SUISSCOURTAGE :
comment assurer les grands chantiers de demain ?

par Bérénice Susini

Sur les opérations hors normes, la question n'est plus seulement de savoir s'il faut assurer un chantier, mais jusqu'à quel niveau le marché est en mesure d'en supporter le coût.

Monaco est engagée depuis plusieurs années dans une profonde transformation de son territoire. Ce dynamisme transpire à travers la réalisation d'opérations d'envergures comme Mareterra ou l'Îlot Pasteur, et de futurs grands chantiers comme la rénovation du stade Louis-II ou encore la troisième phase du Centre Hospitalier Princesse Grace. Représentant des investissements de plusieurs centaines de millions d'euros, les méga-projets constituent autant de défis techniques qu'assurantiels. Ils soulèvent une question souvent méconnue, mais essentielle : comment assurer des chantiers d'une telle ampleur ?



© Suisscourtage

Bérénice SUSINI, Chargée de Grands Comptes Construction
Key Accounts and Construction Manager

Un marché monégasque aux spécificités uniques

Contrairement à la France, Monaco n'impose pas d'obligation d'assurance construction. Le marché est par ailleurs réservé à des assureurs agréés par les autorités monégasques, ce qui réduit naturellement le nombre d'intervenants susceptibles de proposer ce type de couverture.

À cette particularité réglementaire s'ajoute une autre réalité : peu d'assureurs agréés disposent d'un véritable appétit pour le risque construction, et leurs capacités financières diffèrent selon les garanties recherchées. Or, l'augmentation continue du coût des opérations immobilières fait mécaniquement croître les montants à assurer. Résultat : plus les projets deviennent ambitieux, plus il est difficile de réunir des capacités d'assurance suffisantes.

Des capacités qu'il faut construire… comme les bâtiments

Pour les opérations les plus importantes, les solutions traditionnelles atteignent rapidement leurs limites.

Deux approches sont alors privilégiées. La première consiste à assurer la majeure partie du risque du chantier afin de protéger le maître d'ouvrage contre les risques majeurs, sans pouvoir atteindre la couverture de la totalité de l'opération. La seconde repose sur la constitution de "pools" d'assureurs, plusieurs compagnies réunissant leurs capacités pour partager le risque.

Sur les opérations hors normes, la question n'est plus seulement de savoir s'il faut assurer un chantier, mais jusqu'à quel niveau le marché est en mesure d'en supporter le coût. Toute la difficulté consiste à construire un programme équilibré entre les capacités mobilisables auprès des assureurs, la part conservée par le maître d'ouvrage et le niveau de protection attendu.

Pendant le chantier : protéger l'ouvrage et les tiers

La période des travaux concentre l'essentiel des aléas techniques. Bien qu'elles ne soient pas obligatoires en Principauté, plusieurs garanties optionnelles permettent de sécuriser le maître de l'ouvrage.

La garantie Tous Risques Chantier (TRC) couvre les dommages matériels accidentels pouvant affecter l'ouvrage en cours de construction. Elle constitue aujourd'hui une protection indispensable pour tout chantier.

Elle vient se substituer aux garanties souscrites par les entreprises intervenant sur l'opération. En effet, les montants garantis par leurs propres contrats d'assurance sont insuffisants au regard de la valeur d'un projet de plusieurs centaines de Millions d'Euros. La TRC est donc une couverture incontournable permettant ainsi d'offrir au maître d'ouvrage un niveau de protection cohérent avec les enjeux financiers du chantier.

Toutefois, tous les assureurs ne disposent pas des mêmes capacités d'engagement sur ce type de garantie. Leur faculté à couvrir un chantier dépend notamment de leur politique de souscription et des capacités de réassurance dont ils bénéficient, conduisant ainsi plusieurs assureurs au sein d'un même programme d'assurance à se réunir.

Après la réception : une protection qui s'inscrit dans le temps

Une fois l'ouvrage livré, les enjeux évoluent.

La garantie dite P50, ou garantie globale chantier, permet de couvrir les responsabilités du constructeur après réception de l'ouvrage. Elle intègre notamment :

• la responsabilité décennale concernant les « gros ouvrages » soit les éléments participant à la solidité ou à la stabilité du bâtiment, ainsi qu'à son étanchéité ;

• la responsabilité biennale applicable aux éléments d'équipement et aux ouvrages ne concourant pas à la solidité du bâtiment, dits « menus ouvrages » tels que les canalisations, les éléments mobiles…
Là encore, les capacités des assureurs varient selon la nature des garanties sollicitées, ce qui complexifie encore davantage le montage assurantiel des grands projets.

L'autoassurance : une réalité assumée des méga-projets

Face aux limites actuelles du marché, une part d'autoassurance devient souvent inévitable pour les opérations les plus importantes.
Cette situation ne traduit pas un défaut de protection, mais résulte des capacités d'engagement limitées des assureurs face à des projets dont la valeur atteint plusieurs centaines de millions d'euros.
Concrètement, cela signifie que l'assurance peut couvrir une très grande partie de la valeur de l'ouvrage tandis que le maître d'ouvrage conserve une fraction résiduelle du montant total. Il ne s'agit pas de laisser certains sinistres sans couverture, mais de partager le montant maximal pouvant être indemnisé.
Cette logique n'est pas étrangère au monde de l'assurance. Si une franchise laisse toujours une faible part du coût d'un sinistre à la charge de l'assuré qui en est responsable, l'autoassurance consiste, sur les projets hors normes, à ce que l'assuré conserve à sa charge une part limitée de la valeur globale de l'opération.
Cette approche est cohérente avec la réalité des sinistres. En pratique, pour qu'un assureur soit amené à indemniser 100 % de la valeur d'un chantier d'envergure, il faudrait que l'ouvrage soit très grandement affecté, et/ou que le sinistre engage un coût de réparation égal au coût de la construction, une hypothèse particulièrement exceptionnelle.
L'exemple d'un récent chantier Niçois qui a défrayé la chronique par l'importance du sinistre l'ayant affecté, illustre qu'un événement d'ampleur peut rapidement dépasser les capacités des seules assurances souscrites par les entreprises intervenantes. C'est précisément dans ce type de situation que la garantie Tous Risques Chantier prend tout son sens en apportant au maître d'ouvrage un niveau de protection adapté à l'ampleur de l'opération.
Un tel sinistre qui serait survenu après réception aurait été également pris en charge par la police P50 ce qui démontrent également l'absolue nécessité pour le maitre de l'ouvrage, d'avoir une couverture d'assurance d'importance tant avant qu'après réception.
Ceci d'autant que l'assurance décennale n'étant pas obligatoire à Monaco, les entreprises intervenantes en Principauté, n'ont pas ou disposent de très peu de garanties décennales.
Les programmes d'assurance sont ainsi construits sur une logique de complémentarité : les risques majeurs sont transférés au marché de l'assurance, tandis qu'une part résiduelle peut être conservée par le maître d'ouvrage. Cette approche permet d'optimiser les capacités disponibles tout en garantissant un niveau de protection cohérent avec la réalité des risques encourus.

Un rôle d'architecte de l'assurance

Dans ce contexte particulièrement exigeant, le rôle du courtier dépasse largement la simple recherche d'un contrat.
Chez SUISSCOURTAGE, nos équipes travaillent en amont avec les assureurs afin d'agréger les capacités disponibles et de construire des programmes d'assurance sur mesure. Face aux besoins croissants des grands projets monégasques, nous recherchons en permanence de nouvelles solutions pour renforcer les capacités du marché, notamment en encourageant l'agrément de nouveaux assureurs ayant des capacités afin d'intervenir en assurance construction.
Il apparait désormais incontournable que sur les grands chantiers actuels, un seul assureur ne peut plus couvrir le risque.
Une co-assurance est systématiquement nécessaire dès lors que nous dépassons un cout de chantier de plusieurs centaines de millions d'euros.
Ce mariage entre assureurs reste cependant fragile et parfois insuffisant pour couvrir 100% du chantier au regard du peu d'acteurs présent sur ce marché, et de leurs capacités limitées par leurs propres traités de réassurance.
Un travail est d'ailleurs mené sur le front des réassureurs qui sont la pierre angulaire des mises en capacité du marché.
L'extrême concentration des engagements de ces réassureurs sur un territoire de 2 km², rend la tâche difficile afin de trouver de nouvelles capacités.
Au final nous opérons un travail de fond ainsi qu'une analyse de chaque dossier afin de déterminer la part de l'opération pouvant être couverte par le marché de l'assurance et celle qui devra, le cas échéant, être conservée par le maître d'ouvrage, afin de bâtir un programme d'assurance adapté aux spécificités de chaque projet.
À l'heure où Monaco engage des projets structurants pour les décennies à venir, la capacité à construire une stratégie d'assurance à la hauteur de ces ouvrages devient un enjeu pour accompagner durablement le développement de la Principauté.

SUISSCOURTAGE:
How to Insure Tomorrow's Major Construction Projects?

by Bérénice Susini

For mega building projects, the question is no longer simply whether to insure a construction site but rather to what extent the market can bear the cost.

For several years, Monaco has been undergoing a profound transformation of its territory. This dynamism is evident in the execution of large-scale projects such as the Mareterra and the Îlot Pasteur, as well as in future major undertakings, like the renovation of the Louis II Stadium and the third phase of the Princess Grace Hospital. Representing investments of hundreds of millions of euros, these mega-projects pose both technical and insurance-related challenges. They raise a question that is often overlooked and yet essential: how does one insure construction projects of such magnitude?

Monaco market's unique characteristics

Unlike France, Monaco does not mandate construction insurance. Furthermore, the

market is restricted to insurers authorised by the Monégasque authorities, which naturally limits the number of providers able to offer this type of coverage. Added to this regulatory peculiarity is another reality: few authorised insurers have a genuine appetite for construction risk and their financial capacities vary depending on the specific coverage sought. However, the continuous rise in real estate development costs automatically drives up the values that need to be insured and the result is that the more ambitious projects become, the harder it is to secure sufficient insurance capacity – a capacity that has to be built, just like the buildings themselves.

For major projects, traditional solutions quickly reach their limits and two approaches are generally favoured. The first involves covering the bulk of the risk to protect the project owner against major hazards, without necessarily covering the entire operation. The second relies on forming insurer pools, where several companies combine their capacity to share the risk. For oversized projects, the question is no longer just whether to insure the site but to what extent the market can bear the cost. The challenge lies in structuring a balanced programme that weighs the capacity available from insurers against the risk retained by the project owner and the expected level of protection.

During construction: protecting the structure and third parties

The construction phase is where most technical risks are concentrated. Although not mandatory in the Principality, several optional coverages are available to safeguard the project owner: Contractors' All Risks (CAR) insurance covers accidental physical damage to the structure under construction. Today, this is an essential form of protection for any construction site. It supplements or replaces coverage held by contractors working on the project and, in fact, the limits provided by their own insurance policies are often insufficient, given the value of a project worth hundreds of millions of euros. CAR insurance is, therefore, indispensable, offering the project owner a level of protection commensurate with the project's financial stakes.

However, not all insurers have the same capacity to underwrite this type of coverage. Their ability to cover a construction project depends, in particular, on their underwriting policy and the reinsurance capacity available to them, thereby leading several insurers to join forces within a single insurance policy.

Post-handover: long-term protection

Once the project has been handed over, the priorities shift. The so-called P50 guarantee, or comprehensive construction project guarantee, covers the builder's liabilities following the handover. It notably includes:

• a 10-year liability regarding major structural elements, ie components contributing to the building's structural integrity, stability and water-tightness;

• a two-year liability, applicable to equipment and components that do not contribute to the building's structural integrity, known as "minor elements", such as pipes, movable parts and so on. Here again, insurer capacity varies depending on the type of coverage requested, further complicating the insurance structure for large-scale projects.

Self-insurance: accepted reality for mega-projects

Given current market limitations, some degree of self-insurance often becomes inevitable for the largest projects. This situation does not reflect a lack of protection but rather stems from insurers' limited underwriting capacity for projects valued at hundreds of millions of euros. In practical terms, this means that insurance covers the vast majority of the project's value, whilst the project owner retains a residual fraction of the total amount. The aim is not to leave certain losses uncovered but to share the maximum indemnifiable amount.

This approach is not new to the insurance world. Whilst a deductible always leaves a small portion of a loss's cost to be borne by the insured party, self-insurance, in the context of extraordinary projects, involves the insured party retaining a limited share of the operation's overall value. This approach aligns with the reality of actual loss events. In practice, for an insurer to pay out 100% of the value of a major construction project, the structure would have to be severely damaged and/or the loss would have to entail repair costs equal to the original construction cost - a highly exceptional scenario. A recent project in Nice, which made headlines due to the scale of the damage sustained, illustrated how a major incident can quickly exceed the limits of the insurance policies held by the contractors involved. It is precisely in such situations that CAR insurance proves its worth, providing the project owner with a level of protection commensurate with the scale of the operation. Had such a loss occurred after handover, it would have been covered by the P50 policy - and this further underscores the absolute necessity for the project owner to maintain substantial insurance coverage, both before and after handover. This is particularly relevant given that 10-year liability insurance is not mandatory in Monaco, meaning contractors operating in the Principality often lack such coverage or hold very limited policies. Insurance policies are thus structured around the principle of complementarity: major risks are transferred to the insurance market, whilst the project owner may retain a residual portion of that risk. This approach optimises available capacity and ensures a level of protection that reflects the actual risks involved.

Insurance architect role

In this particularly demanding context, the broker's role goes far beyond simply finding a policy. At Suisscourtage, our teams work proactively with insurers to pool available capacity and structure bespoke insurance policies. To meet the growing needs of major projects in Monaco, we are constantly seeking new solutions to boost market capacity, notably by encouraging the authorisation of new insurers able to underwrite construction risks. It has become clear that, for today's large-scale construction projects, a single insurer can no longer cover the entire risk. Co-insurance is invariably required once project costs exceed several hundred million euros.

However, the alliance between insurers remains fragile and is sometimes insufficient to cover 100% of the project, given the limited number of players in the market and capacity constraints imposed by their own reinsurance treaties. Efforts are also underway regarding reinsurers, who are the cornerstone of market capacity. The extreme concentration of these reinsurers within a territory of just two square kilometres makes securing additional capacity a challenging task. Ultimately, we conduct in-depth work and analyse each case, in order to determine what portion of the operation can be covered by the insurance market and what portion must, if necessary, be retained by the project owner, thereby building a policy tailored to the specific needs of each project.

As Monaco embarks on major projects that will shape the coming decades, the ability to devise an insurance strategy commensurate with these developments is crucial to supporting the Principality's long-term growth.