

## Aliénor d'Aquitaine et l'origine de l'assurance-maladie au XII<sup>ème</sup> siècle <sup>1</sup>

2004 - Date anniversaire de la mort d'Aliénor d'Aquitaine, il y a huit cents ans. C'est l'occasion de chercher quel a été le rôle de cette grande reine de France puis d'Angleterre dans tous les domaines, y compris celui de la protection sociale...

Tous les manuels d'histoire de la Sécurité sociale font remonter l'origine de l'assurance-maladie à Colbert et à l'instauration, à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle du fonds des invalides de la Marine. Plus en détail, certains évoquent la création, en 1604, par Henri IV de mesures en faveur des mineurs. Certes, les rois de France encourageaient les professions de la mine et de la marine, car d'utilité nationale et de recrutement difficile.

C'est probablement cette motivation économique qui anima également, dès le XII<sup>ème</sup> siècle, Aliénor d'Aquitaine qui octroya les *Rôles d'Oléron* (ou *Jugemens d'Oléron*) aux marins qui faisaient le commerce du vin avec l'Angleterre. Ces Rôles d'Oléron contiennent les règles relatives au droit maritime qui étaient appliquées sur toutes les côtes d'Europe, de la Méditerranée à la Baltique et qui ont donné naissance au droit maritime moderne.

Pourtant, l'histoire prête aussi une raison plus sentimentale à la "dame d'Aquitaine" : la jeune Aliénor, quelque peu "délaissée" par son premier époux, le roi de France Louis, septième du nom, trouvait souvent refuge agréable dans l'île d'Oléron. Alors, la solitude et, surtout le cadre lui permettait, semble-t-il, d'oublier un peu les humiliations dont elle était victime sur la terre de France.

Ce serait donc au cours d'un de ces séjours que contemplant la mer, elle fût choquée par l'attitude barbare des habitants

qui pillaient un navire naufragé sur la côte d'Oléron et, coutume ancienne s'appuyant sur le "droit d'aubaine" ou "fortune de mer", au lieu de porter secours aux naufragés rescapés, les tuaient pour récupérer les cargaisons !



Aliénor d'Aquitaine

La reine fit alors rédiger les Rôles ou jugements d'Oléron qui allaient devenir un recueil de droit maritime ou, si l'on préfère, un "code nautique" qui ne tarda pas à être appliqué comme la loi commune du Ponant, c'est-à-dire sur toute la côte océanique, y compris les côtes anglaises.

Au-delà de cette anecdote qui sied bien à la reine très populaire que fût Aliénor, il faut avoir à l'esprit que la période est très favorable à la mise en place d'une réglementation maritime. En cette fin du XII<sup>ème</sup> et au début du XIII<sup>ème</sup> siècle, le commerce était florissant, essentiellement avec l'Angleterre, aussi bien de Bordeaux que d'Aunis et de Saintonge, surtout bien entendu lorsque l'île d'Oléron appartient à l'Angleterre à la suite du mariage d'Aliénor avec Henri Plantagenêt. Le vin est d'ailleurs la seule marchandise qui soit citée dans le texte alors que le sel, par exemple, n'est jamais évoqué. C'est que l'on buvait alors plus de vin en Angleterre qu'on ne le fait aujourd'hui ! La bière n'a pas alors la faveur des anglais ; "*Cervoise ne passera vin*", c'est un dicton de ce temps-là.

<sup>1</sup> Cet article a été publié au *Bulletin d'Histoire de la Sécurité Sociale*, n°49 (Janvier 2004), Comité d'Histoire de la Sécurité Sociale et Association pour l'Etude de l'Histoire de la Sécurité Sociale, Paris, 2004, p. 48-56.

Les premières règles contenues dans les Rôles ont sans doute été rédigées vers 1190 ; elles comprennent 24 articles.

Ces articles réglementent les conditions de navigation de la nef et le transport des marchandises vers Saint-Malo, Rouen... (mais la Tamise, l'Angleterre ou l'Irlande ne sont pas citées), ainsi que la vie de l'équipage. C'est ainsi que sont mentionnés : la vérification des cordages utilisés pour hisser les tonneaux, le dédommagement du marchand si un tonneau s'est brisé durant cette manœuvre, la possibilité pour le marchand de charger la totalité du navire qu'il a affrété, l'arrimage des tonneaux, le jet de marchandises à la mer pour sauver le navire et le paiement du transport après une telle perte, le partage des dommages lors d'un arraisonement, la vente des vins lors d'un séjour prolongé dans un port, l'obligation pour le maistre de faire surveiller les tonneaux lorsqu'ils sont déchargés, ses devoirs envers l'équipage (par exemple, les marins bretons ont droit à un seul repas car ils boivent du vin alors que les marins normands ont droit à deux repas car ils ne boivent pas de vin),... etc.

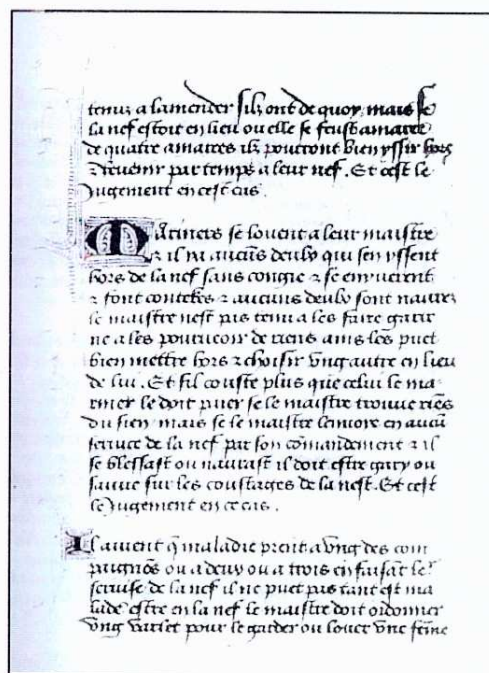
Pour ce qui nous intéresse plus particulièrement, deux items concernent les malades à bord et les blessés. Tant l'accident que la maladie sont ainsi réglementés :

- En matière d'accidents, l'indemnisation par le maître n'intervient pas si le marin s'est battu ou était en état d'ivresse ; il peut le débarquer sans secours. Si les marins coûtent au maître, ils sont tenus de le rembourser ("... et s'ils cousteront ils sont tenus a payer le plus au maistre"). D'une façon générale, on peut considérer que l'accident de service ou de travail est entièrement couvert puisque, lorsque le marin "faisant son devoir et rendant ses services au maistre et à la nef est blessé" et que cette blessure lui cause un préjudice, il doit être "pensé, médicamenté, bien traité et du tout indemnisé sur le coust de la mer".

- En cas de maladie, l'item suivant prévoit que lorsque le marin tombe malade à bord, le maître doit "le mettre hors de ladite nef", le loger, l'éclairer et lui donner un valet (barlet) pour le garder ou lui "louer une femme pour la garde de luy".

En ce qui concerne la nourriture, le maître doit lui donner la même viande que celle qu'il aurait eue "en la nef". Cependant le marin ne doit pas s'alimenter davantage que lorsqu'il était bien portant et s'il veut "des viandes plus délicieuses" il doit les payer.

Pendant la maladie du marin, si la nef veut partir, elle n'est pas tenue de "demeurer pour luy".



### Extrait des Rooles d'Oléron

Lors de sa guérison, les gages (loyers) lui sont entièrement versés. Des retenues sont faites, toutefois, pour les dépenses exceptionnelles qui auraient été engagées pour lui pendant sa maladie.

En cas de décès, la femme ou ses proches amis lui sont substitués dans ses droits et devoirs.

Lorsqu'un marin est atteint de maladie contagieuse "comme ladrerie, vérole, teigne et autre telle qui se prend de l'un à l'autre", le maître pourra le débarquer "sans être obligé de lui payer aucun loyer". Le caractère contagieux de la maladie devra cependant être "vérifié au retour par deux ou trois personnes de l'équipage".

- Un autre item crée une véritable assurance invalidité : "si le marin faisant service est pris par les fourbans", le maître est tenu de lui payer ses gages comme s'il avait continué de servir pendant sa captivité. Il en est de

même en cas de bataille ou de guerre ; s'il est "mutilé ou rendu perclus ou inhabile à travailler le reste de sa vie, outre les pansements il aura du pain tant qu'il vivra" au dépens du navire et de la cargaison.

Dans son ouvrage *Us et coutumes de la mer*, un juriste bordelais, Estienne Cleirac (avocat en la cour du Parlement de Bourdeaux) rapporte à cet égard le cas suivant : "En 1621, Gilles Steben, bourgeois et marchand de Bourdeaux, chargea une barque. En pleine mer elle est prise par les Turcs. Les pirates laissent barque et vin (les Turcs n'en boivent pas, l'Alcoran leur défend), mais prennent le marin Fiton et l'amènent en captivité en Barbarie où il est rendu et demeura quatre ans et demi en esclavage à grande misère et pauvreté. Enfin, Fiton est racheté d'aumône en 1625 et fut payé pour son rachat et rançon la somme de 780 livres. Retenu à Bourdeaux, son maître était décédé. Il fait action à sa veuve devant les juges et consuls de la Bourse et demande les salaires tant pour le temps précédant la captivité que pour le temps qui a couru pendant sa détention et son esclavage. La veuve Steben condamnée fait appel devant la Cour. La Cour, en avril 1630, condamne à payer Fiton la somme de 1 000 livres sans autres dépens."

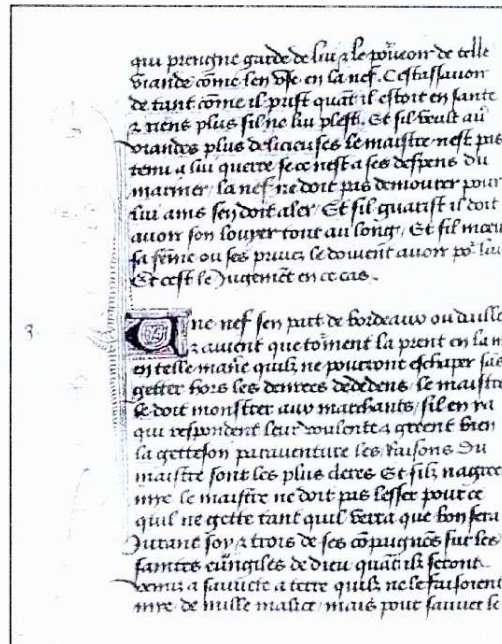
Ainsi, un véritable régime de protection sociale en faveur des marins fut créé par Aliénor d'Aquitaine dès le XII<sup>ème</sup> siècle. Les traditions romaines et anglo-saxonnes se conjuguèrent pour cela en Aquitaine.

En effet, les Rôles d'Oléron sont composés d'éléments divers : anciennes coutumes, enseignements tirés de la pratique quotidienne, mais aussi éléments du droit romain et méditerranéen. Ils sont, en fait, la compilation des Coutumes de la mer du Levant issues des ordonnances romaines et recueillies sous le titre de *Consulat de la mer*, et de dispositions des lois Rhodiennes.

Après un premier projet élaboré dès 1152, les Rôles furent donc rédigés en 1190 (Aliénor était reine d'Angleterre depuis 1154), ils auraient ensuite été revus par Richard I<sup>er</sup> Cœur de lion, roi d'Angleterre et duc d'Aquitaine, à son retour de Terre Sainte. Ils furent publiés, vraisemblablement pour la première fois en 1225, le premier document qui soit parvenu jusqu'à nous est celui daté de Rouen 1266.

Il n'est cependant pas certain que ce document ait été rédigé dans l'île d'Oléron, qui appartenait au domaine des comtes du Poitou, par conséquent rattachée au duché d'Aquitaine et qui passa sous la domination anglaise lors du mariage, en 1152, d'Aliénor avec Henri II Plantagenêt. Quant au rôle exact d'Aliénor d'Aquitaine, Estienne Cleirac écrit : "Eléonor fit dresser le premier projet des jugements lesquels furent intitulés Roolle d'Oléron, du nom de son île bien-aimée pour servir de loi en la mer du Ponant". Le texte n'est pas conçu en dialecte oléronnais mais en "vieux termes François ressentans le Gascon et nullement le Normand ou l'Anglois" (Cleirac).

Si le doute subsiste quant au lieu de rédaction de ces Rôles, il est permis de penser qu'ils reprennent de nombreuses coutumes du lieu, situé géographiquement au cœur du trafic maritime de l'époque, et qu'ils ont été vérifiés par des hommes d'Oléron fidèles au roi d'Angleterre qui avait déjà fait bénéficier l'île de nombreux privilèges.



### Extrait des Roolles d'Oléron

Marcel Gouron, auteur d'une Histoire de l'Amirauté de Guienne signale que "les mariniers se réunissaient dans l'île d'Oléron pour attendre un vent favorable ou pour se constituer en convoi après chargement dans les ports de Bordeaux, La

Rochelle ou Brouage... ils pouvaient présenter leurs différends devant les prud'hommes compétents de l'île...". Au XIII<sup>ème</sup> siècle, Oléron sera d'ailleurs un dépôt et un arsenal important pour les flottes anglaises.

Ce recueil de règles de droit de la mer est également remarquable en ce qu'il a inspiré les dispositions prises par les grandes puissances maritimes de l'époque : - l'ordonnance de Wisbuy, sur l'isle de Gothland en mer Baltique, sera édictée en 1288, - une ordonnance de l'empereur Charles Quint en 1551, - celle de Philippe II, roi des Espagnes, de l'an 1563 donnée à Bruxelles pour les Pays-Bas, - ou encore le Jugement de la Hanze Theutonique de 1597.

Estienne Cleirac, dans son ouvrage déjà cité, formule quelques remarques à propos de ces différents textes : "*Les ordonnances de Wisbuy, art. 19, les ordonnances de la Hanze Theutonique, art. 45, de Charles V, art. 27, et de Philippe second, art. 16 pour les Pays-Bas, composées ou extraites de ce jugement sont entièrement semblables pour le marinier tombé malade soit qu'il revienne en convalescence ou qu'il décède en voyage. Les Castellans en usent autrement en leur navigation des Indes occidentales car, en cas de maladie, le marinier infirme doit substituer un autre en sa place autrement il perd son loyer pour le temps qu'il ne pût pas travailler. Cela est contraire à la disposition du droit romain. Si le marinier meurt en voyage, les ordonnances de France confèrent ses biens à ses héritiers en termes généraux sans parler précisément comme fait le jugement Hanze Theutonique, de loyers et gages mérités ou à mériter. C'est l'ordonnance de l'Amirauté de 1584, article 76. Les Espagnols sont plus rustres, plus incivils et discourtois à l'endroit des pauvres mariniers malades, d'autant que pour leur infirmité, ils n'amendent aucun loyer ou ne prennent aucune part aux profits, si ce n'est qu'ils ne fournissent un substitut aussi capable qui fasse le service à leur place. Et qui pis est, si pendant la maladie et faute de pouvoir rendre le service en propre personne, s'il arrive quelque accident ou dommage au navire, le malade est tenu à l'amander sans que l'infirmité puisse valoir ou lui fournir excuse.*"

Ces règles qui sont caractéristiques des mœurs et des mentalités de l'époque permettent de mesurer l'importance du progrès social qui fût apporté par les Rôles

d'Oléron, œuvre dont Aliénor porte, sans conteste possible, la responsabilité historique.

Dans la tradition de l'île d'Oléron, c'est la nécessité d'une loi maritime générale qui se manifesta alors ; répondant parfaitement à un tel besoin, elle sera appliquée à tous les marins de l'Océan Atlantique.

C'est pourquoi nous, Aquitains du XXI<sup>ème</sup> siècle, nous pourrions affirmer sans prétention excessive, que le droit de l'Assurance-maladie serait bien né en Aquitaine, alors sous influence anglaise dès le XII<sup>ème</sup> siècle, à partir du droit de la mer... et pour la sécurité du commerce du vin !! Ce n'est que cinq siècles plus tard que le grand intendant Colbert, s'inspirant largement du texte des Rôles d'Oléron, prit l'Ordonnance créant l'Etablissement national des invalides de la marine.

**Jean-Pierre REY**

*Docteur en Droit*

*Président du Comité Aquitain  
d'Histoire de la Sécurité Sociale*

**Sources :** *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII<sup>ème</sup> siècle*, tome 4, documents communiqués par l'ENIM (Etablissement National des Invalides de la Marine), 3 place de Fontenoy, 75700 Paris 07 SP ; Documentation et images recueillies auprès du service historique de la Marine à Rochefort. ; Estienne CLEIRAC (avocat en la Cour de Parlement de Bourdeaux), *Us et coutumes de la mer : les Rooles et coutumes d'Oléron*, Bordeaux, Millages, imprimeur du Roy, 1647 ; M. ISAMBERT, *Recueil général des anciennes lois françaises*, tome 1, de 420 à 1270, Paris, Belin Le Prieur, libraire éditeur, 1822 ; Marcel GOURON, *Histoire de l'Amirauté de Guienne*, Paris, 1938 ; Robert CHEVET, *Marins de Bordeaux*, Bordeaux, éditions Confluences, 2001 ; *L'île d'Oléron et ses rôles*, fascicule édité lors de la commémoration des Rôles d'Oléron, 1960 ; *Les rôles coutumiers d'Oléron*, site internet cabuzel.com ; Claude DUVAL, *La Sécurité sociale des marins de la marine marchande de Colbert à nos jours*, Actes du 107<sup>ème</sup> Congrès national des Sociétés savantes, Brest 5 et 6 avril 1982, p. 37 à 58 ; Claude MOREAUX, *L'évolution des institutions sociales maritimes*, Actes du 107<sup>ème</sup> Congrès national des Sociétés savantes, Brest 5 et 6 avril 1982, p. 119 à 140.