin 1967).

⁶⁶ Au sujet de l'intégration des ingénieurs-économistes au sein du ministère des Transports, voir H. MAZOYER, « La construction du rôle d'ingénieur-économiste au ministère des Transports »..., *op. cit.*

⁶⁷ Sur la figure du haut fonctionnaire « scientifique », Émilie BILAND et Sarah KOLOPP, « La fabrique de la pensée d'État. Luites d'institutions et arrangements cognitifs à l'ENA (1945-1982) », *Gouvernement et action publique*, 2-2, 2013, p. 221 - 248.

oraux lancée par le Comité pour l'histoire économique et financière de la France en 1988⁶⁸. Né en 1921, il grandit dans le 7^e arrondissement, près de l'esplanade des Invalides. Il est le fils de Melchior de Vogüé, banquier et administrateur du Crédit lyonnais⁶⁹. Il évolue dans un milieu conservateur et catholique⁷⁰. Sa famille entretient des liens personnels avec le maréchal Pétain. En 1940, il juge très positivement la nomination du maréchal à la tête de l'État : « Travail, famille, patrie, c'étaient des notions qui pour moi étaient évidentes. J'avais vécu dans un milieu qui pensait que les valeurs incarnées par ces trois choses étaient fondamentales, par conséquent, bravo, bravo dans notre malheur si vous voulez⁷¹. » Entre 1940 et 1943, il entreprend des études de droit et de sciences politiques : « Droit et Sciences Po faisaient partie d'un même ensemble. Mon père avait préparé l'inspection des Finances et avait été lui-même au Sciences Po⁷². » Pierre de Vogüé se souvient d'un enseignement orienté vers le libéralisme économique. Au début des années 1940, le planisme a pénétré l'École libre des sciences politiques. C'est dans cette institution, par l'intermédiaire des cours de Gaétan Pirou⁷³, qu'il découvre les principes de l'économie dirigée :

Il y avait déjà une certaine division des esprits entre les libéraux purs et la question du dirigisme. [...] Je reprends le souvenir de ce cours de Gaétan Pirou. Gaétan Pirou avait un titre dans son cours, c'était quelque chose comme économie libérale, économie socialiste, économie dirigée. Il avait, comme position, une position intermédiaire entre le libéralisme pur et le socialisme pur. Je me souviens de ce mot d'économie dirigée a été un des *leitmotivs* qui sous-tendait un cours comme le sien et par conséquent s'imprégnait dans mon esprit. C'est-à-dire on ne peut pas faire confiance totalement au mécanisme du marché. Il est nécessaire d'avoir, ceci rejoignait l'idée du service public, il faut que l'État dirige un certain nombre de choses, oriente.⁷⁴

Surtout, Pierre de Vogüé est marqué par le cours professé par le statisticien Alfred Sauvy, qui se démarque de l'enseignement théorique assuré à la faculté de droit de Paris⁷⁵.

Autant que je me souviens, on était une dizaine à suivre ce cours d'Alfred Sauvy, qui était absolument passionnant, avec ce mélange de réflexions et de documentations précises sur les problèmes statistiques, démographiques, ça, ça été une de mes joies, le cours de Sauvy et

⁶⁸ IGPDE, Entretien réalisé par Fabrice Demarigny auprès de Pierre de Vogüé en 1990. <https://igpde.finances.gouv.fr/voixdesfinances/>

⁶⁹ En 1920, il épouse Geneviève Brincard, petite-fille de Georges Brincard, fondateur du Crédit lyonnais.

⁷⁰ En fin de vie, ses parents choisissent de se retirer chez les Bénédictins - La-Pierre-qui-Vire, pour son père, les Petites sœurs de l'Assomption, pour sa mère.

⁷¹ IGPDE, entretien réalisé auprès de Pierre de Vogüé par Fabrice Demarigny, entretien n°1, cassette n°1, 1990, « La fin de la Troisième République et Pétain ».

⁷² IGPDE, entretien réalisé auprès de Pierre de Vogüé par Fabrice Demarigny, entretien n°1, cassette n°1, 1990, « Faculté de droit et Sciences Po dans la zone occupée ».

⁷³ Gaétan Pirou fait partie des économistes libéraux qui participent à X-Crise O. DARD, « Voyage à l'intérieur d'X-crise »..., *op. cit.*, p. 137 ; L. LE VAN-LEMESLE, *Le Juste ou le Riche...*, *op. cit.*, p. 507.. Comme le souligne Lucette Le Van-Lemesle, sa nomination à l'École libre des sciences politiques « indique une inflexion dans la politique [libérale] de l'École. » *Ibid.*, p. 399.

⁷⁴ IGPDE, entretien réalisé auprès de Pierre de Vogüé par Fabrice Demarigny, entretien n°1, cassette n°1, 1990, « L'intérêt pour la vie financière et les doctrines économiques ».

⁷⁵ Sur le parcours de Sauvy, Paul-André ROSENAL, *L'intelligence démographique. Sciences et politiques des populations en France (1930-1960)*, Paris, Jacob, 2003, p. 119- 136 Il enseigne à Sciences po Paris entre 1940 et 1959.

d'autant plus qu'on était peu nombreux et qu'on avait donc le sentiment d'un certain contact avec une grande personnalité⁷⁶.

Durant l'occupation, le jugement de Pierre de Vogüé à l'égard du maréchal Pétain évolue. En juin 1943, il quitte Paris pour échapper au STO. Il s'engage, tout d'abord, comme mineur de fond à La Mûre (Isère), puis rejoint en septembre un groupe de résistants implanté près de Bourg-de-Péage (Drôme). À la Libération, son activité dans la Résistance lui permet d'intégrer la promotion *France combattante* de l'École nationale d'administration⁷⁷. Comme le souligne le témoignage de Guy Delorme, qui succède à de Vogüé à la DA, les séminaires de l'ENA de cette période se caractérisent tous par leur empreinte dirigiste : « Très dirigiste. Alors vraiment on était les futurs grands prêtres de cette organisation. Sans nous, pas de Salut. [...] On ne parlait que le la tutelle⁷⁸. »

En raison de son capital culturel et de la formation qu'elle reçoit à l'École libre des sciences politiques au début des années 1940, puis à l'ENA à la Libération, cette génération de hauts fonctionnaires est en mesure d'accueillir positivement les préconisations des nouveaux techniciens de l'assurance au début des années 1960.

Un monde de l'assurance autonome et fonctionnant en « vase clos »

Au début des années 1960, le monde de l'assurance forme un espace social et physique étroit, fonctionnant en vase clos, dans lequel les membres de la DA côtoient quotidiennement les dirigeants des compagnies d'assurance et les statisticiens du GTA. Cette proximité favorise la rencontre entre les préconisations techniciennes des actuaires et le réformisme conservateur des hauts fonctionnaires de la DA. La *Conférence sur l'assurance automobile*, organisée par la DA en 1964, finalise cette rencontre.

Les témoignages de Pierre de Vogüé et de Guy Delorme mettent en exergue deux éléments qui caractérisent le monde de l'assurance des décennies 1960-1970. D'une part, les hauts fonctionnaires qui le découvrent sont frappés par l'hermétisme qui régit le secteur de l'assurance, en comparaison de celui de la banque ou de la finance. « Me trouvant [Pierre de Vogüé] à la direction des Assurances, j'aborde un monde très mal connu, à l'époque au moins, de l'opinion. Un monde de gens extrêmement sérieux et attentifs et compétents, mais vivants beaucoup plus en vase clos que le monde bancaire et financier international⁷⁹. » D'autre part, ces fonctionnaires sont marqués par le degré d'autonomie dont jouit cette petite direction à l'égard du ministère des Finances. Contrairement aux autres directions du

⁷⁶ Idem.

⁷⁷ Au sujet de l'enseignement à l'ENA, Jean-François KESLER, *L'ENA, la société, l'État*, Paris, Berger-Levrault, 1985, p. 117- 119.

⁷⁸ IGPDE, entretien réalisé auprès de Guy Delorme réalisé par Frédéric Tristam, entretien n°1, cassette n°2, 1997, « La scolarité à l'INA ».

⁷⁹ IGPDE, entretien réalisé auprès de Pierre de Vogüé par Fabrice Demarigny, entretien n°5, cassette n°5, 1990, « Le monde des assurances ».

ministère, l'assurance n'est pas domiciliée rue de Rivoli (1^{er} arrondissement)⁸⁰. Elle se situe au plein cœur du quartier des assurances, rue Châteaudun, dans le 9^e arrondissement (**Erreur ! Nous n'avons pas trouvé la source du renvoi.**). Pour de Vogüé, cette autonomie s'explique en partie par l'inintérêt du ministère des Finances à l'égard du monde des assurances : « En gros, si vous voulez, il faut le dire que l'assurance n'intéressait pas les ministres. Politiquement, elle posait peu de problèmes. Ça n'en a posé qu'au moment de la concentration. Pour le reste, les ministres n'avaient pas de raisons, je le reconnais »⁸¹. Toujours d'après lui, c'est Michel Poniatowski, proche de Valéry Giscard d'Estaing, qui aurait assuré l'autonomie de la DA vis-à-vis de son ministère de tutelle.

J'avoue que la découverte de ce monde, c'est à dire essentiellement des personnes impliquées dans cette activité que je ne connaissais pratiquement pas, ou mal comme beaucoup de monde dans l'opinion, a été pour moi un extraordinaire stimulant, et à donné à la fin de ma vie administrative un sentiment très nouveau, d'avoir à participer à des créations. Au Trésor, je poursuivais les grandes lignes d'une politique monétaire. Avec la direction des Assurances, je me suis retrouvé devant un secteur qui était un peu en retard, ou du moins assez clos, avec le sentiment qu'il y avait des tâches concrètes à réaliser, ce qui pour un fonctionnaire est assez exceptionnel.⁸²

Les fonctionnaires de la direction des Assurances et les dirigeants des sociétés d'assurances partagent un même espace, fréquentent les mêmes lieux de sociabilité et sociétés savantes⁸³. Ainsi, parmi les 196 individus qui composent l'IA en 1967, 21 travaillent au ministère des Finances. Il s'agit essentiellement de commissaires contrôleurs des Assurances, corps d'État créé en 1936 et relevant de la DA. Comme le souligne Marcel Brichler, président du GTA à la fin des années 1970, l'École polytechnique fournit une bonne partie des contrôleurs :

Le contrôle des Assurances, « botte » classique, offre chaque année quelques places. Le jeune X débute comme élève commissaire-contrôleur des Assurances et peut continuer la filière jusqu'au grade de contrôleur général. Cependant, au cours des années précédentes, un certain nombre de ces fonctionnaires ont « pantouflé » dans des Sociétés d'Assurances (pas obligatoirement nationalisées)⁸⁴.

⁸⁰ Le ministère des Finances ne s'installe à Bercy qu'en 1989.

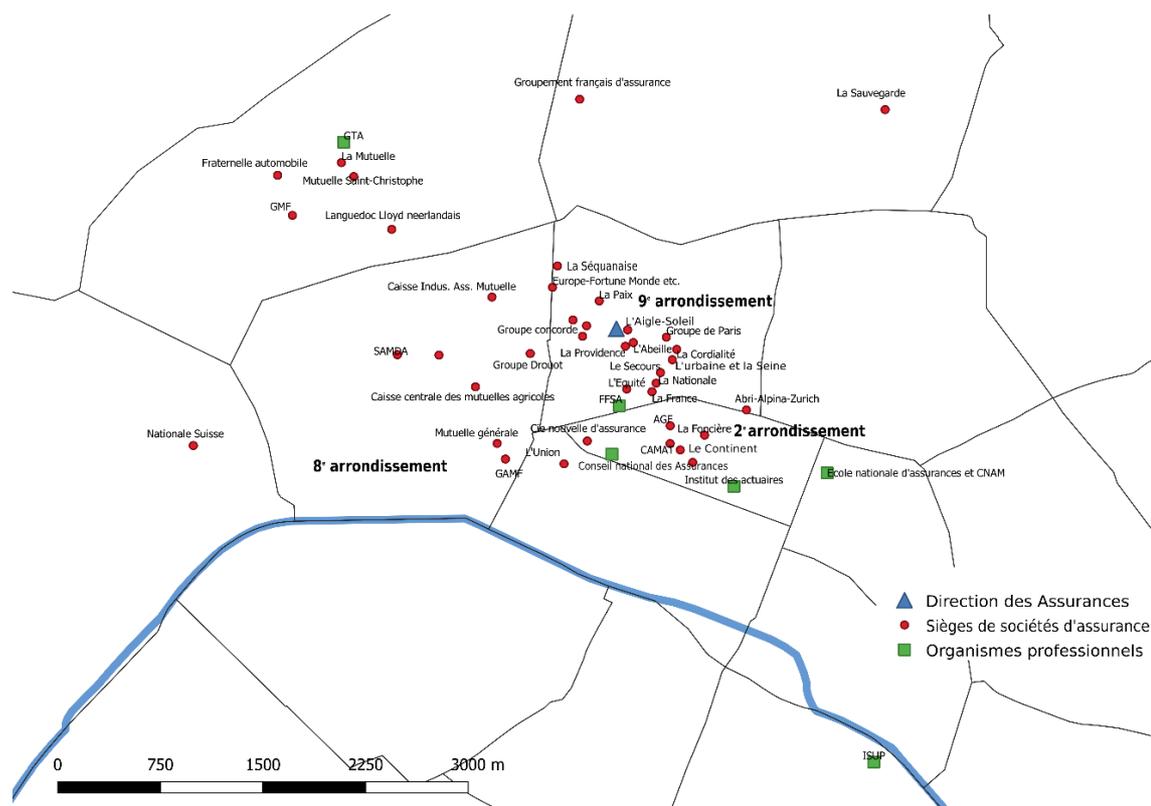
⁸¹ IGPDE, entretien réalisé auprès de Pierre de Vogüé par Fabrice Demarigny, entretien n°5, cassette n°5, 1990, « Le monde des assurances ».

⁸² IGPDE, entretien réalisé auprès de Pierre de Vogüé par Fabrice Demarigny, entretien n°5, cassette n°5, 1990, « La suppression de la direction des Assurances ».

⁸³ SSP, IA, associations d'anciens élèves comme celle de l'Institut des actuaires diplômés de l'Institut de science financière et d'assurances de Lyon, installée dans le 9^e arrondissement.

⁸⁴ Marcel Brichler, « Les X dans l'assurance », *La Jaune et la Rouge*, n°320, mai 1977, p. 18. Marcel Brichler fait ses études à l'École polytechnique (X1939) et à l'ISUP. Il commence sa carrière professionnelle à l'INSEE et est élu à la SSP en 1944. Au début des années 1960, il rejoint le monde de l'assurance en intégrant l'AGSAA. Il est également membre d'honneur de l'IAF.

Document 4 - Le quartier des assureurs à Paris (milieu des années 1960)



La *Conférence sur l'assurance automobile*, organisée par Michel Poniatowski entre janvier et juin 1964, traduit le consensus qui s'est instauré entre les techniciens de l'assurance et les hauts fonctionnaires sur le besoin de *personnaliser* les primes. L'objectif de cette conférence est de « moderniser » le secteur de l'assurance. Pour la direction des Assurances, cette modernisation passe par une personnalisation des primes et par la concentration des sociétés nationalisées afin d'accroître leur compétitivité sur un marché désormais européen⁸⁵. Entre janvier et juin, un groupe de travail se réunit à intervalles réguliers afin de sélectionner le système de personnalisation des primes jugé le plus pertinent. Si la méthode développée par Pierre Delaporte « recueille l'unanimité sur le plan scientifique », plusieurs membres soulignent deux obstacles à sa mise en œuvre. D'une part, son emploi nécessiterait l'existence d'un fichier commun des antécédents des conducteurs. D'autre part, son adoption impliquerait une hausse importante du montant de la prime pure pour certains risques, « même s'il faut observer qu'il ne s'agit pas là d'une pénalisation, mais d'une estimation du risque réel de ces assurés »⁸⁶. Au regard du contexte inflationniste,

⁸⁵ Sur ce dernier point, voir André STRAUS, « La concentration des entreprises d'assurances en France depuis la Seconde Guerre mondiale : réalités et limites », *Entreprises et histoire*, 72-3, 2013, p. 55- 79 ; pour le cas allemand, Peter BORSCHIED, « La concentration de l'industrie de l'assurance en Allemagne », *Entreprises et histoire*, 72-3, 2013, p. 21 - 35.

⁸⁶ CAEF, B-0062334/4 : Conférence sur l'automobile, groupe I, compte rendu de la séance du 10 février 1964, p.5.

cet argument a un poids déterminant dans les discussions⁸⁷. L'urgence à « établir un tarif plus équitable » pousse le groupe à « prendre des mesures de dépannage⁸⁸. » Ce groupe fait finalement le choix du système de bonus/malus pratiqué par la Garantie mutuelle des fonctionnaires et présenté par Gilbert Magal⁸⁹. Le bonus-malus se généralise dans l'ensemble des sociétés en 1970. La DA encourage le secteur à adopter ce système en promettant de libérer des tarifs bloqués depuis 1963 en raison de l'inflation⁹⁰. Une loi de 1976 rend finalement obligatoire l'intégration d'une clause-type de réduction-majoration dans les contrats d'assurance automobile. L'institutionnalisation de ce système s'accompagne, à partir de 1966, de l'introduction de critères propres au *conducteur habituel* venant majorer ou diminuer le montant de la prime initiale : âge, sexe, situation de famille et ancienneté du permis de conduire.

LE PRIX DE LA RESPONSABILITE CIVILE AUTOMOBILE A L'EPREUVE DE LA REALITE (DECENNIE 1970)

L'écart [des tarifs] ne devra pas, cependant, atteindre une dimension exagérée, car si des sociétés opérant sur un même marché et prétendant calculer scientifiquement leurs primes demandaient pour couvrir des risques similaires des primes trop disparates, le public et l'Administration inclineraient à douter du sérieux de la profession dans son ensemble.⁹¹

Pour les fonctionnaires de la DA, le GTA, en raison des données dont il dispose sur l'ensemble du marché de l'assurance automobile et des compétences de ces dirigeants, est en mesure de distinguer *scientifiquement* de grandes classes d'équivalence⁹². Au début des années 1970, ces hauts fonctionnaires défendent l'idée que, pour chaque classe, le montant des primes ne doit varier sensiblement de sociétés en sociétés. Si variation il y a, celle-ci doit s'opérer à l'échelle individuelle, là où s'opère la distinction entre le *bon* et le *mauvais* conducteur, le *novice* et l'*expérimenté*. Les documents d'archives mettent en évidence le caractère non opératoire de ce cadre de pensée. Cela tient autant à la politique gouvernementale de lutte contre l'inflation qu'aux stratégies commerciales développées par sociétés.

Un prix fondamentalement politique

⁸⁷ Au sujet de l'inflation, voir Michel-Pierre CHELINI et Laurent WARLOUZET (éd.), *Calmer les prix. L'inflation en Europe dans les années 1970*, Paris, SciencesPo les Presses, 2016.

⁸⁸ CAEF, B-0062334/4 : Conférence sur l'automobile, groupe I, compte rendu de la séance du 17 février 1964, p.5.

⁸⁹ Conférence sur l'automobile, groupe I, compte rendu de la séance du 9 mars 1964, p.7.

⁹⁰ Concernant le rôle du blocage des prix, H. DUMEZ et A. JEUNEMAITRE, *Diriger l'économie...*, *op. cit.*

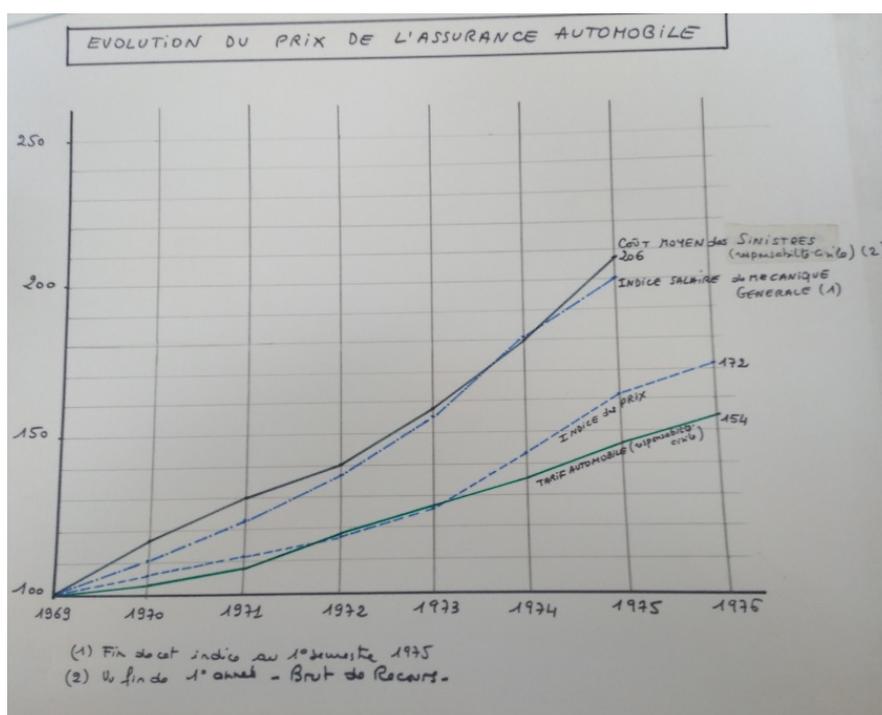
⁹¹ CAEF, B-006955/1 : Colloque sur l'assurance automobile, schéma de l'allocation du directeur des Assurances, 1^{er} juin 1970, p. 4.

⁹² Le GTA dispose de statistiques depuis 1929. À partir de 1970, il publie un *Recueil de données statistiques sur l'assurance automobile*.

Le contrôle des tarifs mené par la DA répond à deux objectifs politiques. Le premier vise à maintenir, comme le montre la **Erreur ! Nous n'avons pas trouvé la source du renvoi.**, le taux moyen des primes sous le taux moyen des prix à la consommation⁹³.

Les pouvoirs publics considéraient que le prix de l'assurance était un important élément du coût de la vie, même s'il ne faisait pas partie de l'indice, détail amusant. L'assurance auto, au motif qu'elle était obligatoire, ne figurait pas dans le fameux indice des 213 articles. Alors c'était le directeur des Assurances qui fixait le montant maximum de l'augmentation annuel des primes d'assurances auto. Et donc, si vous voulez, c'était une décision très difficile à prendre⁹⁴.

Document 5 – Surveillance du prix de l'assurance automobile par la direction des Assurances (1969-1976)⁹⁵



Le second objectif politique de maintenir un écart tarifaire jugé « raisonnable » pour une même classe d'assurés (**Erreur ! Nous n'avons pas trouvé la source du renvoi.** et **Erreur ! Nous n'avons pas trouvé la source du renvoi.**). Les documents de travail produits par cette administration démontrent que les enjeux prennent souvent le dessus sur les enjeux techniques.

Chaque année, la DA estime, à partir des comptes d'exploitation et des données renseignant le coût moyen des sinistres de l'année précédente, les résultats de l'exercice en cours et élabore un prévisionnel pour ceux de l'année suivante. Elle détermine ensuite un taux d'ajustement moyen des tarifs nécessaire à l'équilibre de l'exercice à venir. Ce taux est en

⁹³ Au sujet de l'indice des prix construit par l'Insee, voir Béatrice TOUCHELAY, « Mesurer l'inflation, un processus délicat », in Michel-Pierre CHELINI et Laurent WARLOUZET (éd.), *Calmer les prix. L'inflation en Europe dans les années 1970*, Paris, SciencesPo les Presses, 2016, p. 79- 94.

⁹⁴ IGPDE, entretien réalisé auprès de Guy Delorme réalisé par Frédéric Tristam, entretien n°8, cassette n°9, 1997, « La concurrence dans le secteur des Assurances ».

⁹⁵ CAEF, B-0069956/1 : direction des Assurances, évolution du prix de l'assurance automobile (1976).

politiques réalité une fourchette adaptable en fonction de la situation de chaque société (fourchette basse ou haute). En janvier 1972, Claude Raynal⁹⁶, le président de l'AGSAA, transmet à Pierre de Vogüé les prévisions de majoration réalisées par son organisation au sujet de la tarification de l'assurance automobile pour l'année 1972⁹⁷. Selon cette organisation, les tarifs de la responsabilité civile devraient subir une augmentation moyenne de 25 % pour que les comptes des sociétés soient à l'équilibre. Les conclusions des travaux des fonctionnaires de la DA sont sensiblement les mêmes. Pour la responsabilité civile, le déficit est estimé à 21 % pour l'exercice de 1972 - 13,5 % pour l'ensemble des opérations d'assurance automobile. Dans son rapport au ministre des Finances, Pierre de Vogüé évalue à 30 % l'augmentation moyenne des tarifs pour arriver à un équilibre comptable. Il note d'ailleurs que les tarifs viennent de subir une forte hausse en Allemagne (40 % en 1971) et en Grande-Bretagne (60 à 100 % en 1970-1971). Cependant, il s'empresse de rappeler qu'une hausse de cette ampleur n'est pas réalisable en France en raison « des incidences politiques » du prix de l'assurance automobile.

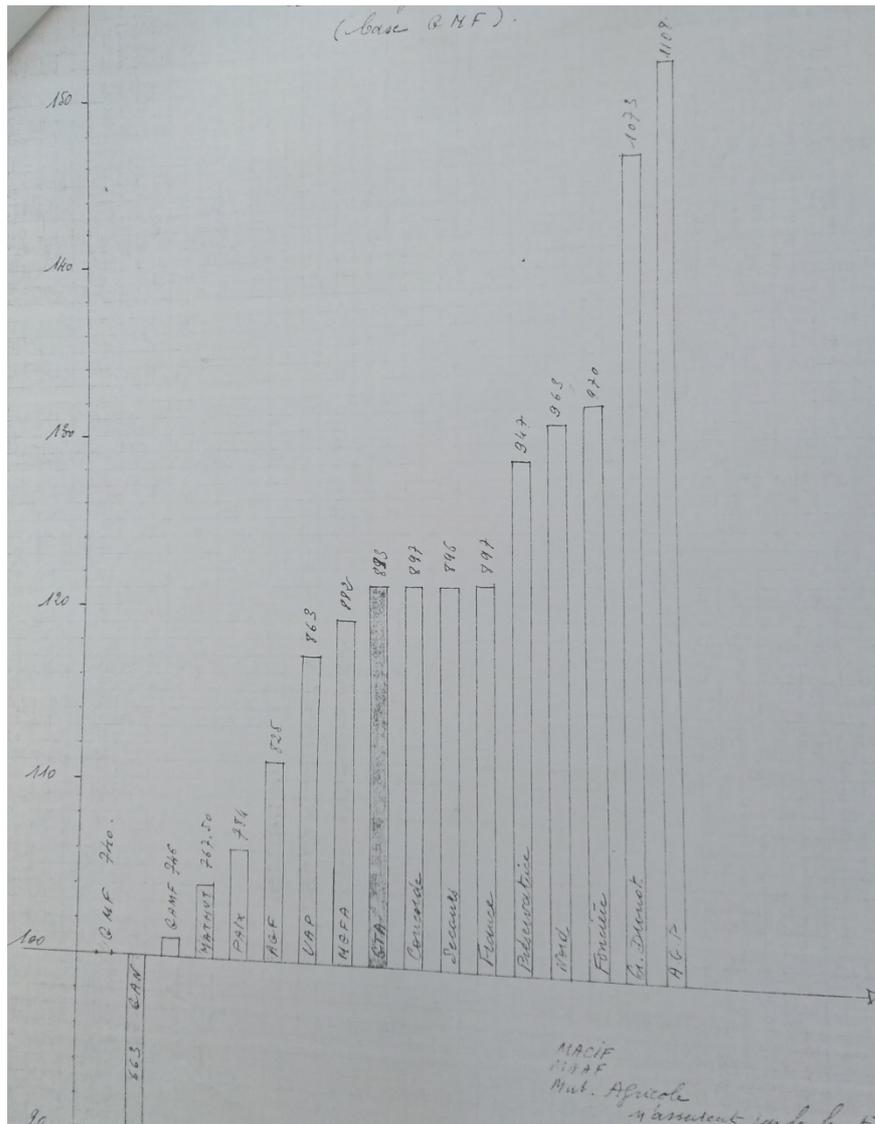
De Vogüé propose au ministre un relèvement de 6 % du niveau des recettes en décembre 1972 pour les affaires nouvelles, complété par une nouvelle hausse de 5 % en janvier 1973. Il préconise de lisser les pertes grâce aux « branches traditionnellement bénéficiaires » - comme l'incendie -, tout en notant qu'il s'agit « d'une pratique techniquement regrettable⁹⁸. » La conclusion de ce rapport résume la ligne directrice menée par la DA. Les ajustements de primes doivent s'effectuer à l'échelle « du comportement des assurés »⁹⁹.

⁹⁶ Ancien polytechnicien, il est directeur de la société d'assurance La Concorde. Il est élu à la tête de l'AGSAA en 1970.

⁹⁷ CAEF, B-0069951/1 : AGSAA, données concernant la tarification automobile au début de l'année 1972 adressées à Pierre de Vogüé, le 5 janvier 1972.

⁹⁸ CAEF, B-0069951/1 : direction des Assurances, schéma de note pour le ministre sur les résultats des opérations d'assurance automobile et surveillance des tarifs (1972), p. 4.

⁹⁹ CAEF, B-0069951/1 : direction des Assurances, schéma de note pour le ministre sur les résultats des opérations d'assurance automobile et surveillance des tarifs (1972), p. 4-5.



Document 7 - Surveillance des écarts tarifaires

Le graphique ci-dessus montre le travail de surveillance effectué par les fonctionnaires de la DA. Ce document souligne que le montant de la prime annuelle RC varie sensiblement au sein d'un échantillon de sociétés d'assurance pour une même catégorie de risques : « fonctionnaires parisiens possédant un véhicule de 7 CV ». Le Gan est la société qui propose le montant le plus faible (663 francs), alors que les Assurances générales de France est la société dont la prime demandée à cette catégorie est la plus élevée (1 108 francs).

Les statistiques produites par la DA montrent que les écarts sont encore plus importants pour la catégorie des « célibataires masculins parisiens de moins de 25 ans, possédant un véhicule de 7C, et ayant moins de deux ans de permis ». La Garantie mutuelle des fonctionnaires (GMF) demande une prime annuelle de 740 francs, alors que la MACIF propose une prime de 2 280 francs, et La Foncière, 3 126 francs.

¹⁰⁰ CAEF, B-0069952/1 : direction des Assurances, note sur les disparités tarifaires excessives (24 novembre 1975), annexes.

Un prix à l'épreuve de la segmentation des risques

Dès le milieu des années 1970, les fonctionnaires de la DA dénoncent les effets pervers de la segmentation des risques. Ils accusent les actuaires du GTA et certaines sociétés de « manipuler » les structures tarifaires en fonction d'enjeux commerciaux et de la spécificité de leur portefeuille. Pour les contrôleurs, seule la puissance publique peut se permettre ce type de pratiques politiques :

Le G.T.A. manipule les structures recommandées aux sociétés, en fonction de la concurrence des mutuelles. Il recommande pour les fonctionnaires, les salariés, les agriculteurs, des prix moins élevés que le niveau moyen du tarif de référence et pour la plupart des autres risques des tarifs plus élevés que ce niveau. Cette redistribution d'une charge obligatoire est regrettable du point de vue technique et choquante du point de vue de la politique économique car elle ne devrait dépendre que de la puissance publique. Les sociétés accentuent souvent cette manipulation en sous-tarifant dans certains « créneaux » géographiques ou professionnels et en sur-tarifant dans d'autres voire dans tous les autres¹⁰¹.

En réalité, les études menées par les statisticiens du GTA à partir de la fin des années 1960 traduisent une prise de conscience du rôle du critère de *profession* dans la fréquence des accidents¹⁰². Cette « découverte » s'apparente à une reconnaissance du succès du modèle économique conçu par les MSI. L'analyse de ce critère occupe une place croissante au sein des études menées par les statisticiens du GTA tout au long des années 1970.

Les accusations de la DA ne sont cependant pas totalement injustifiées. Les documents composant le tarif déposé par le Gan en 1970 montrent que les enjeux commerciaux supplantent parfois les arguments techniques et statistiques. Ainsi, « Pour des motifs dus essentiellement à la concurrence, les Fonctionnaires et Assimilés sont passibles d'un traitement légèrement différent de celui des autres catégories socioprofessionnelles¹⁰³. » Les dirigeants du Gan font le choix d'adopter la structure tarifaire de la GMF pour les fonctionnaires, et non pas celle du GTA. Cette mutuelle est considérée par l'ensemble des acteurs de l'assurance comme la référence pour cette catégorie de risques. L'équipe technique du Gan apporte quelques modifications à la structure de la GMF. En 1975, le montant de la prime proposé aux fonctionnaires parisiens est plus faible que celui de la GMF (**Erreur ! Nous n'avons pas trouvé la source du renvoi.**)

En outre, selon le directeur des Assurances, ces relevés ne constitueraient qu'une « vue assez théorique » des tarifs pratiqués ; ils n'intégreraient pas les rabais accordés par les agents généraux aux assurés.

Nous n'avons malheureusement pas connaissance des circulaires internes recommandant parfois aux agents d'accorder certains rabais supplémentaires à des catégories jugées

¹⁰¹ CAEF, B-0069952/1 : direction des Assurances, note sur les disparités tarifaires excessives (24 novembre 1975), p. 3-4.

¹⁰² Archives Groupama, UA 95783692 : GTA, sondage automobile 1968 et sondage automobile 1971.

¹⁰³ Archives Groupama, UA982424778 : Gan, tarif déposé en 1970, Note de présentation sur le Tarif des Assurances nationales IARD auto 1^{ère} catégorie, avril 1970, p. 2.

intéressantes pour des raisons de politique commerciale (telle que la réduction supplémentaire de 10% octroyée par l'UAP aux transfuges de la MACIF). Certains agents généraux, par ailleurs, peuvent consentir des rabais "à la carte" pour conserver leur clientèle. Dans ces conditions, nous ne pouvons avoir qu'une vue assez théorique des tarifs effectivement pratiqués par les sociétés.¹⁰⁴

Les contrôles menés par le corps des commissaires-contrôleurs en agences confirment cette pratique. La plupart des rapports rédigés à ce sujet indiquent une adéquation globale des tarifs pratiqués avec ceux déposés à la DA. Par exemple, en 1971, les contrôleurs Gérard Neudin et Georges Carageorgiades, se basant sur un contrôle de 1 007 contrats souscrits par le Gan en affaires nouvelles, constatent que « les montants des primes sont conformes (à + 1,4 % près) au tarif déposé par la société¹⁰⁵. » Le taux est quasiment identique (+ 1,1 %) pour les affaires anciennes. Cependant, les contrôleurs notent que « les agents qui se trouvent dans des zones où la concurrence est acharnée (Rouen) bénéficient, cas par cas, d'abattements qui s'apparentent aux bons de ristourne utilisés ailleurs¹⁰⁶. »

Dans cet article, nous avons montré que la légitimation des statistiques mathématiques dans le monde de l'assurance a amené la DA, au cours des décennies 1960-1970, à adopter une conception *idéalisée et inopérante* du prix de la responsabilité civile automobile. Cette conception se caractérise par deux éléments qui, aujourd'hui, peuvent nous paraître fondamentalement contradictoires. Le premier, issu du *planisme* conçu par les ingénieurs-économistes dans les années 1930, est l'idée que l'État doit s'immiscer dans le fonctionnement des marchés où la concurrence lui paraît être faussée et dans lesquels les consommateurs ne disposent pas des informations nécessaires pour prendre des décisions éclairées. Le second élément est la pénétration du paradigme de la *responsabilisation individuelle* au sein de la DA. Celle-ci se traduit, en 1964, par l'affirmation qu'il existe des « bons » et des « mauvais » conducteurs et, par conséquent, que le calcul de la prime doit tenir compte de ce paramètre individuel. Les documents d'archives de la DA et du Gan mettent en évidence le caractère non opératoire de cette conception. D'une part, cette dernière nie les enjeux de positionnement des acteurs sur le marché. D'autre part, elle entre en contradiction avec la politique de lutte contre l'inflation menée par l'État. En réalité, les hauts fonctionnaires de la DA, et en premier lieu les commissaires-contrôleurs, ont parfaitement conscience de cet écart entre le prix théorique et les prix pratiqués.

Cette conception adoptée et défendue par la DA au cours des décennies 1960-1970 traduit un moment particulier du modèle libéralisme français appliqué au secteur des

¹⁰⁴ CAEF, B-0069952/1 : direction des Assurances, note sur les disparités tarifaires en R.C. automobile. Tarifs de référence maxima et minima communiqués à la direction des Assurances, p.2.

¹⁰⁵ CAEF, B-0058408/1, direction des Assurances, note sur l'application du tarif déposé par le Groupe des assurances nationales (24 février 1971), p. 2.

¹⁰⁶ CAEF, B-0058408/1, direction des Assurances, note sur l'application du tarif déposé par le Groupe des assurances nationales (24 février 1971), p. 3.

assurances. Au tournant des années 1970-1980, ce modèle évolue et transforme progressivement le marché français de l'assurance¹⁰⁷. En 1979, une première pierre est posée lorsque la DA libère totalement le prix de l'assurance automobile – processus qui s'achève en 1985. Ensuite, plusieurs projets de réforme de l'assurance circulent au sein du ministère de l'Économie et des Finances durant les années 1980¹⁰⁸. Le projet de *déréglementation dans l'assurance*, porté par l'ancien directeur des Assurances Pierre de Vogüé, est caractéristique de cette mutation idéologique qui s'opère dans l'assurance. Le modèle de l'État *stratège* a fait son temps : « le cadre juridique imposé à l'assurance est resté pratiquement inchangé depuis l'avant-guerre. Dans plusieurs de ses parties (sauf en ce qui concerne le contrôle de la solvabilité des entreprises) il n'est plus adapté à la réalité du marché et constitue un frein à l'exercice de la concurrence¹⁰⁹. » L'État est désormais considéré comme un simple régulateur¹¹⁰ ; en aucun cas il ne doit pouvoir contraindre les sociétés à adopter des prix proches pour une même catégorie de risques. Enfin, la loi sur l'adaptation du code des assurances à l'ouverture du marché européen finit d'acter cette mutation (1989). En 1991, la DA perd son autonomie, ses prérogatives sont partagées entre la direction du Trésor – agréments et réglementation – et la Commission de contrôle des assurances, autorité administrative indépendante.

Ces mutations entraînent un déplacement du champ de l'expertise du groupement professionnel aux entreprises. À partir du milieu des années 1990, ces dernières se dotent d'équipes d'actuaire et de statisticiens. Ces équipes sont chargées de l'élaboration de structures tarifaires propres à l'entreprise, celles-ci reposant sur un choix de variables bien plus nombreuses que celles employées traditionnellement par le GTA. L'intégration de ces acteurs va de pair avec l'utilisation de nouveaux outils mathématiques de tarification, à l'instar du *modèle linéaire généralisé*, décuplant ainsi les possibilités de segmentation des risques¹¹¹.

Bibliographie

ARMATTE Michel, « Actuaire, statisticiens, économistes face à l'assurance (1870-1930), logiques savantes et logiques professionnelles », *Revue d'histoire des facultés de droit et de la science juridique*, 36, 2016, p. 427- 488.

¹⁰⁷ Au sujet de l'évolution du modèle libéral français F. DENORD, *Néo-libéralisme version française...*, *op. cit.*, p. 306.

¹⁰⁸ Nous faisons référence au projet de Lucien Meadel, chargé de mission au ministère de l'Économie et des Finances (1982) et à celui d'Yvette Chassagne (1983), ancienne fonctionnaire de la DA et présidente de l'Union des Assurances de Paris.

¹⁰⁹ Pierre de Vogüé, *La déréglementation dans l'assurance*, p.2. IGPDE, dossier accompagnant les entretiens réalisés auprès de Pierre de Vogüé par Fabrice Demarigny, p.2

¹¹⁰ S. BILLOWS et S. VIALLET-THEVENIN, « La fin de l'État stratège ? » *op. cit.*

¹¹¹ L. BARRY, « Justice ou justesse ? L'équité de l'assurance »..., *op. cit.*, p. 15.

ARMATTE Michel, « Lucien March (1859-1933) : une statistique mathématique sans probabilité ? », *Courrier des statistiques*, 123, 2008.

ARMATTE Michel, « L'économie à l'Ecole polytechnique », in Bruno BELHOSTE, Amy DAHAN DALMEDICO et Antoine PICON (éd.), *La formation polytechnicienne (1794-1994)*, Paris, Dunod, 1994, p. 375- 396.

BARRY Laurence, « Justice ou justesse ? L'équité de l'assurance », *Working paper PARI* <http://www.chaire-pari.fr/wp-content/uploads/2019/04/Equite.pdf>, 2019.

BEDOUR Jean, *Quand j'étais assureur...Chronique d'un demi-siècle*, Paris, L'Argus, 1980.

BILAND Émilie et KOLOPP Sarah, « La fabrique de la pensée d'État. Lutttes d'institutions et arrangements cognitifs à l'ENA (1945-1982) », *Gouvernement et action publique*, 2-2, 2013, p. 221- 248.

BILLOWS Sebastian et VIALLET-THEVENIN Scott, « La fin de l'État stratège ? La concurrence dans les politiques économiques françaises (1945-2015) », *Gouvernement et action publique*, 4-4, 2016, p. 9- 22.

BORSCHIED Peter, « La concentration de l'industrie de l'assurance en Allemagne », *Entreprises et histoire*, 72-3, 2013, p. 21- 35.

BRUN Gérard, *Technocrates et technocratie en France*, Paris, Albatros, 1985.

BUNGENER Martine et JOËL Marie-Eve, « L'essor de l'économétrie au CNRS », *Cahiers pour l'histoire du CNRS*, 4, 1989.

CAHEN Fabrice, « La raison statistique au service des travailleurs : Jacques Ferdinand-Dreyfus et les assurances sociales (1912-1940) », *Histoire & mesure*, XXXIII-2, 2018, p. 139- 162.

CARANTON Julien, « Mesurer le coût de la prévoyance sociale. Les mutualistes grenoblois et la gestion des retraites (1850-1914) », *Histoire & mesure*, 30-1, 2015, p. 165-200.

CHELINI Michel-Pierre et WARLOUZET Laurent (éd.), *Calmer les prix. L'inflation en Europe dans les années 1970*, Paris, SciencesPo les Presses, 2016.

DARD Olivier, *Jean Coutrot, de l'ingénieur au prophète*, Besançon, Presses universitaires franc-comtoises, 1999.

DARD Olivier, « Voyage à l'intérieur d'X-crise », *Vingtième Siècle*, 47, 1995, p. 132- 146.

DARMOIS Georges, *Statistique et applications*, Paris, Armand Colin, 1934.

DARTEVELLE Raymond, « La lente construction d'une tarification des corps : entre pratique assurantielle et risque industriel, actuariat, expertise médico-légale et enseignements (années 1890-1905) », in Thomas LE ROUX (éd.), *Risques industriels. Savoirs, régulations, politiques d'assistance (fin XVIIe siècle-début XXe siècle)*, Rennes, Presses Univ. de Rennes, 2016, p. 67- 95.

DELAPORTE Pierre, « Tarification du risque individuel d'accidents d'automobiles par la prime modelée sur le risque », *ASTIN Bulletin : The Journal of the IAA*, 3-3, avril 1965, p. 251- 271.

DELAPORTE Pierre, « Sur l'efficacité des critères de tarification de l'assurance contre les accidents d'automobiles », *ASTIN Bulletin : The Journal of the IAA*, 2-1, janvier 1962, p. 84- 95.

DENORD François, « Les idéologies économiques du patronat français au 20e siècle », *Vingtième Siècle*, 114-2, 2012, p. 171- 182.

DENORD François, *Néo-libéralisme version française. Histoire d'une idéologie politique*, Paris, Demopolis, 2007.

DEPOID Pierre, *Applications de la statistique aux assurances accidents et dommages : cours professé à l'Institut de statistique de l'Université de Paris*, 2e édition., Paris, Editions Berger-Levrault, 1967.

DESROSIERES Alain, *La politique des grands nombres : histoire de la raison statistique*, Paris, Ed. La Découverte, 1993.

DESROSIERES Alain, « Histoires de formes : statistiques et sciences sociales avant 1940 », *Revue française de sociologie*, 2-XXVI, 1985, p. 277- 310.

DULONG Delphine, *Moderniser la politique. Aux origines de la Ve République*, Paris, L'Harmattan, 1997.

DUMEZ Hervé et JEUNEMAITRE Alain, *Diriger l'économie : l'Etat et les prix en France, 1936-1986*, Paris, L'Harmattan, 1989.

ETNER François, « Histoire du calcul économique en France », *in* , Paris, Economica, 1987.

FINEZ Jean, « La construction des prix à la SNCF, une socio-histoire de la tarification. De la péréquation au yield management (1938-2012) », *Revue française de sociologie*, 55-1, 2014, p. 5- 39.

GAÏTI Brigitte, « L'érosion discrète de l'État-providence dans la France des années 1960. Retour sur les temporalités d'un « tournant néo-libéral » », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 201- 202-1, 2014, p. 58- 71.

GAÏTI Brigitte, *De Gaulle. Prophète de la Cinquième République*, Paris, Presses de Sciences Po, 1998.

GRALL Bernard, *Économie de forces et production d'utilités : l'émergence du calcul économique chez les ingénieurs des Ponts et Chaussées (1831 - 1891)*, Manuscrit révisé et Commenté par François Vatin., Rennes, Presses Univ. de Rennes, 2003.

KESLER Jean-François, *L'ENA, la société, l'État*, Paris, Berger-Levrault, 1985.

KIPPING Matthias, « Les relations gouvernement-monde des affaires dans la France de l'après-guerre : adaptations et adaptabilité d'un modèle original », *Histoire, économie & société*, 4, 2001, p. 577- 596.

L'ARGUS, *Annuaire des sociétés d'assurances*, Paris, Editions de l'Argus, 1967.

LASCOUMES Pierre, « La Gouvernamentalité : de la critique de l'État aux technologies du pouvoir », *Le portique*, 13-14, 2004, p. 169–190.

LASCOUMES Pierre et LE GALES Patrick (éd.), *Gouverner par les instruments*, Paris, SciencesPo les Presses, 2004.

LE VAN-LEMESLE Lucette, *Le Juste ou le Riche. L'enseignement de l'économie politique (1815-1950)*, Paris, Comité pour l'Histoire Economique et Financière de la France, 2004.

MAZLIACK Laurent, « Borel, Fréchet, Darmois. La découverte des statistiques par les probabilistes français », *Journal électronique d'histoire des probabilités et de la statistique*, 6-2, 2010.

MAZOYER Harold, « La construction du rôle d'ingénieur-économiste au ministère des Transports. Conseiller le politique, résister au comptable et discipliner le technicien (1958-1966) », *Gouvernement et action publique*, 4-4, 2012, p. 21 - 43.

MINISTERE DES FINANCES ET DES AFFAIRES ECONOMIQUES, *Annuaire général du ministère des Finances et des Affaires économiques*, Paris, Imprimerie nationale, 1965.

PILMIS Olivier, « Les formations d'actuaire : une analyse sociologique », <https://www.chaire-pari.fr/wp-content/uploads/2016/11/Pilmis-Les-formations-dactuaire-Une-analyse-sociologique-1.pdf>, 2016.

RENARD Didier, « Un train peut en cacher un autre. La création du ministère du Travail et de la Prévoyance sociale en 1906 », *Revue française des affaires sociales*, 2-2, 2001, p. 79–103.

ROSENTAL Paul-André, *L'intelligence démographique. Sciences et politiques des populations en France (1930-1960)*, Paris, Jacob, 2003.

STRAUS André, « L'évolution du marché de l'assurance automobile en France depuis la guerre et le rôle des mutuelles sans intermédiaires. Avec Jacques-Henri Gougenheim et Jacques Vandier », *Entreprises et histoire*, 3-72, 2013, p. 91- 112.

STRAUS André, « La concentration des entreprises d'assurances en France depuis la Seconde Guerre mondiale : réalités et limites », *Entreprises et histoire*, 72-3, 2013, p. 55- 79.

TOUCHELAY Béatrice, « Mesurer l'inflation, un processus délicat », in Michel-Pierre CHELINI et Laurent WARLOUZET (éd.), *Calmer les prix. L'inflation en Europe dans les années 1970*, Paris, SciencesPo les Presses, 2016, p. 79- 94.

PARI

PROGRAMME DE RECHERCHE
SUR L'APPRÉHENSION DES RISQUES
ET DES INCERTITUDES

PARI, placé sous l'égide de la Fondation Institut Europlace de Finance en partenariat avec l'ENSAE/Excess et Sciences Po, a une double mission de recherche et de diffusion de connaissances.

Elle s'intéresse aux évolutions du secteur de l'assurance qui fait face à une série de ruptures : financière, réglementaire, technologique. Dans ce nouvel environnement, nos anciens outils d'appréhension des risques seront bientôt obsolètes. PARI a ainsi pour objectifs d'identifier leur champ de pertinence et de comprendre leur émergence et leur utilisation.

L'impact de ses travaux se concentre sur trois champs :

- les politiques de régulation prudentielle dans un contexte où Solvabilité 2 bouleverse les mesures de solvabilité et de rentabilité (fin du premier cycle de la chaire);
- les solutions d'assurance, à l'heure où le big data déplace l'assureur vers un rôle préventif, créant des attentes de personnalisation des tarifs et de conseil individualisé ;
- les technologies de data science appliquées à l'assurance, modifiant la conception, l'appréhension et la gestion des risques.

Dans ce cadre, la chaire PARI bénéficie de ressources apportées par Addactis, la CCR, Generali, Groupama, la MGEN et Thélem.

Elle est co-portée par **Pierre François**, chercheur au CNRS, doyen de l'Ecole Doctorale de Sciences Po et **Laurence Barry**, chercheur à Datastorm, la filiale de valorisation de la recherche de l'ENSAE.

PARTENAIRES

