

LA RESPONSABILITÉ CRIMINELLE DES COMPAGNIES :  
COMMENTAIRE DU PARAGRAPHE 2(5) DU PROJET DE CODE CRIMINEL  
DE LA CRDC

Peter Lawson

On peut prétendre que le droit relatif à la responsabilité criminelle des compagnies est l'un des domaines les plus confus et les plus incohérents du droit pénal. La Commission anglaise de réforme du droit n'est pas seule à conclure que les théories qui sous-tendent les concepts existants en matière de responsabilité sont «étrangement incertains» et que l'ensemble du droit dans ce domaine est «dans un état relativement sous-développé». <sup>201</sup> Au fond, on peut voir que cette confusion découle des difficultés propres à toute tentative d'appliquer à une collectivité un système de règles qui était effectivement conçu pour être appliqué à des personnes physiques. <sup>202</sup> Comme le dit le professeur Asplund «de la même manière, le droit criminel serait incapable de fonctionner s'il était appliqué à des chiens ou à des machines.» <sup>203</sup>

Compte tenu de l'état incohérent et insuffisant du droit actuel, la décision de la Commission de réforme du droit du Canada d'ajouter à son projet de Code criminel <sup>204</sup> un article qui régit

---

<sup>201</sup> *Supra*, note 24, à la p. 213. Selon l'American Law Institute, «le développement moderne [du droit de la responsabilité criminelle des compagnies]... s'est produit en grande partie sans se référer à aucun système intelligible de principes, et ce domaine est caractérisé par l'absence d'analyse organisée des objectifs que l'on pense pouvoir atteindre au moyen de l'imposition d'amendes pénales à des personnes morales»; Code pénal modèle, *supra*, note 23 à la p. 332.

<sup>202</sup> C.D. Stone, Where the Law Ends, The Social Control of Corporate Behaviour, New York, Harper, 1975, à la p. 10.

<sup>203</sup> "Corporate Criminality: A Riddle Wrapped in a Mystery Inside an Enigma" (1985), 45 *Crim. Rep.* (3d) 333, à la p. 338.

<sup>204</sup> *Supra*, note 20.

la responsabilité pénale des compagnies, doit être accueilli favorablement. Par contre, cette décision soulève un certain nombre de questions. Dans les pages qui suivent, j'étudierai brièvement les questions que je juge les plus importantes, notamment :

1. une notion distincte de la responsabilité criminelle des compagnies est-elle réellement nécessaire?
2. Si tel est le cas, le libellé de ce concept par la CRDC est-il suffisant, sur la forme et sur le fond?
3. La portée du libellé du CRDC est-elle suffisante?
4. Quelles sont les conséquences d'un tel libellé en ce qui concerne d'autres domaines du droit criminel?
5. Quelles sont les conséquences de ce libellé en ce qui concerne le droit qui régit les sanctions criminelles?

#### La nécessité d'un principe distinct de responsabilité criminelle des compagnies

Le débat sur le caractère approprié d'un principe distinct de responsabilité criminelle des compagnies est ancien. Les opposants à ce principe prétendent qu'il est impossible d'assujettir les compagnies aux objectifs sous-jacents du droit criminel. Par exemple, ils prétendent qu'il n'y a guère de sens à parler de la réhabilitation d'une compagnie.<sup>205</sup> Bien entendu, ces critiques reconnaissent qu'en principe, la compagnie devrait être assujettie à l'objectif de dissuasion. Cependant, ils prétendent que le moyen ordinaire d'obtenir la dissuasion, c'est-à-dire la punition au moyen d'une amende, est inévitablement vicié. En particulier, selon eux, les amendes sont nécessairement inefficaces et injustes, au moins pour une part parce qu'elles sont presque inévitablement transmises aux parties innocentes, comme les employés et les actionnaires. Les critiques concluent donc que le moyen le plus approprié de traiter la criminalité des compagnies est le régime usuel de la responsabilité individuelle.

---

<sup>205</sup> Note, "Developments in the Law - Corporate Crime: Regulating Corporate Behaviour Through Criminal Sanctions" (1979), 92 Harvard Law Review 1227, aux pp. 1231, 1235-36.

De leur côté, les partisans d'un principe distinct de responsabilité des compagnies conviennent que l'amende est défectueuse. Ils prétendent toutefois que la compagnie peut quand même être assujettie aux objectifs sous-jacents du droit criminel, qui comprennent non seulement la dissuasion mais également la réhabilitation et le châtement. Il suffit d'un peu d'imagination pour concevoir des sanctions appropriées. De plus, ils prétendent, ce qui est plus important, que le régime traditionnel de responsabilité individuelle est tout simplement insuffisant pour tenir compte de la criminalité réelle des compagnies.

Sans aucun doute, la conclusion provisoire doit être que les arguments à l'appui d'un régime distinct de responsabilité criminelle des compagnies sont les plus convaincants. L'argument selon lequel les objectifs généraux du droit criminel sont inappropriés dans le contexte des compagnies se fonde sur une conception trop étroite des moyens précis au moyen desquels ces objectifs peuvent être appliqués aux compagnies. Notamment, cet argument s'appuie sur une approche vraiment peu imaginative des sanctions applicables aux compagnies. Ce qui est même peut-être plus important, les problèmes posés par l'action réelle des compagnies appuient sans aucun doute la nécessité de créer un principe distinct de responsabilité criminelle des compagnies. Étant donné l'éparpillement du pouvoir de décision au sein de la compagnie moderne, on n'a guère besoin d'imagination pour comprendre qu'un régime de responsabilité purement individuel serait insuffisant pour traiter la criminalité des compagnies. Comme le note Neil Sargeant :

«Étant donné la complexité du partage des fonctions de gestion au sein des grandes structures sociales, les décisions qui donnent lieu à un comportement illégal au sein de la compagnie peuvent être prises à divers niveaux de la hiérarchie de la compagnie sans qu'aucun individu soit finalement responsable de cette activité illégale. Dans ces circonstances, la décentralisation de l'administration et la diffusion des responsabilités qui sont typiques des grandes compagnies peuvent encourager l'illégalité dans le comportement social...<sup>206</sup>

<sup>206</sup> N. Sargent, "Law, Ideology and Corporate Crime: A Critique of Instrumentalism" (1989), 4 Can. J. of Law and Soc. 39, aux pp. 55 et 56.

Il semble donc clair que, pour que la compagnie soit placée entièrement dans le champ d'action du droit criminel, le droit doit être équipé convenablement et, notamment, au moyen d'un principe de responsabilité des compagnies convenablement conçu.

Le caractère suffisant sur le fond et la forme du libellé du principe de responsabilité criminelle des compagnies par la CRDC

A. La jurisprudence

Pour évaluer le caractère suffisant du projet de disposition de la CRDC pour régir la responsabilité criminelle des compagnies, il est utile de commencer par l'étude de la jurisprudence actuelle. La question principale qui se pose là a été de trouver une réponse à l'énigme de la culpabilité : comment concevoir la culpabilité d'une entité qui n'a, ni corps, ni esprit? Deux solutions peuvent être discernées dans la jurisprudence. D'une part, les tribunaux anglais se sont appuyés sur la soi-disant «théorie de l'identification». <sup>207</sup> Selon cette théorie, le tribunal commence par chercher un individu délinquant. Si cet individu peut être qualifié de dirigeant au sein de la hiérarchie de la compagnie – une «âme dirigeante» de la compagnie – alors le tribunal permet l'imputation de la culpabilité individuelle à la compagnie, pour fonder la responsabilité criminelle de celle-ci. Le principal problème que pose l'approche anglaise est le caractère limité de la définition que les tribunaux anglais ont donné à l'«âme dirigeante». Dans la décision fondamentale Tesco Supermarkets v. Nattras <sup>208</sup>, la Chambre des lords a décidé que l'employé doit être l'un des fonctionnaires supérieurs de la compagnie pour être désigné comme «âme dirigeante». <sup>209</sup>

<sup>207</sup> Sur l'origine de cette théorie, voir Lennard's Carrying Co. Ltd. v. Asiatic Petroleum Co. Ltd., [1915] A.C. 705.

<sup>208</sup> [1972] A.C. 153.

<sup>209</sup> Voir, notamment, ibid, à la p. 171.

D'autre part, la deuxième solution de l'énigme de la culpabilité est beaucoup plus générale que l'approche de l'arrêt Tesco et elle peut être vue, notamment, dans les décisions des tribunaux fédéraux américains. Dans les termes les plus simples, la stratégie a consisté à introduire dans le droit criminel un concept de la responsabilité du fait d'autrui fondé sur le droit des délits, selon lequel les compagnies sont responsables strictement des actes de leurs mandataires et de leurs fonctionnaires.<sup>210</sup> Le problème est que cette théorie introduit une contradiction théorique au coeur même du droit criminel, en éliminant le concept fondamental de la *mens rea*. C'est peut-être pour ce motif que les tribunaux des états américains ont rejeté la théorie adoptée par leurs équivalents fédéraux et préféré, plutôt, une théorie qui ressemble beaucoup à la «théorie de l'identification» anglaise.<sup>211</sup>

Les tribunaux canadiens ont tracé leur voie à mi-chemin entre l'approche anglaise et celle des tribunaux fédéraux américains. Dans l'arrêt fondamental de la Cour suprême du Canada dans l'affaire Canadian Dredge and Dock Co. Ltd c. R.<sup>212</sup>, M. le juge Estey a rejeté, au nom de la Cour, toutes les théories fondées sur un concept de responsabilité du fait d'autrui comparable à celui du droit des délits.<sup>213</sup> Plutôt, il a fait appel à une version très élargie de la «théorie de l'identification», par rapport à celle que la Chambre des lords avait adoptée dans l'arrêt Tasco. Il a mentionné la nécessité de faire preuve de flexibilité en appliquant

---

<sup>210</sup> Voir, notamment, Egan v. U.S. (1943), 137 F.2d 369 (C.A., 8<sup>e</sup> circuit).

<sup>211</sup> Voir, notamment, People v. Canadian fur Trappers Corp. (1928), 248 N.Y. 159 (C.A. N.Y.).

<sup>212</sup> (1985), 19 C.C.C. (3d) 1.

<sup>213</sup> *Ibid.*, à la p. 22.

le concept anglais selon lequel l'acte litigieux doit avoir été commis «dans le cadre de l'emploi»<sup>214</sup>. Mais, ce qui est plus important, c'est la manière dont il a défini la notion d'«âme dirigeante». Il a indiqué clairement qu'il est possible qu'il existe une pluralité d'«âmes dirigeantes», que celles-ci peuvent occuper des fonctions relativement peu importantes au sein de la hiérarchie de la compagnie, et qu'elles peuvent être géographiquement dissociées du siège social.<sup>215</sup> En résumé, comme le note Don Hanna, une «âme dirigeante» peut occuper une fonction «aussi haute, ou aussi basse, que nécessaire» pour résoudre convenablement les besoins judiciaires que créent les caractéristiques de l'organisation contemporaine des compagnies.<sup>216</sup> Pourtant, M. le juge Estey impose en même temps certaines limites. Notamment, il indique clairement qu'une compagnie peut s'exonérer de l'imputation de responsabilité en prouvant que l'«âme dirigeante» agissait de manière entièrement frauduleuse contre la compagnie, ou bien que l'«âme dirigeante» agissait entièrement pour son «profit» personnel.<sup>217</sup>

#### B. Les projets de codification

En plus de la jurisprudence, les projets parallèles des organismes de réforme du droit d'autres pays nous fournissent un autre point de vue pour évaluer la suffisance du projet de la CRDC. L'American Law Institute (ALI) et la Commission de réforme du droit anglaise ont ajouté à leurs projets de code criminel des dispositions qui régissent la responsabilité des compagnies. Dans les deux cas, ces dispositions diffèrent de la disposition canadienne sur le fond et, encore plus évidemment, sur la forme. Sur le fond, elles comprennent toutes les deux des versions assez

---

<sup>214</sup> *Ibid.*, à la p. 17.

<sup>215</sup> *Ibid.*, à la p. 23.

<sup>216</sup> D. Hanna, "Corporate Criminal Liability" (1988-89), 31 C.L.Q. 452, à la p. 466.

<sup>217</sup> *Supra*, note 212, aux p. 37 et 38.

restrictives de la théorie de l'identification. La Commission de réforme s'appuie sur le libellé de la décision Tasco<sup>218</sup>, alors que l'ALI se fonde sur la théorie adoptée par les tribunaux des états américains.<sup>219</sup> Mais c'est la forme expansive de ces deux dispositions qui constitue leur caractéristique la plus frappante. Toutes deux sont plus complexes et détaillées que celle qui est proposée par la CRDC.

Comme nous l'avons suggéré, la jurisprudence et les projets de codification qui ont été faits dans d'autres pays offrent les aunes les plus évidentes au moyen desquelles on peut juger la suffisance, sur le fond et sur la forme, de la disposition proposée par la CRDC en matière de responsabilité criminelle des compagnies. En ce qui concerne la forme, il n'y a aucun doute que cette disposition se distingue par sa brièveté et sa simplicité. À ce titre, il s'agit d'une amélioration notable par rapport aux projets comparables de codification.

En ce qui concerne l'insuffisance du fond, le point de départ le plus utile est la jurisprudence antérieure, et notamment l'arrêt fondamental canadien Canadian Dredge and Dock. Le projet de disposition de la CRDC semble essayer de codifier les principaux éléments de la décision de la Cour suprême en l'espèce. Si tel est le cas, deux questions se posent : 1) la disposition synthétise-t-elle convenablement la théorie de l'identification de M. le juge Estey? 2) Cette théorie offre-t-elle une approche convenable aux problèmes de la responsabilité criminelle des compagnies? On peut répondre à la première question dans l'affirmative. L'alinéa 2(5)a énonce que la responsabilité est imputée à la compagnie dont le mandataire ou l'employé agit avec une certaine forme de «pouvoir», si l'acte a été perpétré «dans les limites de leurs pouvoirs» et «en son [la société] nom». Toutes les parties du libellé de la théorie par M. le juge Estey sont donc présentes.

---

<sup>218</sup> *Supra*, note 24, à l'al. 30(2)b).

<sup>219</sup> *Supra*, note 23, à l'al. 2.07(1)c).

La deuxième question, sur le caractère suffisant – en général – de la théorie de l'identification elle-même, peut être la plus difficile à résoudre. D'une part, les avantages de la théorie sont évidents. La fiction de de l'«âme dirigeante» permet de traiter la responsabilité criminelle des compagnies comme étant à la fois primaire et personnelle. Elle protège donc l'intégrité des concepts traditionnels de la responsabilité, et des notions d'*actus reus* et de *mens rea*. À ce titre, on répond à l'inquiétude des anciens commentateurs, selon lesquels le principe de la responsabilité criminelle des compagnies ne pouvait être adopté qu'au prix d'une contradiction théorique. Cependant, on peut prétendre que la protection de la cohérence théorique a des inconvénients, notamment en ce qui concerne l'efficacité fonctionnelle. Bien entendu, comme on l'a déjà noté, la version canadienne de la théorie d'identification est la plus souple et la plus générale actuellement. Ces vertus se reflètent dans le projet de disposition de la CRDC, ce qui la distingue des dispositions plus restrictives qui sont proposées par la Commission de réforme du droit anglaise et l'ALI. Mais nonobstant tout ce qui précède, nous pensons que la théorie de l'identification constitue inévitablement un obstacle à une véritable efficacité fonctionnelle en ce qui concerne la poursuite de la criminalité des compagnies. Comme on l'a noté dès le début, la raison principale d'adopter un principe de responsabilité des compagnies doit être de permettre au droit de tenir compte de la réalité de l'action des compagnies, notamment de l'éparpillement de la prise de décision au sein de la compagnie moderne. Cependant, la nature même de la théorie de l'identification implique que, dans certains cas au moins, le droit ne pourra atteindre son objectif. Il ne pourra surmonter l'obstacle qui est créé inévitablement par la nature même de l'activité sociale. Les raisons de cet échec sont assez évidentes. Quelle que soit la généralité de la définition de l'«âme dirigeante», il n'en demeure pas moins qu'aucune responsabilité ne peut être imputée tant qu'on n'a pas trouvé une personne physique qui combine, de la manière qui convient, l'*actus reus* et la *mens rea* nécessaires. Et compte tenu du caractère fragmentaire de l'activité sociale, cela n'est pas toujours possible. Comme le note la CRDC elle-même : «l'un des administrateurs pourrait accomplir l'acte matériel, tandis que l'élément moral de

l'infraction serait imputable à un autre, sans que ni l'un ni l'autre puisse être tenu pour responsable.» <sup>220</sup> Bien sûr, en dépit des prétentions selon lesquelles la théorie de l'identification place les compagnies et les personnes physiques sur un pied d'égalité devant la loi, ce n'est pas le cas en réalité. Contrairement à une personne physique, une compagnie ne peut être poursuivie pénalement tant qu'un co-auteur du niveau requis de culpabilité ne peut être trouvé.

La CRDC a répondu dans une certaine mesure à ces problèmes en ajoutant l'alinéa 2(5)b), qui permet d'imposer la responsabilité dans les crimes de négligence «même si un administrateur, dirigeant ou employé ne peut être tenu pour personnellement responsable de la même infraction». Cependant, on peut penser que l'approche la plus complète – est donc la meilleure – est celle qui se trouve dans l'«autre possibilité» :

Une personne morale est responsable de la conduite de ses administrateurs, dirigeants et employés agissant en son nom et dans les limites de leurs pouvoirs, et dont on peut présumer qu'ils sont investis de pouvoirs quant à l'élaboration ou à la mise en oeuvre des politiques de la personne morale, même si un administrateur, dirigeant ou employé ne peut être tenu personnellement responsable de la même infraction. <sup>221</sup>

Dans ce cas, la structure fondamentale de la théorie de l'identification est protégée, mais l'obligation d'assujettir la responsabilité sociale à la culpabilité individuelle est abandonnée. Plutôt, les éléments nécessaires de la culpabilité peuvent être tirés, pièce par pièce, des actes et des intentions de tous ceux qui peuvent avoir participé à l'activité sociale attaquée. Selon la disposition «alternative», la compagnie mécréante ne peut se cacher dans le labyrinthe des procédures sociales. Comme le reconnaît la CRDC, «cette disposition place ainsi la personne morale sur le même pied que la personne physique». <sup>222</sup>

<sup>220</sup> *Supra*, note 20, à la p. 27.

<sup>221</sup> *Ibid.*, à la p. 26.

<sup>222</sup> *Ibid.*, à la p. 27.

### Le caractère suffisant de la portée du libellé de la CRDC

Plusieurs raisons peuvent expliquer la décision de limiter la portée du projet de disposition de la CRDC aux compagnies. La théorie de l'identification a été traditionnellement limitée aux compagnies et, dans la mesure où la CRDC a tenté de synthétiser cette théorie dans son propre projet, la limite de celui-ci semble découler naturellement de la première. De plus, il se peut que la limitation s'appuie sur des arguments politiques. Le Groupe de travail du ministère de la Justice fait explicitement mention des «conséquences politiques de l'application de la responsabilité criminelle aux syndicats, en vertu de ce principe».<sup>223</sup> Pourtant, on peut prétendre qu'il n'y a aucune raison de principe pour différencier les compagnies des associations non constituées, pour les fins de la responsabilité pénale. L'élargissement de la portée du projet de disposition mérite d'être étudié, au moins à l'avenir. Cependant, il n'en demeure pas moins qu'actuellement cette question a été peu étudiée par les tribunaux et par les commentateurs. Par conséquent, la décision de la CRDC de limiter la portée de son projet de disposition aux organismes constitués en compagnies semble correcte, au moins à titre provisoire.

### Les conséquences de la disposition de la CRDC en ce concerne les autres domaines du droit criminel

La décision d'introduire la responsabilité sociale dans le Code criminel soulève nécessairement des questions à l'égard de la définition des actes criminels commis par les individus et, d'une manière plus générale, à l'égard des catégories d'actes criminels qui devraient être incluses dans la «Partie spéciale». D'une part,

---

<sup>223</sup> Pour une nouvelle codification de la partie générale du Code criminel du Canada, supra, note 18.

il faut faire attention aux libellés des dispositions qui régissent les actes criminels existants, de manière à s'assurer que les compagnies ne jouissent pas d'une immunité uniquement grâce à des définitions. De plus, ce qui peut être plus important, le principe de la responsabilité criminelle des compagnies semble exiger qu'il faille envisager d'ajouter de nouveaux actes criminels, de manière à s'assurer que le droit criminel est équipé convenablement pour répondre à toutes les capacités de causer préjudice de la compagnie. À cet égard, un point de départ utile pourrait être la liste de délits légaux - en dehors du *Code criminel* - qui sont habituellement distingués des «vrais crimes» et placés sous la rubrique des «infractions contre l'ordre social». <sup>224</sup> Si le projet de disposition relative à la responsabilité des compagnies vise à fournir un moyen efficace de traiter les préjudices causés par les compagnies, cette disposition doit être complétée par un système de hiérarchie des actes criminels qui tient compte des véritables capacités des compagnies, ce qui peut rendre nécessaire l'ajout d'infractions qui sont actuellement confinées à la périphérie du droit criminel. <sup>225</sup>

Les conséquences de la disposition de la CRDC en ce qui concerne le droit qui régit les sanctions criminelles

La dernière questions à traiter n'est certes pas la moins importante. Comme l'indique Hanna, la questions des sanctions est, en réalité, «la queue qui remue le chien de la responsabilité criminelle des compagnies». <sup>226</sup> Cependant, ici aussi, les problèmes sont considérables. D'une part, comme on l'a déjà noté, il n'y a en général que peu d'attrait pour le régime actuel des sanctions contre les compagnies, qui est fondé

---

<sup>224</sup> Voir, notamment, *supra*, note 206, aux pp. 53 et 58.

<sup>225</sup> Un exemple évident serait l'ajout au *Code criminel* d'un crime de pollution industrielle. Sur ce sujet, voir : J. Wilson, "Re-thinking Penalties for Corporate Environmental Offenders" (1986), 31 McGill L. J. 313.

<sup>226</sup> *Supra*, note 216, à la p. 468.

entièrement sur les amendes. Par contre, il y a peu de consensus quant aux alternatives qui conviennent. Pourtant, si le projet de disposition veut avoir un effet pratique, il doit être complété par un régime de sanctions qui sont taillées en fonction de la véritable nature de la compagnie. Pour cela, nous pensons qu'il faut étudier les travaux des commentateurs qui ont développé des options en matière de droit criminel des compagnies qui, non seulement, tiennent compte de la véritable nature de la compagnie, mais qui sont aussi fondées sur le principe que la compagnie peut sans doute être assujettie aux objectifs sous-jacents du droit criminel. En particulier, ces sanctions peuvent comprendre l'injonction punitive, la probation, l'ordonnance de service à la communauté, l'ordonnance de publicité négative, le versement d'indemnité et même l'abrogation partielle des permis et la nationalisation immédiate. Dans certains cas, la valeur de ces sanctions découlerait de leur effet dissuasif. Par conséquent, les menaces de publicité négative, d'abrogation des permis ou de nationalisation immédiate, auraient sans doute un effet salutaire sur les idées des décideurs de la compagnie.<sup>227</sup> D'autres sanctions tireraient leur valeur de leur effet de réhabilitation. Par exemple, l'injonction punitive et la probation de la compagnie obligerait cette dernière à corriger sa conduite à l'avenir, en prenant des mesures contre les employés délictueux et en adoptant des mesures propres à «purifier» ses procédures de décision.<sup>228</sup> D'autres sanctions tireraient leur valeur de leur effet punitif. Par exemple, l'imposition à la compagnie de l'obligation d'indemniser la victime de ses actes, ou d'exécuter certaines formes de services à la communauté, obligerait celle-ci à supporter les conséquences de sa criminalité.<sup>229</sup>

---

<sup>227</sup> Voir, par exemple, *ibid.*, aux pp. 478 et 479.

<sup>228</sup> Voir, par exemple, B. Fisse, "Reconstructing Corporate Criminal Law: Deterrence, Retribution, Fault, and Sanctions" (1983), 56 So. Calif. L.R. 1141, aux pp. 1164 à 1166 et 1223 à 1224.

<sup>229</sup> Voir, par exemple, *ibid.*, aux pp. 1226 à 1229; CRDC, Responsabilité dans la conduite collective, document de travail 16, Ottawa, la Commission, 1976, à la p. 47.

### Conclusion

Sans aucun doute, la décision de la CRDC de codifier le principe de la responsabilité pénale des compagnies est brave. Plus précisément, on peut prétendre que c'est la bonne décision. Les débats se poursuivent en ce qui concerne la sagesse d'un tel principe. Cependant, pour que le nouveau Code soit véritablement complet et, notamment, pour que les compagnies soient assujetties au droit criminel, il est absolument inévitable d'introduire un tel principe.

De plus, la décision de la CRDC de tenir compte de la jurisprudence canadienne et, notamment, de la décision de la Cour suprême du Canada dans l'affaire Canadien Dredge and Dock, était tout à fait valable. Cependant, en même temps, la théorie de la responsabilité sociale énoncé par M. le juge Estey doit être quelque peu modifiée si elle veut offrir des moyens efficaces, pratiquement, pour traiter le problème de la criminalité des compagnies. Notamment, il faudrait abandonner l'obligation de prouver la culpabilité individuelle pour imputer la responsabilité à la compagnie. La meilleure approche, la plus réaliste, est celle qui se trouve dans l'«autre possibilité».

Bien entendu, le fait de régler correctement la forme et le fond de la nouvelle disposition n'épuise pas les questions que soulève le projet d'ajout de celle-ci. Il faudrait également étudier sa portée et, notamment, la nécessité d'étendre sa portée de manière à l'appliquer aux associations non constituées. De plus, il semble clair que n'importe quelle décision d'adopter un principe de responsabilité criminelle des compagnies doit être complétée par une re-conceptualisation de la hiérarchie des infractions qui est énoncée dans le Code et de la hiérarchie des sanctions qui sont disponibles en droit criminel. Il n'est guère utile de permettre les poursuites contre les compagnies si l'on ne s'assure pas que celles-ci peuvent être accusées et punies efficacement et correctement. En fin de compte, il semble clair que la décision de codifier le principe de responsabilité pénale des compagnies n'offre pas, à elle seule, une solution aux problèmes juridiques soulevés par la criminalité sociale. Il s'agit simplement d'un début de solution.