



**Évaluation économique comparée de la responsabilité du
constructeur.**

Executive summary

Sous la direction scientifique de

Pierre Kopp

EQUIPE

Pierre Kopp, Professeur Université Paris I- Panthéon
Sorbonne

Philippe Frouté, Doctorant Paris I- Panthéon Sorbonne et
Programme doctoral ESSEC

Avec la collaboration de Yuval Bar Zemar, Linear City, Los
Angeles

**"Etude réalisée avec le soutien du GIP
Mission de recherche"**

Décembre 2006

EXECUTIVE SUMMARY

I — INTRODUCTION..... 3
II — ECONOMIE DE LA RESPONSABILITE..... 5
**III — SYSTEMES DE RESPONSABILITE EN FRANCE ET AUX ETATS-
UNIS..... 8**
IV — LE RÔLE DE L'ASSURANCE..... 11
V — CONCLUSION..... 13

I - INTRODUCTION

Dans le domaine de la construction, il n'existait pas d'assurances obligatoires en France avant la loi du 4 janvier 1978, les assurances étaient volontaires. Les entrepreneurs prudents assuraient leur responsabilité décennale, et les maîtres d'ouvrage professionnels, les promoteurs, contractaient une assurance de chose pour l'immeuble. Mais à supposer qu'il y ait eu assurance, la couverture était imparfaite. Seuls les architectes disposaient d'une assurance complète par leur mutuelle, et cette circonstance déformait l'application de la responsabilité, en amenant le maître d'ouvrage à rechercher prioritairement l'architecte, et les tribunaux à le condamner. L'assurance des entrepreneurs était souvent incomplète par suite d'exclusion, de plafonds, d'échéances et de franchises.

La loi du 4 janvier 1978 a opéré une réforme en profondeur de la responsabilité post-contractuelle des constructeurs. Notamment, le mot de responsabilité a été substitué à celui de garantie pour la décennale. L'assurance-construction a été rendue obligatoire. Une partie de la loi est donc passée dans le code des assurances. Les créanciers de la responsabilité sont, d'une part, le maître de l'ouvrage, d'autre part, les entrepreneurs, les architectes et les techniciens, réunis sous la dénomination de constructeurs. Le créancier de la responsabilité post contractuelle des constructeurs est d'abord le maître d'ouvrage, c'est-à-dire la personne pour le compte de qui l'immeuble est réalisé. Le constructeur est responsable dix ans des dommages (et non plus des vices), ce qui souligne le caractère objectif de la responsabilité. Le système français illustre donc un cas de responsabilité objective ou sans faute du constructeur couplé à une assurance obligatoire. Ce modèle est également celui vers lequel tend le système californien après un long processus d'ajustement.

Le droit californien a été marqué par une réforme récente qui tend à le placer sous un régime de responsabilité stricte. Toutefois, il subsiste encore des éléments inspirés de la responsabilité pour faute, puisque le propriétaire doit prouver que son bien a subi des dommages qui ne lui permettent plus de satisfaire aux « standards habituels » requis pour un logement. On observera qu'ici, contrairement à la procédure française qui prévoit une

expertise par la compagnie d'assurance afin de déterminer le coût de la réparation et sa répartition entre les parties, l'expertise est faite par un constructeur indépendant qui ne se prononce pas sur le montant des réparations mais sur le fait que le logement est effectivement dégradé par le sinistre.

Après les changements de la dernière décennie, les droits californien et français convergent vers un système de responsabilité stricte mais, et c'est cela qui est intéressant, il apparaît qu'en la matière le droit français fait largement figure de précurseur.

Le présent rapport compare les deux systèmes d'assurance dommage dans la construction, respectivement aux États-Unis et en France. La thèse défendue consiste à montrer que les deux systèmes ont convergé vers un système de responsabilité sans faute. Le modèle français a depuis longtemps adopté la responsabilité objective tandis que les États-Unis ont été plus long à l'adopter.

En France comme aux États-Unis, la responsabilité se double d'un système d'assurance. Sans assurance, la responsabilité bute sur l'insolvabilité des constructeurs. L'introduction de l'assurance introduit en revanche, un problème d'aléa moral. Quel intérêt le constructeur peut avoir à construire avec soin si sa prime d'assurance reflète le taux moyen de sinistre du secteur et non pas le sien propre ?

Le système californien favorise l'individualisation de la prime en prévoyant des possibilités d'auto-assurance où un groupe de constructeurs qui s'auto-sélectionne sur la base de leurs bonnes pratiques met en place son propre dispositif d'assurance. Ainsi, il est censé bénéficier au mieux de sa faible propension au sinistre.

En France, l'assurance mutualise largement le risque. Les bons constructeurs sont mal récompensés mais tout le monde trouve une assurance à un coût d'autant plus raisonnable que le législateur a institué le Bureau central des tarifications qui peut forcer un assureur à assurer à un tarif raisonnable un client qu'il avait refusé.

Les deux systèmes présentent donc de fortes analogies quant au droit de la responsabilité et quelques différences en matière du droit des assurances.

II — ECONOMIE DE LA RESPONSABILITE

La théorie économique de la responsabilité civile voit dans les règles de responsabilité un mode de régulation des risques liés à certaines activités comme la production ou le transport de produits dangereux. En pratique, deux formes principales de responsabilité peuvent être distinguées : la responsabilité pour faute veut qu'il incombe à l'auteur d'un accident de réparer le dommage causé par sa négligence. En revanche, la responsabilité sans faute ne se fonde pas sur le comportement de l'agent, mais sur le fait que son activité est à l'origine du risque subi par d'autres agents (on parle à ce propos d'une responsabilité objective fondée sur le risque).

L'histoire récente montre que la responsabilité objective gagne du terrain. L'intérêt des règles de responsabilité est de pouvoir conduire à l'efficacité économique sans qu'aucune intervention particulière ne soit requise. La responsabilité objective semble s'imposer dans le domaine du droit immobilier. Une telle évolution traduit-elle la simple volonté de simplifier les procédures en « économisant » la recherche de la faute ou bien à la volonté d'indemniser rapidement les victimes ou la volonté de responsabiliser les constructeurs et les inciter à offrir des produits de qualité ?

L'analyse économique livre un certain nombre d'enseignements opérationnels quant à l'efficacité comparée des différentes règles de responsabilité. Le point de départ de l'analyse se fonde sur la reconnaissance des variables influençant le risque d'accident. La première est l'effort de prévention et la seconde est le niveau d'activité. Deux types d'accident peuvent être distingués selon que la prévention de l'accident implique un comportement passif (accident « unilatéral ») ou actif (accident « bilatéral ») de la victime.

Dans le cas d'un accident unilatéral, l'activité d'un agent impose un risque de dommages accidentels à des tiers mais la probabilité d'accident dépend uniquement de la manière dont l'agent générateur de risques exerce son activité. L'effort de prévention socialement optimal minimise le coût social, c'est-à-dire la somme du coût de prévention et de l'espérance de dommages aux tiers. Cet effort est réalisé lorsque le coût marginal des précautions égale le bénéfice marginal mesuré par la diminution de la probabilité d'accident.

En l'absence de mécanismes internalisant les coûts d'accidents, l'agent générateur de risques exerce son activité avec le niveau de précaution nul. Si une règle de responsabilité est introduite, il choisit son effort de façon à minimiser son coût privé qui intègre le montant des dommages supportés par l'agent responsable.

Avec la règle de la responsabilité sans faute, l'agent imposant les risques est responsable des dommages quel que soit l'effort consenti. En supposant la neutralité au risque, l'agent choisit alors l'effort socialement optimal puisque son coût privé correspond au coût social.

Avec la règle de la responsabilité pour faute, l'agent n'est responsable des dommages qu'il provoque que si son effort de prévention est inadéquat par rapport à une norme ou standard de comportement «raisonnable » fixé par le tribunal compte tenu des caractéristiques de la situation. Si on suppose que ce standard correspond au niveau de précaution optimal, l'agent adoptera également l'effort de précaution socialement optimal. Ce résultat repose sur l'existence d'une discontinuité dans la fonction de coût de l'agent lorsque la responsabilité pour faute est appliquée par le tribunal. S'il ne respecte pas l'effort optimal, son coût privé se confond avec le coût social, ce qui n'est plus vrai au-delà puisque le tribunal ne lui impute plus la charge des dommages. L'intérêt de l'agent est donc de choisir l'effort optimal de façon à minimiser son coût privé.

Telles qu'elles viennent d'être présentées, les deux règles de responsabilité sont équivalentes du point de vue des incitations à la prévention des risques. Il convient cependant de remarquer que la responsabilité pour faute requiert plus d'informations que la responsabilité sans faute pour conduire à l'optimum. Le tribunal doit en effet être en mesure de fixer la norme de comportement *ex post* au niveau de précaution optimal. En revanche, si la norme est trop faible, l'optimum ne sera pas réalisé puisque l'agent aura intérêt à respecter la norme légale et non le niveau de précaution optimal. Cette équivalence des règles de responsabilité concerne uniquement la prévention des coûts des accidents ; leur répartition est différente selon le régime retenu. Avec la responsabilité sans faute l'agent générateur de risque supporte la totalité des coûts, avec la responsabilité pour faute, la charge du dommage se trouve transférée sur la victime.

Il est plus réaliste de ce placer dans un cadre où les accidents mettent face-à-face deux parties qui ne sont pas étrangères l'une pour l'autre. Le cas de figure habituel

est celui de la responsabilité du producteur à l'égard des consommateurs victimes d'accident à la suite de l'achat d'un produit.

La responsabilité du producteur du fait de la commercialisation de produits défectueux a constitué dans les dernières décennies l'un des sujets les plus discutés par la doctrine. La raison en est avant tout qu'elle représente un banc d'essai du passage d'un système d'imputation fondé sur la faute à un régime de responsabilité objective. Elle est de ce fait une référence incontournable en matière de responsabilité des constructeurs.

Les deux parties sont alors dans une relation contractuelle et que le consommateur perçoit plus ou moins bien la fiabilité du produit (*i.e* la probabilité d'accident). Cette remarque est essentielle puisqu'on admet en général qu'en présence d'une information parfaite du consommateur sur le risque de défectuosité du produit, le prix du produit devrait s'ajuster de façon à refléter à la fois le risque résiduel et les pertes encourues compte tenu de la règle de responsabilité retenue.

Deux types de questions peuvent alors être traitées : Quelles sont les règles de responsabilité qui permettent d'atteindre l'optimum ? et quel est le rôle du marché dans l'internalisation des coûts des accidents provoqués par des défauts des produits ou des prestations ?

Il ressort de l'analyse économique que le volume des échanges sur le marché ne sera théoriquement pas affecté par le choix de la règle de responsabilité. La question se pose alors de savoir si ce principe de neutralité vaut également du point de vue des précautions prises par les deux parties.

La réponse est délicate dans la mesure où elle dépend de la relation existante entre le prix du bien et les niveaux de précaution choisis. En admettant que le prix du bien ne dépendait pas des niveaux de précaution, il est alors logique de constater que la responsabilité objective ne peut pas conduire à l'optimum conformément aux résultats précédemment obtenus en cas d'accidents bilatéraux. Seules les règles de responsabilité se fondant sur la faute pourront alors conduire à l'optimum à la fois en termes de niveaux d'activité et de précaution.

D'un point de vue normatif, le principal enseignement réside dans le fait qu'aucune règle simple et universelle ne permet de parvenir à l'optimum dans tous les cas de

figure imaginables. On retiendra que la responsabilité sans faute conduit toujours à l'optimum en cas d'accident unilatéraux, mais que le recours au principe de la faute (comme base de la responsabilité ou au contraire comme moyen d'exonération) est souhaitable en cas d'accident bilatéraux pour inciter les parties à choisir simultanément les niveaux de prévention optimaux. En définitive, si l'on se demande quelle règle a, en moyenne, le plus de chance d'assurer la minimisation du coût social des accidents, il semble possible de retenir le principe d'une responsabilité atténuée sans faute.

Si l'on transpose ces éléments d'analyse au cas particulier de la responsabilité immobilière, il semble possible de conclure à l'efficacité d'un système de responsabilité de plein droit des constructeurs à l'image du dispositif existant en France. Le point important est en effet de souligner l'asymétrie d'information importante entre le constructeur et le propriétaire (non professionnel) de sorte que l'on imagine mal une situation d'accident bilatéral et/ou la capacité de négocier sur la dangerosité de la construction (à développer en fonction des priorités de la recherche).

III - SYSTEMES DE RESPONSABILITE EN FRANCE ET AUX ETATS-UNIS

La multiplicité des intervenants à l'acte de construction, et l'interdépendance de leurs missions (conception, exécution, contrôle, fabrication ou fourniture des matériaux utilisés) et des différents travaux entre eux (différents corps d'état, sous traitance), rend particulièrement malaisée l'indemnisation des dommages subis dans un système juridique reposant sur la faute.

Le dommage est souvent d'origine inconnue, et peut avoir plusieurs causes liées aux activités d'une pluralité d'acteurs ou à divers types de travaux.

En France, avant la loi du 4 janvier 1978 dite « Spinetta » seul l'architecte était soumis à l'obligation d'assurance pour garantir sa responsabilité civile. Sa responsabilité était par conséquent souvent recherchée en priorité. À cette époque 40% des entrepreneurs n'étaient pas assurés.

La loi du 4 janvier 1978 a pour objectif une meilleure protection de la victime en garantissant une réparation intégrale et rapide du préjudice qu'elle a subi. De cette

loi résulte une police d'assurance dommages ouvrage obligatoire (DO) garantissant la chose en dehors de toute recherche de responsabilité (articles L 242-1 et L 242-2 du code des assurances), la responsabilité de plein droit des intervenants à l'acte de construire, une assurance de responsabilité obligatoire devant supporter la charge finale du dommage (articles L 241-1 et L 241-2 du code des assurances), la création d'une garantie spécifique du fabricant et l'amélioration du contrôle technique dans le but de prévenir les sinistres.

Ce système juridique reposant sur la responsabilité contractuelle de plein droit des constructeurs et son corollaire, deux assurances dont la souscription et le contenu sont obligatoires, accélère et facilite considérablement l'indemnisation de la victime du dommage.

Bien que la réception de l'ouvrage mette fin aux relations contractuelles entre les intervenants à l'acte de construction, la responsabilité encourue après la réception, qui est parfois qualifiée de post-contractuelle, est encore de nature contractuelle en ce qu'elle trouve son origine dans l'exécution du contrat.

La cause du dommage est indifférente, le constructeur est présumé responsable des dommages qui affectent l'ouvrage et qui présentent un lien de rattachement avec sa mission, (même si ce dommage résulte "d'un vice du sol" selon la mention expresse de l'article 1792 du Code Civil). La victime est par conséquent libérée de la charge de la preuve d'une faute.

Dans un but évident de ne pas priver la victime de la garantie qu'elle sollicite, la jurisprudence interprète avec bienveillance à son égard chacun des éléments constituant les conditions cumulatives de mise en oeuvre de la responsabilité des constructeurs.

La loi californienne a connu de profonds bouleversements qui ont accompagné les transformations du marché et on suivi la jurisprudence.

Afin de limiter les conflits et de transformer le paysage institutionnel de manière à permettre la reprise de la construction en Californie (État dont la population croit) le dispositif juridique a été profondément remanié. Les changements récents initiés semblent avoir largement rendu caduque le « *standard of care* » ou, au minimum, déplacé la charge de la preuve. Avant 1960, les logements étaient vendus sur la base du principe *caveat emptor*, ce qui veut dire que le vendeur et l'acheteur étaient placés sur un

ped d'égalité et qu'ainsi l'acheteur assumait seul, les conséquences des risques associés à la structure de l'appartement qu'il achetait. L'asymétrie de l'information entre l'acheteur et le vendeur a commencé à être prise en compte par les juges. En conséquence, les développeurs ont commencé à être tenu pour responsable des défauts, y compris, ceux qui n'étaient pas apparents au moment de la construction. Les cours de justice ont ainsi pris acte de l'augmentation de la sophistication des techniques utilisées dans l'industrie de la construction.

La responsabilité du constructeur, selon la loi californienne est toutefois limitée dans le temps. Après une période de quatre ans, la réparation des défauts facilement observables (*patent defect*) n'est plus à la charge du constructeur. Durant une période de dix ans, les autres défauts restent de la responsabilité du constructeur. La nature des défauts de construction n'est pas précisément définie et est donc extrêmement large.

La *Senate Bill* 800 s'applique aux nouvelles constructions vendues après le 1er janvier 2003. La loi s'applique à toute action destinée à recouvrer des dommages engendrés par la déficience dans la construction. La *Senate Bill* 800 a été adoptée et incorporée dans la loi californienne afin d'améliorer le traitement judiciaire des défauts de construction. La *SB 800* est applicable à tout type de constructions destinées à être vendues comme unité individuelle de logement. La loi spécifie les droits et les limites des propriétaires individuels. La loi précise les standards de construction des unités de logements et définit ainsi ce qui constitue un défaut de construction.

La loi prévoit une procédure qui force le propriétaire à correspondre avec le constructeur, à opérer certaines opérations de maintenance. Avant de pouvoir engager une procédure judiciaire, le propriétaire doit mettre en œuvre une série de procédures pré-contentieuses. Si le constructeur ne respecte pas la procédure, il peut immédiatement être assigné en justice par le propriétaire. La procédure précontentieuse précise que le propriétaire doit décrire au constructeur la nature de sa réclamation. Dans les 14 jours, le constructeur doit accuser réception et peut proposer au propriétaire un règlement négocié non-contentieux.

Les deux caractéristiques du système californien sont, d'une part, son évolution plus lente qu'en France vers un système de responsabilité objective et, d'autre part, l'ouverture d'une fenêtre de règlement du litige par le constructeur lui-même. Le système français n'offre pas la

possibilité au constructeur de réparer, c'est l'assurance qui prend en charge les dégâts et diligente les travaux.

IV — LE RÔLE DE L'ASSURANCE

L'analyse économique du droit des accidents aborde également le problème de l'affectation des risques entre les parties. Le problème posé est de savoir si les différentes formes de responsabilité créent des incitations pour une affectation efficiente des risques. Précédemment, nous avons implicitement supposé que les parties impliquées dans l'accident étaient neutres vis-à-vis du risque. Cette hypothèse est parfois acceptable, mais on admet plus généralement que les individus éprouvent de l'aversion pour le risque de sorte que, confrontés à une perte potentielle, leur bien-être serait supérieur s'il pouvait transférer le risque sur un autre agent neutre au risque ou moins averse au risque. L'auteur du dommage va donc chercher à s'assurer contre le risque de devoir indemniser la victime pour ses pertes en cas d'accidents et la victime va désirer s'assurer contre le risque d'avoir à supporter elle-même les conséquences des accidents. Au plan théorique, la principale difficulté est de savoir si les parties peuvent ou non accéder à un marché de l'assurance concurrentiel.

Donc, en l'absence d'un marché de l'assurance, la détermination de la forme de responsabilité qui conduit à une affectation efficiente des risques dépendra de l'aversion relative pour le risque des victimes et des auteurs de dommage.

Si les parties peuvent accéder à un marché de l'assurance concurrentiel, ils pourront souscrire un contrat d'assurance leur garantissant une couverture complète moyennant le paiement d'une prime équitable. Dans ce cas, le système de responsabilité civile devrait se cantonner à son rôle préventif, l'affectation des risques s'opérant de façon efficace via le mécanisme assurantiel. Cependant, certains évoquent parfois le risque que l'assurance complète des parties ne conduise à une déresponsabilisation face à l'accident. En pratique, un tel risque est concevable seulement en présence d'anti-sélection ou de risque moral puisqu'une couverture complète les inciterait à réduire leurs efforts de prévention de façon inefficace.

Autrement dit, la possibilité pour les agents de couvrir le risque de responsabilité par l'assurance ne modifie pas les conclusions fondamentales de l'analyse menée en

l'absence d'assurance. En effet, l'internalisation des accidents se fait alors par l'intermédiaire d'une prime d'autant plus élevée que le risque est important. Dans le cadre des accidents thérapeutiques, par exemple, l'assureur demandera aux chirurgiens une prime équitable (en l'absence d'asymétrie d'information) pour l'assurance de responsabilité civile. Les assurés préféreront alors fournir l'effort de prévention optimal pour échapper au risque d'accident et, en conséquence, pour réduire la prime d'assurance payée.

En France, l'assurance obligatoire constitue une garantie d'indemnisation des victimes, dont le domaine a été étendu par la jurisprudence

Depuis 1983, afin de supprimer les délais et le coût générés par les recours entre assureurs, il est possible de souscrire une police unique de chantier ou PUC, les assurances DO et de responsabilité auprès d'un même assureur.

L'obligation d'assurance a pour corollaire l'obligation d'assurer. Aussi, l'article L243-4 du code des assurances confie au bureau central de tarification, saisi par celui qui s'est vu illégitimement refuser la souscription d'un contrat d'assurance, le rôle de fixer les conditions (notamment le montant de la prime) qui s'imposeront à l'assureur sous peine de refus d'agrément.

Depuis la loi du 4 janvier 1978 le contenu des polices est lui même réglementé et doit offrir des garanties au moins égales à celles des clauses types de l'article A 243-1 du code des assurances. Ainsi le système mis en place par la loi Spinetta déplace de la victime à l'assureur DO le risque d'insolvabilité des intervenants à l'acte de construction.

Aux Etats-Unis, plusieurs compagnies d'assurance proposent désormais d'ajouter à leur police un (SIR : *self-insured retention*). Une autre solution à l'augmentation des primes d'assurances et à la difficulté de trouver une assurance réside dans le développement des « *owner contrat insurance program* » (OCIP) ou « *Wrap insurance* ». Le propriétaire ou le « *general contractor* » achète une assurance spéciale qui couvre l'ensemble des intervenants sur le projet. Ainsi les sous-contractants qui peinent généralement à trouver un assureur (d'où des défauts d'assurance) sont assurés. Le fait d'assurer tout les intervenants sous une même assurance évite la duplication des couverture et la prime totale réduite.

V — CONCLUSION

La présente note met en exergue le fait que les droits français et californien ont tout deux évolué vers un système de responsabilité objective, ou sans faute.

Le couple responsabilité sans faute et assurance est pris en défaut. Ce problème est classique en économie de l'assurance. Le problème de l'assureur est de socialiser les risques (*pooling*) en couvrant une vaste gamme d'opérations et d'individualiser les primes afin de réduire l'aléa moral. Il ne peut y arriver de manière parfaite car cela exigerait de connaître parfaitement les risques propres à chaque opération. Si cela était possible cela reviendrait à exiger de chacun le coût actualisé des dommages sur ces chantiers exact et permettrait effectivement d'internaliser le risque.

Le système français a préféré développer un système d'assurance où les assurances discriminent très faiblement leurs clients. Les tarifs pratiqués pour des opérations analogues varient peu entre les constructeurs. Les américains ont, au contraire, poussé la logique d'individualisation du coût du risque. La logique de l'auto-assurance renvoie à ce que les économistes désignent par « *screening* » où chaque agent doit assumer le coût du risque précis qu'il engendre. Les agents à risque payent cher, les autres pas. L'idée de permettre l'auto-assurance a pour principale vertu de permettre à ceux qui sont le mieux placés pour observer les pratiques des constructeurs (en l'occurrence les autres constructeurs) de choisir leurs partenaires. Ainsi un groupe idéal d'auto-assuré ne comprend que des acteurs présentant un degré de risque analogue.

La pratique californienne engendre deux problèmes. Le premier est qu'il n'est pas certain que tout le monde puisse trouver une assurance. Le taux de défaillance n'est pas négligeable. Le système français prévoit l'intervention du BCT (Bureau central de tarification) qui permet à chacun de trouver une assurance à un prix raisonnable. Le marché américain est régulé de fait par la réduction de la construction, lorsque les constructeurs ne trouvent pas d'assurance ou qu'elles sont trop chères.

Finalement, le système californien tente de permettre aux « bons » constructeurs de bénéficier de leur avantage concurrentiel en s'assurant à moindre coût relatif. Le système français garantit à tous de trouver une assurance à un prix raisonnable et tend à répartir le coût des dommages entre tous les assurés. Les « bons »

constructeurs sont faiblement récompensés mais contribuent à ce que les autres, c'est-à-dire les mauvais constructeurs mais aussi la masse de ceux qui entrent et sortent du marché, trouvent un produit à un prix accessible.

Il est probable que le dispositif français joue comme un frein à la concurrence entre les sous-traitants et ralentisse la concentration du secteur BTP. Il est également possible que ce système protège de la non assurance qui constitue sans doute le risque le plus grave contre lequel les américains sont mal armés.

Dans un secteur où les sous-traitants comme les constructeurs sont faiblement concentrés et où il y a une multitude de petites entreprises entrant et sortant du marché il est difficile de forcer à la qualité par l'incitation assurantielle. Il est trop facile de dissoudre une entreprise et de la relancer sous un autre nom pour que la chasse à la bonne prime d'assurance constitue un aiguillon efficace. Côté américain, il est certain que la forte innovation facilitée par la loi permettra à certains groupes d'éviter la flambée des primes. Plus qu'une éviction des constructeurs à risque, pour les raisons que nous venons d'évoquer, on assistera à une différenciation des constructeurs. Les plus innovant mènerons des projets plus ambitieux en mettant en ligne l'innovation industrielle et assurantielle.

Au total, la comparaison entre les logiques de prise en charge des risques de dommages en matière de construction immobilière relève moins des mécanismes juridiques (les deux systèmes retiennent le principe d'une responsabilité sans faute), mais plutôt des conditions de fonctionnement du marché de l'assurance.