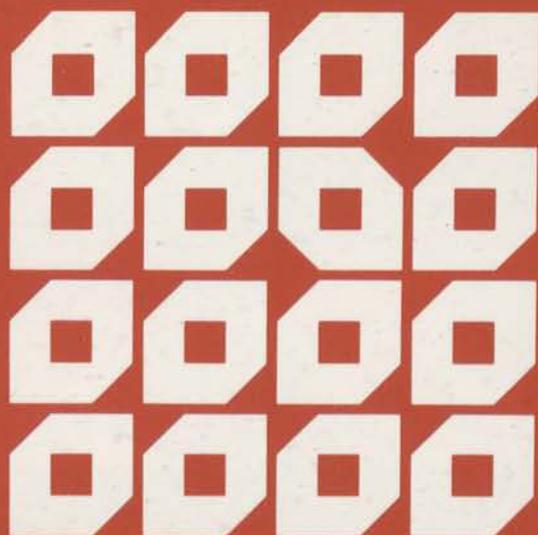


QUEEN  
KE  
1282  
.B4414  
1983

# Responsabilité du fait des produits et indemnisation du préjudice corporel au Canada: intégration et rationalisation

(Volume I)

E. P. Belobaba



2 5901 F

BAY 11



Consommation  
et Corporations  
Canada

Consumer and  
Corporate Affairs  
Canada

In English: Products Liability and Personal Injury Compensation  
in Canada: Towards Integration and Rationalization

Available from: Communications Service  
Consumer and Corporate Affairs Canada  
Ottawa, Ontario  
K1A 0C9

RESPONSABILITÉ DU FAIT DES PRODUITS ET INDEMNISATION  
DU PRÉJUDICE CORPOREL AU CANADA : INTÉGRATION ET  
RATIONALISATION

E.P. Belobaba  
Professeur agrégé et vice-doyen  
Faculté de droit Osgoode Hall  
Université de York

Direction générale de l'analyse des politiques,  
de la recherche et de la liaison  
Bureau de la coordination des politiques  
Consommation et Corporations Canada

Volume I

L'analyse et les conclusions contenues dans ce  
rapport ne représentent pas nécessairement le  
point de vue du ministère.

Études sur la responsabilité du fait des produits  
Direction générale de l'analyse des politiques,  
de la recherche et de la liaison  
Bureau de la coordination des politiques

Publiées

La responsabilité du fait des produits : réflexions sur l'aspect juridique des questions fondamentales, par Saul Schwartz, Jacob S. Ziegel et Louis Romero, 1979.

La responsabilité du fait des produits dans les litiges interprovinciaux : compétence, exécution et choix de la loi applicable, par Robert J. Sharpe, 1981.

La responsabilité du fait des produits dans les litiges interprovinciaux : juridiction, exécution et règles de conflits de lois en droit international privé québécois, par David Appel, 1982.

Responsabilité du fait des produits et indemnisation du préjudice corporel au Canada : intégration et rationalisation (Vol. I), par E.P. Belobaba, 1983.

Réforme en matière de garantie des produits de consommation : réglementation en quête de rationalité (Vol. II), par E.P. Belobaba, 1983.

"Nous faisons des choix tous les jours en droit des accidents et ce, sans même nous poser les bonnes questions[...]. À titre d'avocats et d'économistes, il est de notre devoir de veiller à ce que les bonnes questions soient posées et que toutes les données disponibles qui pourraient constituer un élément de réponse soient mises de l'avant."\*

\*Calabresi et Bass,  
(1970-71) 38 Chicago, L.R. 74, à la page 90.

## REMERCIEMENTS

Dans le cadre de cette étude, j'ai bénéficié de la collaboration d'un grand nombre de personnes et il me serait impossible de toutes les mentionner. Je tiens tout d'abord à remercier mes deux assistants de recherche dynamiques et brillants, MM. Andrew Beaman et Richard Steinecke, qui ont travaillé avec moi pendant les mois d'été de 1979 et de 1980 et m'ont aidé à épurer et assimiler une montagne de données. Je veux aussi remercier les nombreux chercheurs et les technocrates d'Ottawa, de Washington et des capitales provinciales, qui ont si gracieusement mis leur temps et leurs connaissances à ma disposition. Je me dois aussi de signaler l'aide précieuse de M. Jonathan Guss qui était alors chargé de recherche au ministère de la Consommation et des Corporations. Je ne saurais terminer sans mentionner le travail de secrétariat absolument remarquable qu'ont effectué M<sup>mes</sup> Linda Day et Terry Hamilton de la Faculté de droit Osgoode Hall. Il va sans dire que je suis entièrement responsable de toutes erreurs ou omissions que peut contenir cette étude.

## PRÉFACE

Depuis quelques années, les dirigeants en matière de consommation se sont abondamment entretenus de la question des produits défectueux et de la meilleure façon de la régler. Dès 1977, lors de la conférence de Montebello, les ministres fédéral et provinciaux de la consommation avaient déterminé qu'il s'agissait là d'un domaine méritant une attention immédiate et avaient ordonné une enquête.

Dans le cadre de cette enquête, le professeur Belobaba, de la Faculté de droit Osgoode Hall, a examiné les questions que soulèvent les produits défectueux. Ses recherches ont abouti à deux études.

Dans cette étude complétée en 1981, l'auteur traite des dommages corporels causés par des produits, sur la personne de consommateurs ou de non-consommateurs, dans le contexte de l'indemnisation globale en cas d'accidents. Il fait une analyse critique des régimes d'indemnisation existants et donne des arguments en faveur de l'intégration et de la rationalisation de ces régimes.

Dans la seconde étude, complétée également en 1981, le professeur Belobaba examine le domaine des pertes financières causées par des produits défectueux, y compris les multiples aspects des garanties. Ici encore, l'auteur propose certaines orientations de réforme et de rationalisation. Ces deux études devraient servir de tremplin à une vaste réforme de la part des instances fédérales et provinciales, sur des sujets très controversés, mais d'une grande importance pour les consommateurs canadiens.



T. Russell Robinson  
Sous-ministre adjoint  
Bureau de la coordination des  
politiques

## GLOSSAIRE

"Responsabilité du fait des produits" : domaine du droit qui régit la responsabilité du fournisseur d'un produit défectueux qui cause un préjudice corporel à l'acheteur ou à l'usager. La responsabilité peut être contractuelle ou délictuelle. Lorsque la victime peut établir un lien contractuel avec le défendeur, la responsabilité de ce dernier est fondée sur son obligation de garantie (contrat). En l'absence d'un lien contractuel, par exemple, si c'est le manufacturier qui est mis en cause, la responsabilité est de nature délictuelle ou quasi-délictuelle. Dans la plupart des causes de responsabilité, ce n'est pas le fournisseur direct (mais en général, le manufacturier) qui est poursuivi et alors le recours tombe sous le coup de la responsabilité extra-contractuelle (tort).

"Responsabilité stricte" : il s'agit d'une règle particulière du régime de la responsabilité civile délictuelle (tort). Dans ce cas, le demandeur n'est tenu, pour avoir gain de cause, que de prouver la défectuosité du produit, le préjudice qu'il a subi et le lien de causalité entre les deux. La responsabilité stricte est opposée à la règle de la faute (négligence), qui exige du demandeur qu'il fasse non seulement la preuve de la défectuosité, du préjudice subi, du lien de causalité, mais aussi jusqu'à un certain point de la négligence ou de la "faute" du fournisseur. La responsabilité stricte élimine la preuve de la faute, mais exige quand même la preuve du défaut, du dommage et du lien de causalité.

"Sans égard à la faute" : est une expression utilisée si fréquemment qu'elle n'a pas de sens précis ou unique. La plupart des consommateurs ont recours à l'expression pour décrire un régime d'indemnisation du préjudice qui verse à la victime de l'accident une indemnité sans égard à la faute ou à la culpabilité. Le seul critère est celui du préjudice ou de l'incapacité. Les régimes "sans égard à la faute" les plus connus sont des régimes d'indemnisation comme celui des accidents de travail.

"Assurance-dommages" : un tel régime verse une indemnité directement à l'assuré dans le cas d'un préjudice ou d'un dommage particulier. L'assurance sur la vie ou l'assurance-incendie sont des exemples traditionnels de l'assurance dommages.

"Assurance-responsabilité ou dommages au tiers" : cette assurance n'entre en jeu que lorsque l'assuré est responsable d'un préjudice ou d'un dommage causé à un tiers. L'exemple le plus connu dans ce cas est l'assurance-automobile.

## SOMMAIRE

Cette étude présente une approche multidisciplinaire du problème de l'indemnisation du préjudice corporel et propose un certain nombre de changements majeurs dans la législation ainsi qu'une orientation pour les recherches futures, afin de favoriser une plus grande intégration et une rationalisation des régimes fédéraux et provinciaux de compensation qui ne réussissent actuellement qu'à semer la confusion tellement ils sont fragmentés et mal coordonnés. Vous trouverez ci-après un résumé des principales conclusions et recommandations contenues dans chacun des neuf chapitres de l'étude.

### I. La responsabilité du fait des produits : évolution et situation actuelle

Le problème des dommages causés par des produits a pris une ampleur considérable au Canada. Chaque année, environ 3,5 millions de Canadiens subissent des blessures causées par des produits (2,4 millions se blessent à la maison); 11 000 Canadiens sont atteints d'invalidité permanente et de trois à cinq mille se tuent. Le coût social total dépasse \$2 milliards par année. Presque tous les projets récents de réforme du droit, tout comme les changements apportés à la législation et à la jurisprudence, vont dans le sens d'une réforme de la responsabilité civile (avec l'adoption de la responsabilité stricte) pour faire face au problème des blessures causées par des produits.

### II. Le débat sur la question de la responsabilité du fait des produits : où devrions-nous en être?

Le débat actuel sur la responsabilité du manufacturier est faussé tant sur la portée que sur le contenu de la question. On présume qu'il vaut mieux réformer le régime de la responsabilité civile (responsabilité stricte) sans même tenir compte des nombreuses recherches empiriques qui prouvent le contraire. Le problème de la responsabilité du fait des produits n'est pas placé dans son contexte. On refuse de tenir compte des données et de la documentation existantes qui proposent d'autres approches, ou même d'admettre la pertinence des récents progrès réalisés dans d'autres juridictions.

### III. La responsabilité du fait des produits et l'indemnisation des victimes d'accidents au Canada de nos jours

L'indemnisation des victimes d'accidents au Canada tient essentiellement aujourd'hui à un ensemble de régimes fédéraux et provinciaux d'indemnisation sans égard à la faute qui, per capita, ont une plus grande incidence sociale et financière sur le

Canadien victime d'un préjudice corporel ou atteint d'invalidité que le recours en responsabilité civile devant les tribunaux. Ces régimes d'indemnisation sans égard à la faute sont importants du point de vue financier (\$5,5 milliards par année), mais ils sont disparates, inégaux et mal coordonnés.

Actuellement, l'indemnisation des victimes d'accidents se fait par un méli-mélo des différents régimes basés sur la faute et d'autres sans égard à la faute, qui ne réussissent qu'à semer la confusion chez les Canadiens victimes de blessures. La question primordiale n'est pas celle de la responsabilité stricte mais bien celle de l'organisation de l'ensemble du système. Devons-nous poursuivre nos politiques disparates ou tenter de rationaliser et d'uniformiser nos méthodes? Dans ce débat de l'organisation de l'ensemble du système, il importe de se demander dans quelle mesure l'assurance sociale fait déjà partie intégrante de nos structures politiques.

#### IV. Responsabilité du fait des produits et assurance sociale : tendances et propositions

Au Canada, l'assurance sociale est un phénomène puissant qui prévaut aujourd'hui. Même si certains programmes existants soulèvent parfois le mécontentement, la valeur fondamentale et le bien-fondé de régimes comme celui de l'indemnisation des victimes d'accidents du travail ou l'assurance-maladie provinciale ne se discutent même plus. Ces programmes d'assurance sociale ne sont pas appelés à disparaître. Tout indique que l'élargissement des mesures d'assurance sociale se poursuivra tant au Canada que sur le plan international.

La raison première de ce passage à une approche institutionnelle en matière de sécurité sociale est cette préoccupation de plus en plus grande de la société en ce qui concerne l'invalidité et l'indemnisation des victimes d'accidents. Que cette tendance reflète un sens civique accru ou soit simplement un impératif financier, l'accent mis sur l'indemnisation de la victime tend nécessairement vers l'adoption d'un régime global sans égard à la faute.

Malgré les recherches effectuées et les données considérables à l'appui du bien-fondé et de l'application d'un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents, d'aucuns prétendent encore qu'il faut conserver le recours en responsabilité civile. Afin de nous convaincre une fois pour toutes du bien-fondé du fait de garder le mécanisme dans les cas de blessures causées par des produits, il convient de réexaminer tous les arguments avancés de part et d'autre.

V. Responsabilité civile et réparation du préjudice

Les défauts du recours en responsabilité civile comme moyen de réparation des blessures causées par des produits sont nombreux : la protection inadéquate, l'aspect "loterie" du recours, le caractère arbitraire inhérent à l'évaluation des dommages, les retards indus, les frais exorbitants et le fait que même les "gagnants" perdent. Ces lacunes ont été abondamment traitées dans les ouvrages en la matière. En effet, il se dégage un consensus sur le point suivant : si la réparation constitue la seule raison justifiant le maintien de la responsabilité civile dans le cas d'un accident causé par un produit, nous ne sommes pas fondés de continuer à y avoir recours.

VI. Responsabilité civile et prévention des accidents

L'argument selon lequel la responsabilité civile est un bon moyen de prévention n'a pas de fondements ni théoriques, ni empiriques. La théorie de la dissuasion est très boiteuse. Dans la pratique, c'est encore pire. Les actions en responsabilité ont très peu d'effet préventif en raison de la combinaison des problèmes suivants : le manque d'initiative des victimes, l'inefficacité des tribunaux, l'iniquité des sanctions, les écarts en matière d'assurance et la facilité de contourner les règles. De fait, étant donné l'existence de l'assurance-responsabilité et la possibilité d'établir des primes personnalisées dans un régime d'indemnisation sans égard à la faute, le débat entourant la question de l'aspect préventif manque tout à fait d'à-propos.

VII. Un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents

La question du régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents se résume en dix points :

1. Les cas d'invalidité suite à des accidents mettant en cause des produits constituent un problème social important.
2. Près de 75 p. 100 de toutes les blessures accidentelles ne sont pas reliées au travail. Toutefois, ce sont dans les cas d'invalidité de courte ou de longue durée par suite de blessures non reliées au travail que les régimes d'assurance sont le moins efficaces.
3. Notre approche actuelle de l'indemnisation des victimes d'accidents consiste en un nombre effarant de régimes basés sur la faute et de régimes sans égard à la faute; ceux-ci sont onéreux et mal coordonnés, c'est pourquoi il est essentiel de les rationaliser et de les uniformiser.

4. L'idée de conserver le recours en responsabilité civile, même en supposant l'adoption de la responsabilité stricte, ne peut se justifier. La responsabilité civile échoue lamentablement tant comme moyen de réparation que de prévention. C'est l'évidence même.
5. Quant au principe de la réparation, tous conviennent que l'assurance individuelle sans égard à la faute serait grandement supérieure. Un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents serait non seulement plus complet, plus stable et plus facile à administrer, mais il serait aussi plus efficace, moins cher et plus juste.
6. La responsabilité civile échoue également comme moyen de prévention. La théorie de la dissuasion est boiteuse; dans la pratique, c'est encore pire. Même si de rares experts dans le domaine de la responsabilité civile demeurent inébranlables face au principe utopique de la dissuasion, toutes les recherches prouvent indubitablement le contraire.
7. De fait, il n'y a pas du tout lieu de débattre la question de l'aspect préventif étant donné la nature et la portée de l'assurance-responsabilité de nos jours. L'établissement de primes personnalisées est probablement le seul moyen d'avoir un impact préventif. Cette technique est applicable et serait vraisemblablement plus efficace dans le cadre d'un régime sans égard à la faute.
8. Il est fort peu probable que l'on puisse compter sur l'assurance privée ou la négociation collective pour obtenir un programme d'indemnisation complet pour tous les Canadiens.
9. L'adoption d'un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents paraît logique et irrésistible sur le plan empirique. La rationalisation et l'intégration sont inévitables pour des raisons sociales et humaines si ce n'est pour des raisons de coût.
10. L'intégration des différents régimes actuels d'assurance sans égard à la faute en un système global d'indemnisation des victimes d'accidents faciliterait le passage logique et inévitable à un système incluant tous les cas d'incapacité, notamment ceux découlant de la maladie ou d'une invalidité.

VIII. Dix préoccupations les plus courantes concernant le régime universel d'indemnisation

Il est possible de répondre aux dix questions les plus fréquemment soulevées quant à un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents par une étude sérieuse :

1. Le risque moral ne constituerait pas un problème en ce qui a trait aux blessures.
2. Tout porte à croire que l'instauration d'un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents, loin de coûter plus cher, permettrait de réaliser des économies réelles.
3. Le problème de "l'invasion bureaucratique" peut être amoindri grâce à une bonne organisation du système.
4. En théorie, des dommages moraux pour douleur et souffrance physique pourraient être versés en vertu d'un régime d'assurance sans égard à la faute, mais il serait nettement plus réaliste de limiter l'indemnisation aux cas de préjudices à caractère économique.
5. On pourrait prévenir les accidents grâce à une réglementation gouvernementale accrue en matière de sécurité des produits.
6. Un régime facultatif ou volontaire d'assurance sans égard à la faute ne serait pas applicable. Pour être efficace, le régime universel devrait être obligatoire.
7. En théorie, le secteur privé pourrait gérer un régime sans égard à la faute, mais dans la pratique, compte tenu des exigences financières inhérentes à un tel programme, il doit inévitablement être instauré et administré par l'État. S'il est préférable que ce soit un régime public, c'est pour des raisons financières et non idéologiques.
8. Même si la mise en oeuvre d'un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents devrait prendre plusieurs années, nous devrions refuser d'adopter la "responsabilité stricte", même à titre de solution à court terme. Non seulement la responsabilité stricte est-elle indéfendable sur le plan moral, sans valeur sur le plan empirique et peu rentable sur le plan institutionnel, elle est de plus rétrograde sur le plan de la réforme du droit.

9. Nonobstant le caractère dérisoire de la responsabilité stricte, la question soulèvera beaucoup de controverse, d'abord en ce qui a trait à l'assurance proprement dite, et ensuite en ce qui a trait à la structure législative d'ensemble. La controverse finira par s'éteindre, mais nous aurons perdu un temps considérable.
10. Même si l'instauration d'un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents semble logique et attrayante d'un point de vue empirique, les obstacles sont de taille : a) il faut du temps pour éduquer les gens; b) les groupes d'intérêt qui préconisent le maintien du statu quo (l'industrie de l'assurance et le Barreau canadien) sont très puissants; et c) les groupes de pression en faveur de la réforme, sont à peu près inexistantes.

#### IX. Un plan d'action pour l'avenir

En dépit du fait que l'adoption d'un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents constituerait une réalisation sociale et politique importante, il reste énormément de recherche à faire avant que ce concept puisse devenir une réalité au Canada :

1. étude plus approfondie des régimes existants d'assurance sans égard à la faute;
2. étude plus approfondie des litiges en matière de responsabilité extra-contractuelle dans le cadre de l'assurance du tiers responsable;
3. recherche sur le fonctionnement des régimes étatisés d'assurance sans égard à la faute existants et les problèmes qu'ils rencontrent;
4. recherche sur l'organisation de l'ensemble du système;
5. recherche sur la structure législative;
6. recherche sur la structure administrative;
7. recherche sur la structure financière;
8. recherche sur les règlements fédéraux et provinciaux concernant la sécurité des produits;
9. élaboration de programmes d'éducation et d'information du public;

10. recherche sur l'élargissement éventuel du système de manière à englober tous les cas d'incapacité, y compris ceux découlant d'une maladie ou d'une invalidité.

Il est absolument essentiel que les études et recherches proposées ci-dessus soient effectuées afin de parvenir à mettre sur pied au Canada un régime global efficace d'indemnisation des victimes d'accidents. Si le régime universel d'assurance sans égard à la faute est mal conçu ou mis en oeuvre prématurément, il risque de crouler rapidement sous le poids de la bureaucratie et de l'inefficacité administrative et le concept de l'assurance invalidité universelle serait abandonné pour bien des années.

En conclusion, sont présentées les recommandations suivantes :

1. Les ministères fédéral et provinciaux de la Santé devraient immédiatement étudier la possibilité de mettre sur pied un système de traitement informatique des données relatives aux blessures en s'inspirant du système NEISS en vigueur aux États-Unis.
2. Au niveau provincial, il faudrait cesser de perdre son temps à discuter de la réforme du droit de la responsabilité civile.
3. Il faudrait, au contraire, profiter de l'occasion pour apporter des réformes législatives logiques et efficaces, et commencer à élaborer un régime global et complet d'indemnisation des victimes d'accidents sans égard à la faute.
4. Une fois que le concept de l'indemnisation universelle des victimes d'accidents aura été accepté, il s'agira de procéder aux recherches essentielles décrites au chapitre IX.
5. Il est enfin recommandé que l'on considère l'adoption d'un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents comme la première étape conduisant à l'adoption éventuelle d'un régime universel d'assurance en cas d'incapacité.

## TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
Chapitre I - RESPONSABILITÉ DU FAIT DES PRODUITS : ÉVOLUTION ET SITUATION ACTUELLE.....	1
RÉVOLUTION DANS LA RESPONSABILITÉ DU FAIT DES PRODUITS.....	1
LES ACCIDENTS CAUSÉS PAR LES PRODUITS : L'AMPLEUR DU PROBLÈME..	2
Y A-T-IL UNE "CRISE"?.....	4
ÉVOLUTION DE LA JURISPRUDENCE AUX ÉTATS-UNIS ET AU CANADA.....	9
LES MESURES LÉGISLATIVES.....	11
La Loi sur les garanties des produits de consommation de la Saskatchewan de 1977.....	11
Loi sur la responsabilité et les garanties relatives aux produits de consommation du Nouveau-Brunswick de 1978.....	12
La Loi sur la protection du consommateur du Québec de 1978..	14
PROPOSITIONS DE RÉFORME EN EUROPE.....	15
LE RAPPORT DE LA COMMISSION DE RÉFORME DU DROIT DE L'ONTARIO SUR LA RESPONSABILITÉ DU FAIT DES PRODUITS.....	16
LE DÉBAT SUR LA RESPONSABILITÉ DU FAIT DES PRODUITS : OÙ EN SOMMES-NOUS?.....	20
Chapitre II - LE DÉBAT SUR LA RESPONSABILITÉ DU FAIT DES PRODUITS : OÙ DEVRIONS-NOUS EN ÊTRE?.....	27
EXAMEN DU CONTEXTE.....	27
L'AMPLEUR DE LA CONTROVERSE ACTUELLE.....	28
LA PERTINENCE DE L'EXPÉRIENCE NÉO-ZÉLANDAISE.....	34
Chapitre III - LA RESPONSABILITÉ DU FAIT DES PRODUITS DANS SON CONTEXTE : L'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS AU CANADA DE NOS JOURS.....	39
INDEMNISATION DES ACCIDENTS SANS ÉGARD À LA FAUTE AU CANADA DE NOS JOURS : NATURE ET IMPORTANCE.....	39
Les régimes provinciaux d'assurance-santé.....	39
Indemnisation des accidents du travail.....	41
Protection limitée sans égard à la faute en cas d'accidents d'automobiles.....	42
Les prestations d'assurance-chômage pour cause de maladie...	47
Les prestations d'invalidité du Régime de pensions du Canada et du Régime des rentes du Québec.....	47
Les autres régimes d'indemnisation sans égard à la faute....	48
ÉVALUATION DE L'ENSEMBLE DES RÉGIMES.....	49
LE NOEUD DU PROBLÈME : INTÉGRATION OU FRAGMENTATION.....	51

Chapitre IV - RESPONSABILITÉ DU FAIT DES PRODUITS ET ASSURANCE SOCIALE : TENDANCES ET PROPOSITIONS.....	57
LE PHÉNOMÈNE DE L'ASSURANCE SOCIALE.....	57
TENDANCES À L'ÉCHELLE INTERNATIONALE.....	58
LES TENDANCES AU CANADA.....	64
UNE RÉ-ORIENTATION : INDEMNISATION DES VICTIMES.....	72
UN RÉGIME UNIVERSEL D'INDEMNISATION DES ACCIDENTS EST-IL INÉVITABLE?.....	75
Chapitre V - RESPONSABILITÉ CIVILE ET RÉPARATION DU PRÉJUDICE.....	83
LA RESPONSABILITÉ CIVILE COMME MOYEN DE RÉPARATION.....	83
LA RÉPARATION : LES LACUNES ET LA RESPONSABILITÉ CIVILE.....	84
LE PRINCIPE DE LA RÉPARATION : UN CONCENSUS SE DÉGAGE.....	92
Chapitre VI - RESPONSABILITÉ CIVILE ET PRÉVENTION DES ACCIDENTS...	97
LA THÉORIE DE LA DISSUASION.....	98
PROBLÈMES SOULEVÉS PAR CETTE THÉORIE.....	100
LA DISSUASION DANS LES FAITS.....	103
Pourquoi le recours en responsabilité civile ne peut être un moyen de dissuasion auprès de la compagnie poursuivie en justice.....	104
Pourquoi le recours en responsabilité civile ne peut être un moyen de dissuasion auprès de l'individu poursuivi en justice.....	108
LE PRINCIPE DE LA DISSUASION N'EST PAS PERTINENT.....	111
CONCLUSION.....	112
Chapitre VII - UN RÉGIME UNIVERSEL D'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS.....	117
Chapitre VIII - LES DIX PRÉOCCUPATIONS LES PLUS COURANTES CONCERNANT LE RÉGIME UNIVERSEL D'INDEMNISATION....	127
LE RISQUE MORAL : "LE RÉGIME SANS ÉGARD À LA FAUTE NE RISQUE-T-IL PAS DE FAVORISER LA NÉGLIGENCE?".....	127
"POUVONS-NOUS NOUS PERMETTRE UN RÉGIME UNIVERSEL D'INDEMNISA- TION DES VICTIMES D'ACCIDENTS?".....	128
"L'INVASION BUREAUCRATIQUE".....	129
LES DOMMAGES MORAUX : "ET MON DROIT D'ÊTRE INDEMNISÉ POUR LA DOULEUR ET LA SOUFFRANCE?".....	130
LA DISSUASION : "COMMENT PROMOUVOIR LA SÉCURITÉ".....	134
LA LIBERTÉ DE CHOIX : "LE RÉGIME SANS ÉGARD À LA FAUTE DOIT-IL ÊTRE OBLIGATOIRE?".....	137
LA CONCEPTION GÉNÉRALE DU RÉGIME : "DOIT-IL ÊTRE ÉTATISÉ?".....	141

LES STRATÉGIES À COURT TERME : "L'ADOPTION DE LA RESPONSABILITÉ STRICTE N'EST-ELLE PAS, AU MOINS, UN PAS DANS LA BONNE DIRECTION?"..... 142

REMISE EN QUESTION : "SI LA RESPONSABILITÉ STRICTE EST AUSSI VIDE DE SENS QUE VOUS LE DITES, POURQUOI UNE TELLE CONTROVERSE?"..... 144

L'INSATISFACTION : "SI L'ARGUMENTATION SUR LE RÉGIME UNIVERSEL D'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS EST AUSSI EXPLICITE QUE VOUS LE DITES, POURQUOI N'ADOpte-T-ON PAS LE RÉGIME?"..... 147

Chapitre IX - UN PLAN D'ACTION POUR L'AVENIR..... 155

Chapitre X - CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS..... 161

BIBLIOGRAPHIE..... 169

## Chapitre I

### RESPONSABILITÉ DU FAIT DES PRODUITS : ÉVOLUTION ET SITUATION ACTUELLE

#### RÉVOLUTION DANS LA RESPONSABILITÉ DU FAIT DES PRODUITS

On entend parler de plus en plus de responsabilité du fait des produits. Ce n'est pas encore bien connu, ni même un domaine de droit bien organisé, mais elle est en passe de devenir très rapidement le thème de la consommation des années 80. L'époque de la production, de la mise en marché et de la consommation de masse a engendré son propre monstre : le préjudice de masse. Le consommateur des années 80 risque des coups et blessures, des amputations et même la mort de façon nouvelle et étrange. Il est aussi vrai que les blessures causées par des produits ont existé de tout temps, mais l'envergure et la gravité du problème actuel est beaucoup plus vaste et même unique. Les raisons en sont de trois ordres.

En premier lieu, cela tient aux produits eux-mêmes. Leur conception, leur fabrication et l'usage auquel on les destine sont beaucoup plus complexes maintenant que ce n'était le cas il y a à peine vingt ans et les risques d'accidents mécaniques, électriques ou chimiques sont sans précédent<sup>1</sup>. Même si le fabricant et le détaillant ressentent bien la nécessité toujours croissante d'un contrôle rigoureux de la qualité et de la sécurité des produits, il est inévitable que l'on vende et utilise des produits défectueux, tant dans leur conception que leur fabrication. Les conséquences pour l'acheteur ou l'utilisateur peuvent souvent être catastrophiques. Les blessures, les invalidités, les décès ainsi que les pertes à caractère économique et frais médicaux que cela entraîne contribuent à faire des accidents causés par les produits un problème sérieux sinon très grave.

En second lieu, l'ampleur que prend la question de la responsabilité du fait des produits est liée à la prise de conscience du consommateur, imputable sans aucun doute pour une bonne part à l'éducation du public par les media. Ces dix dernières années, ce problème a fait l'objet d'une attention et d'un intérêt sans cesse grandissants de la part de la presse écrite et électronique. Ce n'est pas étonnant car la portée et la gravité des accidents causés par des produits ont bien justifié de faire les premières pages. Les bouteilles de boissons gazeuses qui explosent, les difformités causées par des médicaments, les catastrophes aériennes de DC-10, les accidents des Pintos, ainsi que toute la publicité qui a été faite sur les dommages-intérêts accordés par les tribunaux pour ces accidents, (sans oublier les poursuites au criminel)<sup>2</sup>, ont poussé à l'avant-scène cette question de la responsabilité du fait des produits et ont aidé à mieux prendre conscience des risques que l'utilisation de produits défectueux nous fait tous courir.

Troisièmement, les dimensions politique et institutionnelle du débat sur la responsabilité du fait des produits ont été élargies afin d'inclure non seulement les consommateurs et les journalistes, mais aussi les fabricants et leurs assureurs. Toute la publicité faite à ce sujet ainsi que la multiplication du nombre de poursuites en dommages-intérêts et l'importance des montants accordés par les tribunaux ont contribué à créer un climat d'inquiétude dans le domaine de l'assurance-responsabilité, surtout aux États-Unis. En 1975-1976, les fabricants, petits et gros, ont subi des hausses de primes de 1 000 à 5 000 p. 100 (par exemple, un porte-parole des entreprises d'articles de sport aux États-Unis estimait que les primes d'assurance dans leur secteur avaient augmenté de \$1 000 à \$250 000 en moins de cinq ans)<sup>3</sup>. À la fin des années 70, on se demandait de plus en plus si l'assurance-responsabilité en matière de produits n'allait pas devenir rapidement hors de prix ou impossible à obtenir. Les fabricants américains ainsi que leurs assureurs ont commencé à faire pression auprès du gouvernement fédéral et des États pour que soient apportées des réformes profondes visant à redresser une situation qui allait se détériorer rapidement. Même si cela concernait surtout les États-Unis, en 1980, on ne parlait plus de révolution dans le domaine de la responsabilité du fait des produits mais de crise, à laquelle le Canada ne pourrait échapper<sup>4</sup>.

Il n'y a donc pas lieu de s'étonner que ces trois facteurs -- produits de plus en plus complexes et risques d'accidents de plus en plus élevés, publicité des media et préoccupation des consommateurs et, vive inquiétude de la part des fabricants et de leurs assureurs -- ont très vite contribué à développer un mouvement de réforme du droit et de la législation. Outre le nombre astronomique de pages de manuels et les centaines d'articles dont faisait déjà l'objet la question de la responsabilité du fait des produits<sup>5</sup>, la perception d'une "crise" dans le domaine a engendré toutes sortes de groupes de travail, d'études de réforme du droit et de mesures législatives. Toute cette question a attiré l'attention des responsables des politiques tant au Canada et aux États-Unis que dans le monde entier. Finalement, la sécurité des produits et l'indemnisation du préjudice corporel ont gagné le premier rang des grands débats des années 80.

#### LES ACCIDENTS CAUSÉS PAR LES PRODUITS : L'AMPLEUR DU PROBLÈME

Quel tableau peut-on tracer au Canada aujourd'hui? Il est étonnant de constater qu'on ne sait pas exactement combien de Canadiens sont tués ou blessés annuellement lors d'accidents causés par des produits. Au contraire des États-Unis, qui recensent les statistiques sur les blessures sur une base horaire au moyen du National Electronic Injury Surveillance System, NEISS, (Système électronique national de surveillance des blessures), le Canada n'a pas encore mis au point un quelconque système statistique qui s'y compare. Actuellement, nous sommes donc dans l'impossibilité de définir avec quelque certitude la nature ou l'ampleur du problème au Canada. Tout ce que nous savons, c'est qu'il est d'une importance considérable.

Selon une étude récente faite par le Dr Edward Best pour le ministère de la Santé de l'Ontario<sup>6</sup>, les accidents à domicile causés par des produits ont entraîné en 1977, dans cette seule province, 895 décès et 141 000 blessures qui ont exigé des soins médicaux et ont coûté aux Ontariens plus de \$292 millions, dont \$141 millions en pertes de salaires et presque \$71 millions en frais médicaux. Les causes les plus fréquentes d'accidents à domicile étaient les chutes et les pertes d'équilibre, suivies des coups et des coupures. L'étude du Dr Best est la seule récemment faite au Canada que nous avons pu trouver. Et même à ce titre, elle ne s'intéresse qu'aux accidents à domicile et seulement à ceux qui se sont produits dans la province de l'Ontario. Il est quand même possible d'en déduire les dimensions du problème à l'échelle nationale, mais pour avoir une juste idée de la question, nous sommes obligés d'étudier ce qui se passe aux États-Unis et au Royaume-Uni, et de tirer nos conclusions pour le Canada au moyen d'extrapolations statistiques et des déductions qui s'imposent.

Aux États-Unis, la Consumer Product Safety Commission (Commission chargée de la sécurité des produits de consommation) gère le NEISS. Tous les services d'urgence des grands hôpitaux américains y sont raccordés et chaque fois qu'un patient est admis souffrant d'une blessure causée par un produit, on introduit les données pertinentes dans l'ordinateur du NEISS. On peut ainsi estimer avec une certaine exactitude l'ampleur à l'échelle nationale des blessures et des décès causés par les divers produits. Mais il y a plus : les données du NEISS fournissent à la Commission un moyen immédiat de déceler les problèmes engendrés par des produits particuliers avant qu'il y ait trop de décès ou de blessures. La Commission peut ensuite prendre des mesures pour réglementer la vente ou la distribution du produit ou même l'interdire si une telle mesure s'avère nécessaire.

Étant donné le perfectionnement du système NEISS, la Consumer Product Safety Commission peut fournir un résumé très exact des données qu'elle possède. Nous savons par exemple que plus de 24 millions d'Américains sont victimes annuellement d'accidents à domicile causés par des produits; de ce nombre environ 110 000 souffrent ensuite d'une incapacité permanente et 30 000 sont tués. Le coût total en frais médicaux et autres pertes à caractère économique s'élève à plus de \$5,5 milliards par année. Les données révèlent aussi que les produits les plus dangereux sont les échelles, les bicyclettes, les jouets d'enfants, les escaliers, les produits de nettoyage, les lits, les plaques de verre, et les tondeuses à moteur<sup>7</sup>. Ces résultats ne tiennent cependant pas compte des produits qui ne tombent pas sous la compétence de la Commission : les aliments, les produits pharmaceutiques les cosmétiques, les véhicules-moteurs, les insecticides, les armes à feu, les cigarettes, les radiations, et certains produits inflammables. Étant donné cette distinction et à cause du manque de données sur les accidents qui se produisent au travail, que l'on estime représenter \$7 millions par année aux États-Unis, les experts dans le domaine de la responsabilité du fait des produits ont abouti à un estimé conservateur du nombre total annuel d'accidents dépassant \$35 millions et coûtant à la nation \$20 milliards par année<sup>8</sup>.

La situation au Royaume-Uni n'est guère différente. Dans ce pays, le National Accident Surveillance Scheme, NASS, (Plan national de surveillance des accidents) rassemble et collige les données des salles d'urgence des hôpitaux concernant les blessures causées par des produits. Le NASS indique que 7 000 personnes sont tuées tous les ans dans des accidents à domicile, 100 000 sont gravement blessées ou restent atteintes d'une incapacité sérieuse et que 1,2 million d'entre elles sont assez gravement blessées pour avoir besoin de soins médicaux. Les blessures sont surtout attribuables aux chutes et à l'utilisation d'appareils électriques ou à moteur<sup>9</sup>.

À l'aide des données du NEISS et du NASS, nous pouvons tracer un tableau assez précis de l'étendue du problème au Canada : en réduisant de 10 les données américaines et de 2 les données britanniques, il apparaît que 3,5 millions de Canadiens sont victimes tous les ans d'accidents causés par des produits (2,4 millions à domicile), 11 000 Canadiens souffrent d'une incapacité permanente et de 3 à 5 000 Canadiens sont tués. Le coût total dépasse \$2 milliards par année.

Même sans avoir à notre disposition un système électronique de surveillance des données, ce dont nous avons grand besoin, nous pouvons dire que nous faisons face actuellement au Canada à un problème énorme tant au point de vue du nombre d'accidents que de celui des coûts.

Y A-T-IL UNE "CRISE"?

Nous avons déjà mentionné que l'accroissement du nombre d'accidents ainsi que les nombreux reportages à ce sujet avaient suscité un sentiment de crise aux États-Unis, et surtout dans l'industrie de l'assurance-responsabilité. Déjà en 1976, cela était si fort que plusieurs compagnies d'assurance étaient amenées à faire paraître des pages entières de publicité décrivant la "menace", comme celle parue dans le Wall Street Journal que l'on retrouve à la page suivante.

Ce sentiment de crise de la part de nombreux fabricants américains s'est développé surtout parce que le droit en matière de responsabilité civile était trop libéral et que les tribunaux accordaient des montants bien trop élevés à titre de dommages-intérêts. Certains d'entre eux prétendaient même, en conséquence, que l'assurance-responsabilité quant aux produits était devenue hors de prix ou impossible à obtenir. Les petites entreprises n'ont pas encaissé sans mal les augmentations des primes de 1974 à 1976.

En réaction à la montée en flèche des primes d'assurance et au spectre de la faillite, les fabricants et les assureurs se sont unis pour essayer de trouver des solutions au plan législatif. La Maison Blanche prit en considération leurs demandes en 1976 et créa l'Inter-agency Task Force on Product Liability (IATF) au niveau fédéral, sous l'égide du Department of Commerce, et chargé d'essayer de trouver une solution au problème de la responsabilité du fait des produits. Cet

# The product liability menace.



**Too late to cry wolf. He's already in your boardroom.**

Product liability has turned out to be an undisguised wolf who has invaded company headquarters, everywhere. And his presence has a lot of business people and their insurance companies scrambling up the same tree.

While preoccupation with medical malpractice insurance and OSHA compliance usurped attention from product liability, the problem kept growing.

The American public seems intent on going to court. "Sue the bastards" used to be a joke. Now it's a battle cry. With the help of eager attorneys, plaintiffs are not only quick to demand justice, but "extra" justice, because their chances of success are great. Courts have ruled that it's not necessary to prove negligence on the part of the manufacturer to collect damages.

There has been a frightening increase in the number of product liability claims—and in their dollar volume. Latest available figures show that for every dollar in product liability premiums, insurance companies have been paying out \$1.35 in losses and expenses of handling claims.

So insurance rates are bound to go up even more. Perhaps to a point where many manufacturers may not be able to afford the coverage. And no one can afford that. Not producers. Not the insurance industry. Not the people who need the products. But on the other hand, consumers have a right to expect more than a "Use at Your Own Risk" label on the goods they buy.

Major changes in the tort laws must be made at the state level—and quickly—to correct a disastrous trend. Employers Insurance

of Wausau recommends starting with these four modifications.

1. Prohibit the retroactive application of current manufacturing standards to older products. Product safety should be judged according to standards at the time of manufacture.

2. Exempt from liability a maker or seller of a product that was subsequently modified or misused.

3. Establish a statute of limitations on claims based on the time the product left the manufacturer's or seller's control.

4. Eliminate punitive damages which only inflate awards above and beyond full compensation for economic damages and pain and suffering.

We think these changes are reasonable and necessary. We also believe that until there are meaningful reforms in the state tort systems, loss prevention remains your best way to cope with the basic problem. And that requires a *partnership effort* on the part of every policyholder. In the long run it's the only way to control insurance costs. And to keep certain forms of insurance attainable.

Meanwhile there are other positive things to be done. If you run a small business, join with your trade association in spurring your state legislators to tort reform action. If you're in a large corporation, you have the expertise and specialists within your own company to do some shaking and moving.

We all have to talk up. Because if we don't, nothing will happen. And that's the worst thing that can happen.

**Come to the source**



**Employers Insurance of Wausau**  
Wausau, Wisconsin

organisme présentait ses conclusions en 1977 dans un rapport exhaustif en plusieurs volumes dont un rapport final d'importance<sup>10</sup>. L'IATF concluait que si le nombre d'actions en responsabilité du fait des produits était un problème pour de nombreuses entreprises, il n'y avait pas encore lieu de parler de crise. Il était encore possible d'obtenir de l'assurance-responsabilité à un prix relativement abordable et de plus, alors que l'industrie de l'assurance avait prédit qu'en 1976 il y aurait un million de poursuites en dommages et intérêts dans ce domaine, le chiffre réel s'élevait seulement à près de 70 000. Il n'y avait non plus aucune preuve que des fabricants étaient obligés de fermer leurs portes à cause d'actions intentées contre eux ou de hausses des primes d'assurance.

Le groupe de travail a donc déterminé trois causes principales au "problème" de la responsabilité du fait des produits :

1) L'établissement des primes d'assurance-responsabilité. L'IATF a découvert que les primes d'assurance-responsabilité n'avaient pas épousé l'élargissement du régime juridique de la responsabilité du fabricant qui s'est effectué au cours des années 1960-1970. Lorsqu'au milieu des années 70, les assureurs se sont finalement rendus compte de cette importante évolution qui avait débuté au cours de la décennie précédente, ils ont réagi avec excès. Les primes ont subi des hausses radicales, non pas tant à cause des données que les assureurs possédaient, mais surtout parce qu'ils s'étaient fiés à leur intuition et avaient fixé les prix dans un esprit de panique<sup>11</sup>.

2) Les méthodes de fabrication dangereuse. L'IATF a constaté qu'il y avait sur le marché des produits de conception dangereuse et présentant de graves défauts de fabrication. Ceux-ci sont vendus sans avertissement suffisant quant aux dangers d'utilisation ou sans instruction pour en assurer l'usage en toute sécurité. C'est donc avec raison qu'un bon nombre de causes avaient été intentées à la suite d'accidents causés par des produits<sup>12</sup>.

3) Les incertitudes des recours en responsabilité civile. Les règles de responsabilité ne sont pas les mêmes dans chaque État. Cela provoque une incertitude de mauvais aloi qui peut engendrer un nombre plus important de poursuites. Les ambiguïtés, le manque de clarté et d'uniformité des diverses définitions que la jurisprudence a donné de l'expression "produit défectueux" n'ont servi qu'à multiplier le nombre de causes devant les tribunaux. D'autres facteurs moins importants ont aussi été signalés : l'inflation, les consommateurs de plus en plus conscients de leurs droits et des recours qu'ils peuvent exercer, le nombre croissant et la complexité des produits, et la mauvaise utilisation de ces même produits<sup>13</sup>.

En 1978, un autre groupe de travail, le Task Force on Product Liability and Accident Compensation (Groupe de travail sur la responsabilité du fait des produits et l'indemnisation des accidents) du Department of Commerce (présidé par le Professeur Victor Schwarts qui avait aussi dirigé le groupe de travail précédent) publiait ses conclusions.

Il examinait les solutions législatives que l'on pourrait apporter au problème<sup>14</sup>. À l'automne 1978, le Congrès fut amené à étudier les diverses options proposées, y compris la possibilité de réglementer au niveau fédéral tout le domaine des assurances, d'octroyer des stimulants fiscaux à ceux qui acceptaient de s'assurer eux-mêmes et de réviser certaines règles de fond du droit en matière de responsabilité du fait des produits. Quelques mois plus tard, en janvier 1979, le Department of Commerce présentait le Draft Uniform Product Liability Act<sup>15</sup> à l'intention des États devant légiférer dans ce domaine.

L'objectif principal du Draft Act était d'établir un juste équilibre entre les intérêts de tous les groupes touchés par la question de la responsabilité du fait des produits<sup>16</sup>. À la base, il était entendu que la responsabilité civile n'est pas un régime d'indemnisation, et que dans le cas d'accidents causés par des produits il ne devrait y avoir responsabilité que lorsqu'il est juste de présumer le vendeur du produit comme étant responsable de l'accident<sup>17</sup>. Cette philosophie de base se retrouvait dans les 21 articles de la loi. Le Draft Act reconnaissait en général le principe de la responsabilité stricte, mais il réduisait de beaucoup le champ de responsabilité sous lequel tombaient les manufacturiers de produits défectueux. Le Uniform Act établissait un certain nombre de présomptions et de moyens d'exonération qui ont poussé bien des spécialistes du domaine et des avocats en droit de la consommation à se demander si les dispositions de cette loi n'étaient pas plutôt une façon de battre en retraite qu'une tentative de réforme<sup>18</sup>.

Les fabricants et les assureurs ont eux aussi fait des représentations auprès des législateurs des différents États, et la réaction à ce niveau s'est révélée être encore plus rapide et plus importante. À ce jour, les législatures des États se sont référées, en matière de réforme, au texte proposé par l'American Insurance Association en mars 1979<sup>19</sup>. Les réformes recommandées par l'AIA comprennent, entre autres :

- 1) prescription de trois ans à partir de la date de l'accident, et le recours doit être pris dans les huit ans à compter de la date de fabrication ou de vente;
- 2) exonération lorsque l'accident résulte d'une altération ou d'une modification du produit après la vente;
- 3) défense de conformité aux règles de l'art, exigeant que l'obligation soit établie selon l'état des connaissances et des techniques prévalant au moment de la vente;
- 4) exclusion de toute preuve d'améliorations subséquentes apportées à la conception ou à la composition du produit après la date de l'accident;
- 5) reformulation de l'obligation d'avertir l'utilisateur et preuve d'un lien de causalité clair entre la blessure du demandeur et l'absence d'avis;

- 6) certaines restrictions au recouvrement de dommages exemplaires;
- 7) reformulation des règles régissant les accidents du travail, déduction des indemnités versées à l'employé du montant des dommages-intérêts attribués par le tribunal, et interdiction au manufacturier d'intenter des poursuites contre les employeurs.

Vers le milieu de l'année 1979, la plupart de ces réformes et en particulier les quatre premières ci-dessus avaient été mises en oeuvre dans pas moins de 22 États<sup>20</sup>. La législation varie d'un État à l'autre, mais la plupart des dispositions communes touchent les prescriptions (dans le cas du manufacturier), certaines défenses de respect des règles de l'art ou de conformité aux règlements et aux normes de sécurité ainsi que de profondes modifications aux règles concernant les clauses ad damnum (principalement l'interdiction de présenter des demandes d'indemnités précises).

Tous ces développements, aux États-Unis, tant au niveau fédéral qu'à celui des États, ainsi que les travaux et les conclusions de l'Interagency Task Force sont décrits en détail par les professeurs Halpern et Carr dans leur étude Les marchés des assurances et les règles de responsabilité<sup>21</sup>. Le seul point qui mérite d'être repris ici est celui que toute cette activité récente a commencé à la suite du rapport d'un groupe de travail qui, ironiquement, a révélé qu'aucun état de crise n'exigeait l'intervention du législateur. Le nombre de causes devant les tribunaux n'avait pas augmenté, les fabricants pouvaient continuer à s'assurer à des prix abordables et le sentiment de crise dans l'industrie de l'assurance était bien plus le résultat de la fixation des prix dans un esprit de panique<sup>22</sup>.

Y a-t-il donc une crise dans le domaine de la responsabilité du fait des produits? Il ne semble pas. Le législateur a été appelé à prendre une part peut-être trop grande à l'évolution du domaine aux États-Unis, mais les conclusions de l'Interagency Task Force demeurent. Les assureurs canadiens devront garder cela en mémoire au moment où ils étudieront les dernières propositions de réforme et les mesures législatives visant l'adoption de la responsabilité stricte au Canada. Si le rapport final de l'IATF concluait que les rumeurs d'inquiétude n'étaient pas fondées aux États-Unis même, où des facteurs tels les procès avec jury, l'octroi de dommages très élevés, les clauses ad damnum, les dommages exemplaires et le règlement des dépens sont légion, la possibilité d'une crise dans le contexte canadien où ces facteurs sont inexistants, est encore moins plausible. Même l'adoption de la règle de la responsabilité stricte n'empêcherait pas les manufacturiers canadiens d'obtenir de l'assurance à un prix abordable. Ceci a été affirmé par Halpern et Carr<sup>23</sup> et la Commission de réforme du droit de l'Ontario dans son récent rapport intitulé "Report on Products Liability", confirme cette conclusion :

Le problème de l'assurance-responsabilité du manufacturier aux États-Unis n'a pas de valeur probante (pour le Canada)[...]. L'adoption du principe de la responsabilité stricte n'entraînerait probablement pas d'augmentation marquée des primes d'assurance en Ontario<sup>24</sup>.

## ÉVOLUTION DE LA JURISPRUDENCE AUX ÉTATS-UNIS ET AU CANADA

L'évolution<sup>25</sup> de la responsabilité du fait des produits a poussé les tribunaux américains à imposer la règle de la responsabilité stricte dans le cas de produits défectueux causant un préjudice corporel, et suscité ce sentiment de crise et de panique dans l'assurance dont nous venons de parler et qui, cependant, n'a pas passé la frontière. Les tribunaux américains se sont attachés à établir de nouvelles théories concernant la réparation de manière à permettre l'indemnisation des victimes même lorsqu'ils ne peuvent identifier le fabricant responsable (au moyen d'une optique "de participation au marché")<sup>26</sup>. Quant aux tribunaux canadiens, ils sont encore confinés aux poursuites traditionnelles pour cause de négligence.

Le droit canadien en matière de responsabilité du fait des produits demeure un amalgame de responsabilité contractuelle ou extra-contractuelle, de responsabilité stricte ou de responsabilité encourue par suite de la faute ou de la négligence. Lorsque la victime peut établir un bien contractuel avec le défendeur (le plus souvent le vendeur du produit défectueux), elle a l'avantage de pouvoir se prévaloir de diverses garanties imposées par la loi, ce qui fait supporter au défendeur qui a vendu le produit une responsabilité stricte<sup>27</sup>. Toutefois, lorsque le recours n'est pas de nature contractuelle et qu'il s'exerce contre un manufacturier ou un distributeur qui n'a pas pris part à la transaction, selon les règles de la responsabilité délictuelle, la victime demanderesse doit alors établir la négligence ou la faute du défendeur. Il n'est pas suffisant de faire la preuve du dommage, du défaut et du lien de causalité (qui suffirait pour la responsabilité stricte). Pour prouver la négligence, il faut établir que la conduite du défendeur était, dans les circonstances, déraisonnable ou blâmable<sup>28</sup>. La nécessité d'établir la "faute" complique depuis longtemps les actions en responsabilité du fait des produits au Canada, et elle diffère de beaucoup au régime américain de responsabilité stricte.

À l'occasion, on a essayé d'établir un critère plus strict que celui de la négligence. Dans la cause Phillips c. Ford Motor Co.<sup>29</sup>, par exemple, le juge Haines était d'avis que :

Le fabricant qui crée un produit et le met en marché doit garantir aux consommateurs que le bien vendu ne présente aucun vice par suite de la négligence ou du manque de soin du fabricant. Si le produit acheté ne peut être examiné, le fabricant a l'obligation, envers tous les acheteurs, de faire preuve de diligence raisonnable; lorsque le produit

présente un danger actuel ou potentiel, cette obligation de diligence équivaut presque à une responsabilité absolue<sup>30</sup>.

La Cour d'appel de l'Ontario a infirmé cet arrêt, mais pour d'autres motifs. Même si deux juges ont exprimé leur désaccord avec l'opinion du juge Haines sur critère pertinent de responsabilité, la majorité des juges de la Cour d'appel n'ont rien dit à ce sujet. Certains commentateurs prétendent que l'on peut y voir un signe qu'à l'avenir, d'autres viendront confirmer l'avis du juge Haines et qu'un jour, le principe de la responsabilité stricte sera accepté au Canada<sup>31</sup>.

En effet, le professeur Waddams, une sommité au Canada en matière de responsabilité civile, croit que l'adoption du principe de la responsabilité stricte par les tribunaux "ne serait pas un pas en avant plus important que celui effectué dans la cause Donoghue c. Stevenson"<sup>32</sup>. C'est également l'avis de la Commission de réforme du droit de l'Ontario qui affirme que la responsabilité stricte serait "une modification relativement mineure du régime actuel"<sup>33</sup>. Elle avance que les tribunaux canadiens ont déjà recours au principe de la responsabilité stricte dans le cas de dommages corporels causés par un produit. Alors qu'on parle de négligence, dans les faits, il s'agit de responsabilité stricte.

Afin d'accorder les dommages jugés appropriés et afin d'indemniser les victimes d'accidents, (nos tribunaux) ont adopté certaines caractéristiques de la responsabilité stricte. Si le demandeur prouve le défaut du produit et établit un lien de causalité, il gagnera probablement sa cause; notons que ces éléments doivent aussi être prouvés pour obtenir des dommages-intérêts dans les États américains où le régime de responsabilité stricte est applicable<sup>34</sup>.

D'autres commentateurs canadiens sont plus prudents. C'est ainsi que le juge Linden est d'avis "qu'on n'a pas encore fait le saut jusqu'à la responsabilité stricte".

Malgré la "révolution" en cours aux États-Unis, les tribunaux canadiens en sont toujours restés à la responsabilité basée sur la négligence. Il est vrai qu'on a élargi la responsabilité à l'aide, entre autres, de la maxime "res ipsa loquitur" et de présomptions légales de négligence. Néanmoins, le saut vers la responsabilité stricte n'a pas été fait. Il est difficile d'en déterminer les raisons. L'industrie canadienne, moins développée que l'industrie américaine, a peut-être besoin de plus de protection. Nos juges sont peut-être moins enclins à s'immiscer dans un domaine relevant, selon eux, du législateur. Le Barreau n'a peut-être pas été aussi audacieux dans les nouvelles théories de responsabilité qu'il a avancées. De toute façon, nos tribunaux devront bientôt décider de la voie à suivre<sup>35</sup>.

En réalité, il se pourrait bien que le moment de modifier la jurisprudence soit passé. Les tribunaux sont à la remorque des mesures législatives. À supposer que l'on se dirige vers l'adoption d'un régime de responsabilité stricte, ce sera le législatif et non le judiciaire qui en sera le moteur.

## LES MESURES LÉGISLATIVES

Depuis 1977, trois provinces ont légiféré dans le domaine du droit de la responsabilité du fait des produits. La Saskatchewan, le Nouveau-Brunswick et le Québec ont adopté des lois touchant les garanties des produits de consommation. Celles-ci concernent surtout la question du produit défectueux qui cause un préjudice financier, mais certaines clauses touchent aussi les dommages corporels ou le problème plus global de la responsabilité et, à ce titre, elles méritent notre attention.

### La loi sur les garanties des produits de consommation (Consumer Products Warranties Act) de la Saskatchewan de 1977<sup>36</sup>

Inspirée du rapport de 1972 de la Commission de réforme du droit de l'Ontario, Report of the Ontario Law Reform Commission on Consumer Warranties and Guarantees in the Sale of Goods<sup>37</sup>, la loi de la Saskatchewan définit la qualité de tout produit de consommation vendu. Les garanties de qualité acceptable, de conformité raisonnable aux besoins de l'acheteur et de durabilité sont légalement incluses lors de la vente de tout produit de consommation<sup>38</sup>. Ce recours pour non-respect des garanties prévues par la loi peut être exercé non seulement contre le vendeur mais également contre le manufacturier<sup>39</sup>.

Les articles 5 et 27 de la Loi traitent du problème de la responsabilité :

5. Quiconque peut raisonnablement avoir un motif d'utiliser, de consommer un produit de consommation ou d'en ressortir les effets, et qui subit un préjudice corporel du fait du non-respect par le vendeur ou le manufacturier d'une garantie mentionnée aux paragraphes 3, 4, 5 et 6 de l'article 11, a droit aux recours mentionnés à l'article 27<sup>40</sup>.

27. Toute personne mentionnée à l'article 5 a le droit d'obtenir de la part du vendeur ou du manufacturier la réparation des dommages corporels qu'elle a subis et qui étaient raisonnablement prévisibles par suite du défaut du vendeur ou du manufacturier.

Ces deux articles ont pour effet d'imposer une responsabilité stricte dans le cas de produits dangereux tant au détaillant qu'au manufacturier. Ils multiplient aussi les recours ouverts non seulement à l'acheteur mais également à quiconque ayant raisonnablement un motif d'utiliser, de consommer ou de ressentir les effets d'un produit de consommation et en subit un préjudice corporel. Les problèmes associés au fait d'être partie à un contrat ou à la nécessité de prouver la négligence sont donc éliminés. On peut donc dire que dans le cas au moins des produits de consommation dangereux, la Saskatchewan a adopté un régime de responsabilité stricte.

La loi de la Saskatchewan contient pourtant de nombreux éléments qui ne répondent pas à la notion de responsabilité stricte. Ceux-ci sont étudiés en détail dans le récent rapport de la Commission de réforme du droit de l'Ontario<sup>41</sup>, et nous n'en donnerons qu'un très bref exposé. Tout d'abord, la loi ne s'applique qu'aux produits de consommation<sup>42</sup>. Elle ne protège donc pas une personne qui serait victime d'un accident au moment où, par exemple, elle utiliserait une sècheuse dans une buanderie, ou dans le cas de toute blessure attribuable à un produit commercial défectueux. Deuxièmement, les garanties stipulées dans la loi ne s'appliquent que lorsque le produit de consommation est vendu par un détaillant<sup>43</sup>. Étant donné la définition restrictive du mot détaillant, on peut supposer que le piéton blessé parce que les freins d'un camion ont lâché, ne serait pas protégé par la loi. Serait aussi exclue la personne blessée dans un supermarché par une bouteille de boisson gazeuse qui explose sur un rayon avant même que le produit défectueux n'ait été acheté, car la loi stipule qu'une "vente" doit avoir eu lieu.

Ces restrictions et limites ont été critiquées comme étant à la fois anormales et injustifiables. La Commission de réforme du droit de l'Ontario a écrit :

Ces restrictions sont anormales, puisque lorsque des dommages corporels sont en cause, il ne semble pas pertinent de savoir si le produit défectueux est un produit de consommation ou encore, s'il a été vendu par un détaillant. Les droits du demandeur d'obtenir des dommages-intérêts sont restreints parce qu'ils dépendent d'une transaction qui ne semble pas liée à la question de l'indemnisation de tels dommages<sup>44</sup>.

Loi sur la responsabilité et les garanties relatives aux produits de consommation du Nouveau-Brunswick de 1978<sup>45</sup>

À l'instar de la Saskatchewan, le Nouveau-Brunswick a adopté une loi qui comporte des dispositions obligatoires de garantie de qualité lors de la vente de produits de consommation<sup>46</sup>. L'élément de responsabilité à l'égard du produit est exposé à l'article 27 de la loi.

27(1) Le fournisseur d'un produit de consommation qui est démesurément dangereux pour les personnes ou les biens en raison d'un vice de conception, de matière ou de fabrication répond du préjudice de consommation que subit une personne dans la province du fait de ce vice s'il en était le résultat prévisible au moment de la conclusion du contrat et s'il a fourni le produit

- a) à l'intérieur de la province;
- b) à l'extérieur de la province mais est intervenu dans la province de manière à mener à un préjudice de consommation; ou
- c) à l'extérieur de la province mais que le vice découle en tout ou en partie, de son défaut de se conformer à toute norme fédérale impérative en matière de santé ou de sécurité ou que le vice est à l'origine de défaut de conformité du produit à ces normes.

27(2) Pour l'application de l'alinéa (1)b), est réputée être intervenue d'une manière ayant mené à un préjudice de consommation dans la province, la personne qui y a favorisé d'une façon quelconque la fourniture de produits analogues à celui qui est à l'origine du préjudice, à moins qu'elle ne fasse la preuve irréfutable que cette intervention n'y a aucunement contribué.

27(3) Nulle personne ne peut être tenue responsable, au titre du présent article,

- a) d'un préjudice découlant d'un vice qui n'existait pas dans le produit de consommation au moment où elle l'a fourni; ou
- b) d'un préjudice né d'un vice dont elle a raison de soupçonner l'existence et qu'elle dénonce au destinataire d'un produit avant qu'il ne subisse le préjudice pourvu que le vice ne découle pas, entièrement ou partiellement, du défaut de se conformer aux normes fédérales ou provinciales impératives en matière de sécurité et ne soit pas à l'origine du défaut de conformité du produit à ces normes.

27(4) La responsabilité d'une personne au titre du présent article ne dépend nullement d'un contrat ou d'une négligence.

On trouve à l'article 1(1) les définitions de préjudice de consommation et de produit de consommation :

"préjudice de consommation" désigne

- a) le préjudice que subit une personne en dehors d'une activité commerciale; ou
- b) le préjudice que subit une personne dans le cadre d'une activité commerciale dans la mesure où il naît de sa responsabilité ou de celle d'une autre personne du fait d'un préjudice subi en dehors d'un tel cadre;

"produit de consommation" désigne

tout bien personnel corporel, neuf ou usagé, qui sert habituellement à des fins personnelles, familiales ou domestiques.

Ces dispositions vont donc bien plus loin que celles de la Saskatchewan. En premier lieu, elles créent une responsabilité stricte directe dans le cas de la fourniture de produits de consommation dangereux et défectueux : tous les fournisseurs sont visés, pas seulement les détaillants et les manufacturiers. Et la loi est exécutoire sans qu'il soit besoin d'une "vente". Ainsi notre acheteur hypothétique du supermarché serait protégé en vertu de la loi du Nouveau-Brunswick. Ici aussi pourtant, la lacune tient à ce que la loi se limite aux produits de consommation. Le préjudice de consommation subi à cause d'un produit défectueux lors d'une utilisation commerciale ne serait pas soumis au régime de la responsabilité stricte.

#### La Loi sur la protection du consommateur du Québec de 1978<sup>47</sup>

Au Québec, tant le manufacturier que le vendeur de produits de consommation tombent sous le coup des obligations touchant la qualité du produit stipulées dans la loi. L'article 53 stipule ce qui suit :

53. Le consommateur qui a contracté avec un commerçant a le droit d'exercer directement contre le commerçant ou contre le manufacturier un recours fondé sur un vice caché du bien qui a fait l'objet du contrat, sauf si le consommateur pouvait déceler ce vice par un examen ordinaire.

Il en est ainsi pour le défaut d'indications nécessaires à la protection de l'utilisateur contre un risque ou un danger dont il ne pouvait lui-même se rendre compte.

Ni le commerçant, ni le manufacturier ne peuvent alléguer le fait qu'ils ignoraient ce vice ou ce défaut.

Le recours contre le manufacturier peut être exercé par un consommateur acquéreur subséquent du bien.

Ainsi, le manufacturier est tenu strictement responsable des vices cachés du produit qui causent une blessure à l'acheteur ou à l'acheteur subséquent. La loi québécoise ne couvre toutefois pas le simple utilisateur ni le donataire. L'exigence qu'il y ait eu vente et le nombre limité de personnes possédant un recours rendent le champ d'application de la loi encore plus étroit que celle de la Saskatchewan et certainement bien plus étroit que celle du Nouveau-Brunswick.

Ces trois lois cherchent toutefois à faire disparaître les anomalies et distinctions injustifiables qui continuent de compliquer le droit de la responsabilité du fait des produits au Canada, à les remplacer par un régime plus rationnel et uniformément applicable de responsabilité stricte pour les préjudices subis par le consommateur du produit. Il est bien évident qu'aucune de ces lois n'a éliminé toutes les anomalies, ni qu'aucune législature provinciale n'a décidé d'adopter ouvertement un régime de responsabilité stricte. Certains développements récents laissent toutefois entendre que cela pourrait se faire bientôt.

#### PROPOSITIONS DE RÉFORME EN EUROPE

Un certain nombre d'initiatives de réforme du droit en Europe et plus particulièrement en Angleterre ont récemment essayé d'aborder la question de façon plus globale. Bien que très différentes pour ce qui est des détails techniques tels le champ d'application et la protection accordée par la loi, elles sont identiques quant au fond, soit la nécessité d'adopter une règle généralisée de responsabilité stricte concernant les fabricants de produits défectueux.

Le rapport des commissions du droit d'Angleterre et d'Écosse (Report on Liability for Defective Products<sup>48</sup>), publié en 1977, retenait que la seule solution satisfaisante au problème était l'imposition de la règle de la responsabilité stricte du manufacturier. En Europe, les rédacteurs de la Convention de Strasbourg et ceux du projet de directive de la Communauté économique européenne<sup>49</sup> ont adopté une optique semblable tout comme la Commission Pearson dans son Report on Civil Liability and Compensation for Personal Injury bien connu<sup>50</sup>. On pourrait donc dire que l'étendue du consensus dénoté concernant la règle de la responsabilité stricte laisse entrevoir qu'elle sera adoptée au moins au Royaume-Uni et en Europe de l'Ouest.

## LE RAPPORT DE LA COMMISSION DE RÉFORME DU DROIT DE L'ONTARIO SUR LA RESPONSABILITÉ DU FAIT DES PRODUITS

Nous avons cité à plusieurs reprises le rapport de la Commission de réforme du droit de l'Ontario (ORLC), intitulé Report on Products Liability<sup>51</sup>. C'est une étude importante qui sera sans doute la charnière du débat sur la responsabilité du fait des produits au Canada dans les années à venir.

Dans son rapport publié en 1979, il n'est pas étonnant de constater qu'à l'instar des commissions anglaise et européenne, l'ORLC recommandait aussi l'adoption d'un régime généralisé de responsabilité stricte dans le cas de produits défectueux qui causent un préjudice corporel.

Nous considérons que la création d'un droit d'action direct, indépendant du contrat, contre le fournisseur du produit défectueux est la façon la plus rationnelle d'assurer les droits de la victime de ce produit défectueux. On en est venu à cette conclusion dans la plupart des États américains, les commissions de droit anglaise et écossaise, la Commission Pearson, la Convention de Strasbourg et le projet de directives de la CEE, ainsi que dans le projet de Code civil du Québec et dans la Loi du Nouveau-Brunswick. Par conséquent, nous recommandons que l'Ontario adopte le principe de la responsabilité stricte selon lequel la personne qui fournit un produit défectueux causant un dommage corporel devrait être strictement responsable des dommages dans un régime de responsabilité extra-contractuelle<sup>52</sup>.

On trouve en annexe au rapport le projet de loi intitulé "An Act to Impose Liability on Business Suppliers of Defective Products". L'article 3 stipule :

3(1) Quiconque, dans le cours de ses affaires fournit un produit qu'il fournit habituellement et que celui-ci ait un vice de nature à entraîner des dommages corporels ou matériels, cette personne est responsable,

a) de tout préjudice ou dommage ainsi causé, et

b) de toute perte économique qui découle directement du préjudice ou du dommage.

3(2) Le fournisseur n'est responsable en vertu de l'alinéa a) ou b) du paragraphe 1 pour des dommages matériels causés à un bien utilisé dans le cours de ses affaires.

L'ORLC s'est intéressée surtout à la question de la nature et de l'étendue de la responsabilité civile des personnes qui fournissent des produits défectueux à l'acheteur, à l'utilisateur ultime ou à toute autre personne victime d'un accident causé par de tels produits<sup>53</sup>. Elle a laissé de côté la question des dommages matériels qui était le sujet de son étude précédente publiée en 1972 et intitulée Report on Consumer Warranties and Guarantees in the Sale of Goods<sup>54</sup> fait aussi l'objet d'une certaine analyse dans son récent Report on Sale of Goods<sup>55</sup>.

Des termes utilisés à l'article 3 du projet de loi il appert que la Commission envisage le problème du préjudice corporel d'une façon plus large et plus rationnelle que ne l'ont fait la Saskatchewan, le Nouveau-Brunswick et le Québec. En rendant le fournisseur d'un produit défectueux strictement responsable dans un régime de responsabilité extra-contractuelle des dommages corporels subis par quiconque (acheteur, utilisateur ou témoin), la Commission réussit à éliminer les anomalies et les écarts qui existent encore dans les lois provinciales que nous avons mentionnées.

Une bonne partie du rapport est consacrée à la justification de l'adoption d'une telle règle de responsabilité stricte. La Commission présente ses arguments de manière succincte et claire. En voici les six points principaux :

1) Le droit actuel est affligé d'anomalies et d'illogismes graves. Les anomalies sont le résultat direct du fatras de règles de responsabilité contractuelle et extra-contractuelle qui constituent notre droit de la responsabilité du fait des produits. C'est ainsi que le détaillant d'un produit est tenu strictement responsable, selon le contrat, du préjudice subi par l'acheteur mais non de celui de l'épouse, de l'enfant ou de l'ami de l'acheteur. Il n'est pas responsable également si l'accident se produit avant que l'achat soit réellement effectué. Le manufacturier par contre n'est responsable que dans un régime de responsabilité délictuelle (négligence) même s'il est généralement celui qui est le premier responsable de la défectuosité du produit<sup>56</sup>. La combinaison actuelle des règles dépassées de la responsabilité contractuelle et délictuelle suffit à empêcher que le principe de la responsabilité trouve son application juste à notre époque.

2) La seule façon rationnelle de résoudre ces anomalies est d'élargir le régime de responsabilité stricte afin d'y inclure non seulement le détaillant mais aussi tous les fournisseurs (et en particulier le manufacturier) et ensuite d'étendre aux utilisateurs et autres personnes concernées la protection dont bénéficient les acheteurs.

Certains pourraient prétendre que les anomalies susmentionnées sont le résultat d'une extension erronée du droit concernant les garanties implicites au dix-neuvième siècle. On pourrait dire que ces anomalies peuvent être réglées autrement qu'en adoptant un régime de responsabilité stricte, c'est-à-dire par l'abolition de la respon-

sabilité stricte en cas de manquement à la garantie et la substitution d'un régime universel de responsabilité fondé sur la négligence. Dans cette optique, le détaillant ne serait responsable envers l'acheteur ou toute autre personne que s'il s'est montré négligent. L'adoption de ce point de vue équivaudrait à un recul par rapport aux principes de protection du consommateur développés par les tribunaux depuis le dix-neuvième siècle. De plus, cette décision irait dans le sens contraire de l'optique choisie par les systèmes juridiques les plus proches du nôtre. En outre, la position du détaillant tenu responsable pour non-respect de son obligation de garantie ne devrait pas être examinée de façon isolée. Lorsque le manufacturier ou celui qui a fourni les produits au détaillant est connu, solvable et se trouve dans la juridiction du tribunal, le détaillant tenu responsable envers l'acheteur pourra généralement, en l'absence de convention contraire, recouvrer des dommages-intérêts de son fournisseur, et indirectement du manufacturier, pour non-respect de l'obligation de garantie contenue dans le contrat de vente entre le fournisseur et le détaillant. La véritable question est de savoir qui doit supporter le risque de ne pouvoir être indemnisé par le manufacturier. Les tribunaux ont décidé que c'était le commerçant-détaillant qui devrait assumer ce risque, et non le consommateur-acheteur. Ce point de vue était justifié au dix-neuvième siècle et semble encore plus fondé de nos jours, alors que les grandes chaînes de magasins au détail sont répandues et que c'est souvent le détaillant, et non pas le fabricant qui a la responsabilité première de la distribution et de la commercialisation des produits. Par conséquent, tout recul de ces éléments de responsabilité stricte qui se sont insérés dans notre système juridique serait considéré comme une démarche rétrograde. La seule autre possibilité est d'augmenter l'application de ces éléments, en adoptant ouvertement et en administrant rationnellement un régime de responsabilité stricte<sup>57</sup>.

3) L'adoption d'une règle généralisée de responsabilité stricte n'est en réalité "qu'une modification relativement mineure du régime actuel"<sup>58</sup>. Les tribunaux canadiens même s'ils ont encore recours au vocabulaire de la négligence ont déjà dans les faits adopté un régime de responsabilité stricte dans les causes de responsabilité du fait des produits.

Les tribunaux, afin d'accorder les dommages-intérêts de la façon qu'ils jugent appropriée et d'indemniser les victimes d'accidents, ont adopté certaines caractéristiques de la responsabilité stricte. Si le demandeur prouve le défaut et le lien de causalité, il gagnera probablement sa

cause; notons que ces éléments sont aussi requis afin d'obtenir des dommages-intérêts dans les États américains où le régime de responsabilité stricte est applicable<sup>59</sup>.

4) Les conséquences économiques de la généralisation d'un tel régime de responsabilité stricte sont claires et nettes.

En "intégrant" le coût des accidents, la règle de la responsabilité stricte incite le manufacturier à mettre au point, pour des raisons d'ordre économique, des produits plus sûrs. À compter du moment où il devient plus rentable de mettre au point des produits plus sûrs que de supporter les coûts qu'entraînent les accidents, le manufacturier a de meilleures raisons d'accroître la qualité de ses produits. Sous le régime de la responsabilité fondée sur la négligence, tout manufacturier qui se conforme aux usages généralement établis de la profession pourrait, si la mise au point de produits plus sûrs n'est pas perçue comme une précaution raisonnablement nécessaire, continuer à fabriquer les mêmes produits sans assumer la moindre responsabilité.

Compte tenu de ces arguments, nous sommes persuadés que, sur le plan économique, la règle de la responsabilité stricte dans le cas d'accidents causés par des produits défectueux était préférable au principe de la responsabilité fondée sur la faute (négligence), tant en ce qui a trait à la réparation des dommages qu'à la prévention de ces accidents<sup>60</sup>.

5) Les répercussions dans le domaine de l'assurance de l'adoption de la responsabilité stricte sont minimes. La prétendue crise de l'assurance-responsabilité aux États-Unis s'est révélée n'être guère plus qu'un vent d'inquiétude soufflant sur une industrie mal renseignée. Bien plus, l'expérience américaine n'a pas de valeur probante pour le Canada pour plusieurs raisons.

Le problème de l'assurance-responsabilité du fait des produits aux États-Unis n'a pas de valeur probante quant à l'opportunité de reconnaître la règle de responsabilité stricte en Ontario.

La preuve empirique nous amène à conclure que l'adoption de la règle de responsabilité stricte n'entraînerait probablement pas d'augmentation marquée des primes d'assurance en Ontario. Il est possible que les primes augmentent au début, en attendant que les assureurs s'adaptent aux nouvelles règles. À la lumière de l'expérience, on peut prévoir que les primes se stabiliseront à un taux très peu supérieur (en dollars de 1979) au taux actuel. L'expérience américaine a démontré qu'au début, il n'y avait pas

de différence marquée entre les primes d'assurance dans les États ayant adopté une règle de responsabilité stricte et dans ceux où le régime de responsabilité fondée sur la négligence était encore en vigueur. L'étude de la situation américaine porte à croire que les augmentations subséquentes des primes d'assurance n'étaient pas liées au droit de la responsabilité du fait des produits, mais plutôt aux dommages-intérêts élevés accordés et causés par certains aspects du système judiciaire américain qu'on ne retrouve pratiquement pas en Ontario. Dans la situation actuelle, il ne semble pas que la crise que traverse aux États-Unis l'assurance-responsabilité du manufacturier risque de se produire en Ontario<sup>61</sup>.

6) Et, en dernier lieu, l'adoption en Ontario de la règle de responsabilité stricte dans le cas des accidents causés par les produits, correspond à la tendance qui se développe à la fois aux États-Unis et dans d'autres pays du monde. La tendance à la réforme est assez claire et va directement dans le sens de l'adoption du principe de la responsabilité stricte du fournisseur.

Eu égard aux relations commerciales étroites entre les États-Unis et le Canada, et au grand nombre de biens de consommation fabriqués aux États-Unis et vendus au Canada, il paraît étrange qu'une telle disparité entre les niveaux de responsabilité persiste. De plus, si l'on considère que le droit de plusieurs pays de l'Europe occidentale tend à adopter une règle de responsabilité stricte et que les commissions de droit anglaise et écossaise ainsi que la Commission Pearson du Royaume-Uni ont recommandé une règle de responsabilité stricte dans le cas des dommages corporels causés par des produits défectueux, il semble que l'on doive être en faveur d'une réforme semblable au Canada<sup>62</sup>.

Le Rapport de l'ORLC et le projet de loi ont été déposés au Parlement ontarien le 20 décembre 1979.

#### LE DÉBAT SUR LA RESPONSABILITÉ DU FAIT DES PRODUITS : OÙ EN SOMMES-NOUS?

Notre position actuelle semble assez claire. Les conclusions des études américaines, les travaux entrepris au Royaume-Uni et en Europe ainsi que l'analyse et les recommandations faites par la Commission de réforme du droit de l'Ontario sont unanimes à conclure : s'il y a problème, il n'y a qu'une solution; l'adoption d'une règle générale de responsabilité stricte du fournisseur pour les dommages corporels causés par des produits défectueux. De l'avis de l'ORLC, "un régime rationnel et juste de responsabilité du fournisseur ne pourrait être institué qu'avec l'adoption du principe de la responsabilité stricte"<sup>63</sup>.

Le débat sur la réforme du droit de la responsabilité du fait des produits au Canada sera fortement influencé dans les années qui viennent par l'analyse et les propositions du rapport ontarien. On peut s'attendre à ce que la seule question soit la suivante : les provinces doivent-elles ou non adopter une règle générale de responsabilité stricte dans le cas des accidents causés par des produits? Nul doute que les travaux de la Commission seront la pierre angulaire à partir de laquelle de nombreux groupes de travail oeuvreront pour en arriver à des mesures législatives.

Mais ni l'acceptation du rapport de l'ORLC ni même l'adoption de la responsabilité stricte ne changeront quoique ce soit pour les Canadiens victimes d'accidents. Il se pourrait fort bien que le débat que nous envisageons à l'heure actuelle ne soit qu'une guerre de mots et pourtant nous en sommes là.

Ce n'est certes pas là où nous devrions en être.



## RÉFÉRENCES

1. "Aujourd'hui nous connaissons une profusion sans précédent de nouveaux produits engendrés par la technologie de l'ère spatiale. Cette prolifération de nouveaux produits à la maison a entraîné l'apparition d'accidents d'un genre nouveau". National Commission on Product Safety (1970) p. 123; voir aussi Keeton, Owen et Montgomery (1980) pp. 1-16.
2. Voir Epstein (1980a) p. 15.
3. Keeton, Owen et Montgomery (1980) p. 1004.
4. Voir notamment Goldenberg (1978).
5. Les principaux traités sont : Fleming (1977); Keeton, Owen et Montgomery (1980); Miller et Lovell (1977) et Waddams (1980). L'étude de Smith (1977-1978), est intéressante. Il existe de nombreux autres ouvrages, voir infra, chap. II à VI.
6. Best (1980).
7. Consumer Product Safety Commission (1970). Voir aussi Keeton, Owen et Montgomery (1980) pp. 1-16 et O'Connell (1975b) p. 19.
8. Keeton, Owen et Montgomery (1980) p. 2. Voir aussi Products Safety and Liability Report (BNS) 511 (29 juin 1979).
9. Cranston (1978) pp. 309-310.
10. IATF (1977c).
11. Id., pp. I-27 à I-28.
12. Id., p. I-24.
13. Id., pp. I-26 à I-31.
14. 43 Réglementation fédérale 14612 (1978).
15. 44 Réglementation fédérale 2996 (1978). Voir Ontario Law Reform Commission (1979b) annexe 2. Voir aussi Schwartz (1980).
16. Schwartz (1980) p. 583.
17. 44 Réglementation fédérale 2996 (1979) p. 2997.
18. Birnbaum (1978).
19. Keeton, Owen et Montgomery (1980) p. 1002.

20. Arizona, Arkansas, Colorado, Connecticut, Indiana, Kentucky, Michigan, Minnesota, Nebraska, New Hampshire, Caroline du Nord, Dakota du Nord, Oregon, Dakota du Sud, Tennessee, Utah. Plusieurs autres États ont adopté des lois restrictives ou d'autres mesures moins globales, notamment les États suivants : Alabama, Floride, Georgie, Illinois, Rhode Island et Virginie. Voir Keeton, Owen et Montgomery (1980) p. 1002.
21. Halpern et Carr (1981).
22. IATF (1978a) pp. I-27 à I-28.
23. Halpern et Carr (1981).
24. Ontario Law Reform Commission (1979b) p. 78.
25. Voir Prosser (1960). Voir aussi les documents analysés dans Smith (1977-1978). Pour un aperçu général du droit américain en matière de responsabilité du fait des produits, voir Keeton, Owen et Montgomery (1980) ainsi que Kimble et Leshner (1979).
26. Voir Sindell et al. c. Abbott Laboratories et al. (1980), 163 Cal. Rptr. 132; voir aussi "Novel Tort Theory Upheld", National Law Journal (1980) p. 1.
27. Législation provinciale sur la vente des biens de consommation. Voir notamment The Sale of Goods Act, R.S.O. 1970, c. 421, par. 15(1) et (2). Voir aussi Waddams (1980) p. 69 et suiv.
28. Traité de façon plus détaillée dans Waddams (1980) pp. 13-68.
29. [1970] 2 O.R. 714, infirmé pour d'autres motifs, [1971] 2 O.R. 637 (C.A.).
30. [1970] 2 O.R. 714, p. 739.
31. Voir notamment Waddams (1980) p. 258.
32. Id., p. 260.
33. Ontario Law Reform Commission (1979b) p. 65.
34. Id., p. 18.
35. Wright et Linden (1980) pp. 13-67.
36. S.S. 1976-1977, c. 15. Pour une analyse détaillée de cette législation, voir Romero (1978-1979).
37. Ontario Law Reform Commission (1972).
38. S.S. 1976-1977, c. 15, art. 11.

39. Id., par. 13(3).
40. Les paragraphes 3, 4, 5 et 6 de l'article 11 traitent de la garantie, de la qualité acceptable et de la conception raisonnable, pour les fins prévues.
41. Ontario Law Reform Commission (1979b) pp. 39-41.
42. S.S. 1976-1977, c. 15, par. 2(e).
43. Id., par. 2(1).
44. Ontario Law Reform Commission (1979b) p. 40.
45. S.N.B. (1978) c. C-18.1.
46. Id. Décrit dans Ontario Law Reform Commission (1979b) pp. 41-44.
47. Assemblée nationale du Québec, projet de loi 72 sanctionné le 22 décembre 1978, en vigueur le 30 avril 1980.
48. Law Com. N° 82 (Scot. Law Com. N° 45) (1977).
49. Voir l'Ontario Law Reform Commission (1979b) annexes 3 et 4.
50. (1978) (Cmnd. 7054). Pour une analyse critique détaillée, voir Allen, Bourn et Holyoak (1979) et les articles qui y figurent; voir aussi Hasson (1979).
51. Ontario Law Reform Commission (1979b).
52. Id., p. 64.
53. Id., p. 3.
54. Id.
55. Id.
56. Id., p. 34.
57. Id., pp. 35-36.
58. Id., p. 65.
59. Id., p. 18.
60. Id., p. 70.

61. Id., p. 78.
62. Id., p. 35.
63. Id., p. 133.

## Chapitre II

### LE DÉBAT SUR LA RESPONSABILITÉ DU FAIT DES PRODUITS : OÙ DEVRIONS-NOUS EN ÊTRE?

Toute réforme sérieuse du droit doit avoir un point de départ. Dans la plupart des cas, ce point de départ réside dans l'identification du problème. Quel est exactement le problème? Quelles en sont les dimensions? Quel est son contexte? Ce sont les questions que l'on devrait se poser au début de toute étude, car si l'on ne réussit pas à déterminer le noeud du problème ou à mettre ce problème dans une perspective réaliste, il y a fort à parier que les faits seront déformés et même que la validité de tout le travail sera remise en question. N'est-ce pas le philosophe français Bernanos qui disait que "les mensonges les pires, les plus corrupteurs sont des problèmes mal posés"<sup>1</sup>.

#### EXAMEN DU CONTEXTE

Toutes les tentatives récentes de réforme du droit, dont nous avons fait état au chapitre I, que ce soit aux États-Unis, en Europe, au Royaume-Uni ou au Canada, ont comme point de départ le recours en responsabilité. Sans le formuler, elles reposent sur l'hypothèse que le problème relève de la responsabilité civile et qu'on peut le résoudre par une évaluation rationnelle du régime et sa réforme. Ce qui explique pourquoi on porte tant d'intérêt à la responsabilité stricte ces temps-ci et que l'on croit en général qu'"un régime rationnel et juste de responsabilité du fait des produits ne saurait être institué qu'avec l'adoption du principe de la responsabilité stricte"<sup>2</sup>.

Et pourtant, même le rapport de la Commission de réforme du droit de l'Ontario, qui est le meilleur exemple actuel de cette ligne de pensée, reconnaît que "la raison d'être principale des recours en responsabilité extra-contractuelle dans le domaine de la responsabilité du fait des produits est d'obtenir un régime d'indemnisation des accidents qui soit rationnel, équitable et pratique"<sup>3</sup>. Pourtant, ce n'est pas le seul moyen sur lequel notre société peut s'appuyer pour indemniser la victime. Si nous cherchons par la réforme des règles actuelles à mettre au point un système plus juste, plus rationnel et pratique d'indemnisation des accidents, n'y aurait-il pas lieu de commencer, de la manière la plus logique, en examinant d'abord la nature et l'envergure des divers régimes d'indemnisation qui s'ajoutent aux règles de la responsabilité extra-contractuelle? N'y aurait-il pas lieu également de faire ensuite l'évaluation de la pertinence globale et de l'efficacité de ces règles dans le contexte actuel plutôt que de supposer simplement qu'elles sont les meilleurs? En d'autres termes, si l'on recherche une indemnisation juste et pratique, on devrait sûrement examiner tous les régimes en vigueur et non seulement la responsabilité extra-contractuelle.

On pourrait s'objecter en soulignant que ce n'est pas l'indemnisation des victimes qui est en cause à l'heure actuelle mais le contrôle de la sécurité du produit ou l'aspect préventif des mécanismes en place. La responsabilité civile est encore un moyen efficace de prévenir la conception et la fabrication de produits dangereux. Mais là encore, cet objectif de prévention ne peut être simplement présumé. Il semble naturel de commencer par l'examen de l'ensemble des règles en matière de sécurité des produits et d'évaluer la responsabilité extra-contractuelle dans ce cadre plus vaste. On s'en est tenu jusqu'à maintenant arbitrairement au choix des règles de la responsabilité lorsqu'il était question de réforme. Le problème dans son ensemble n'a jamais été considéré.

#### L'AMPLEUR DE LA CONTROVERSE ACTUELLE

Une autre lacune encore plus frappante du débat actuel est qu'on semble refuser à dessein, de prendre en considération les travaux sur la question. Depuis vingt ans, il y a eu d'innombrables études et travaux de recherche de tout ordre sur la responsabilité du fait des produits et l'indemnisation de la victime d'un préjudice de consommation. La responsabilité extra-contractuelle en particulier a été l'objet d'un examen attentif et critique. Les manuels, les articles, les rapports des commissions de réforme du droit et les études gouvernementales ont soigneusement soupesé les avantages et les coûts d'une réforme dans ce domaine et ont appuyé leurs conclusions de faits indiscutables. Nous nous attachons à étudier une bonne partie de cette documentation dans les chapitres qui suivent. Parler de réforme du droit de la responsabilité sans tenir compte des faits disponibles est impensable.

Pourquoi ignorer tous ces travaux? Les gens qui travaillent à la réforme du droit ne sont ni malveillants, ni stupides. Mais ce sont des hommes de lois et ceux-ci ont tendance à écrire sur ce qu'ils connaissent le mieux, soient les règles et les recours aux tribunaux. Souvent, le fait que le recours en justice n'est qu'un tout petit aspect des régimes d'indemnisation, et ne convient pas à la plupart des victimes ne leur vient pas à l'esprit. Les avocats sont voués à défendre une cause devant un tribunal et les victimes obtiennent réparation dans certains cas, de sorte que les travaux de réforme du droit ne mettent pas en doute la prédominance ni la pertinence de la responsabilité extra-contractuelle. C'est ce qu'a d'ailleurs fait observé le professeur O'Connell, avec une plume plus acerbe qu'il l'aurait peut-être voulu :

C'est notre fascination, à nous les avocats pour nos propres rationalisations vigoureuses et élégantes lesquelles ne tiennent pas compte des questions importantes; il nous faut des années, sinon des siècles, pour régler les questions les plus futiles, cette rationalisation a causé des malheurs presque inimaginables que le régime de responsabilité extra-contractuelle in lige à tout le monde, sauf aux avocats[...]. Il est grand temps que nous, les avocats, cessions de nous conter des histoires, à nous et à notre

clientèle, avec notre verbiage futile et interminable qui porte sur de petites contradictions et néglige les questions les plus importantes. Il est grand temps d'entreprendre des réformes législatives ambitieuses au lieu de s'en remettre à un régime de responsabilité extra-contractuelle pénible et douloureux qui va de décision en décision, caractéristique de la common law, un régime qui fascine les professeurs de droit, procure des revenus importants aux avocats et a peu d'avantages pour le public<sup>4</sup>.

Loin de nous l'idée d'être l'avocat des critiques. Nous voulons simplement faire ressortir le fait qu'il existe un grand nombre d'ouvrages très sérieux qui ont une importance cruciale pour le débat actuel. Un minimum d'honnêteté intellectuelle oblige quiconque à en apprécier la teneur et dans la mesure où ils sont valables et où les conclusions sont étayées, à intégrer le tout au débat en cours.

La principale contribution aux travaux sur la carence du système de responsabilité délictuelle nous vient des professeurs Patrick Atiyah, Terry Ison et Jeffrey O'Connell<sup>5</sup>. Chacun d'entre eux a sa propre idée sur ce que devrait être un régime d'indemnisation des victimes et leurs points de vue différents parfois considérablement mais leur réflexion aboutit à la même conclusion bien étayée à l'effet de condamner la responsabilité extra-contractuelle. Tous trois estiment qu'il faudrait abolir les recours en responsabilité civile et instituer un régime quelconque d'indemnisation des victimes d'accidents sans égard à la faute. Les professeurs Ison et Atiyah engloberaient dans ce régime toutes les incapacités, y compris les maladies. Leurs analyses et leurs arguments seront étudiés plus en détail au chapitre suivant, mais il y a lieu de donner ici une idée de l'envergure et de l'intensité de leurs critiques et de leurs préoccupations. Voici quelques extraits de certains de leurs travaux particulièrement représentatifs.

Jeffrey O'Connell défend depuis longtemps l'idée d'un régime optionnel de responsabilité sans égard à la faute (voir plus loin au chapitre VIII). Sa critique des règles de la responsabilité extra-contractuelle est à la fois impitoyable et mesurée. Voici ce qu'il dit dans son ouvrage récent intitulé The Law Suit Lottery :

Le régime de responsabilité extra-contractuelle fonctionne un peu comme une loterie. Les critères les plus importants du dédommagement tiennent surtout du hasard : 1) la personne a-t-elle eu assez de chance pour être blessée par quelqu'un dont on peut prouver la conduite fautive ou le danger de son produit? 2) la personne poursuivie a-t-elle une assurance ou un patrimoine suffisant pour couvrir les dommages et les frais de l'action? 3) la personne peut-elle prouver qu'elle a eu une conduite exempte de faute? 4) la personne a-t-elle eu la chance de prendre un avocat qui sait exploiter toutes les variables devant un jury facilement impressionné, y compris faire une description

vivante des souffrances de la victime? On ne doit pas s'étonner du fait que 55 p. 100 des accidentés de la route ne reçoivent aucune indemnisation à la suite d'un recours en responsabilité civile. Dans le cas d'accidents dus à des produits défectueux ou dans les cas de responsabilité médicale, la proportion est encore plus faible. Tandis que plusieurs personnes, surtout parmi les blessés graves, ne reçoivent aucune indemnisation, plusieurs autres, surtout parmi les blessés moins graves, reçoivent une indemnisation trop importante. De plus, les délais de paiement sont assez longs. Les frais d'assurance et d'avocats sont beaucoup trop élevés. De fait, la responsabilité extra-contractuelle aboutit, de façon particulièrement ironique, à un système qui récompense les "participants" normalement chargés de venir en aide aux clients, comme c'est le cas des avocats et de plus en plus, comme nous le verrons plus tard, de certains médecins, au lieu d'indemniser les victimes d'accidents<sup>6</sup>.

Terry Ison est l'auteur d'une étude controversée intitulée The Forensic Lottery. Voici l'extrait d'un article paru tout dernièrement, "The Politics of Reform in Personal Injury Compensation" :

La responsabilité civile ne permet pas un système d'assurance-revenu universel pour les personnes qui sont dans l'incapacité de gagner leur vie, et elle n'indemnise pas une catégorie de personnes handicapées déterminée de façon rationnelle. Le choix des personnes handicapées qui seront indemnisées et de celles qui ne le seront pas tient, dans une grande mesure, au hasard, ce qui n'a aucune relation avec les besoins, le préjudice ou la faute. Le calcul des dommages se fait surtout de façon intuitive; dans le cas d'incapacité permanente, ce calcul demande une estimation (nécessairement erronée) des pertes futures. L'indemnisation est faite sous forme d'un montant global alors que, dans les cas les plus sérieux, où il y a perte de revenus futurs, la personne a besoin d'un revenu futur. Le système ne fournit aucune aide pendant les semaines et les mois critiques qui suivent le début de l'incapacité, à cause des délais dans le processus de détermination de la responsabilité et d'évaluation des dommages. Le système est mauvais parce qu'il affecte le rétablissement physique et la réhabilitation au travail. Le coût administratif de la responsabilité civile est énorme par rapport à tout autre régime concevable. De fait, ce système est le seul dans lequel le coût administratif semble égal ou supérieur à l'indemnisation nette perçue par les victimes d'invalidité[...].

Aucun avantage évident ne vient contrebalancer les aspects négatifs du système.

La plupart des sinistres sont couverts par une assurance-responsabilité. Il est possible que la perspective d'une augmentation ou d'une diminution des primes ait l'effet bénéfique d'encourager la sécurité. Dans la mesure où cette possibilité s'avérerait exacte, il serait toutefois possible de mettre sur pied un système de tarification fondé sur une évaluation des risques beaucoup plus efficace dans un régime d'assurance sociale plus élaboré que dans un régime de responsabilité civile. De plus, dans la mesure où le but visé est la sécurité, la responsabilité civile est un système "maladroit" à plusieurs égards, par rapport à d'autres formes de réglementation plus directe. L'imposition de la responsabilité civile, qu'elle soit couverte ou non par une assurance, peut très bien encourager à éviter la responsabilité; mais cela ne signifie pas qu'elle encourage à éviter les accidents. La prévention des accidents ne constitue qu'un des nombreux moyens d'éviter la responsabilité en cas d'accidents. Parmi les autres moyens, certains peuvent être socialement indésirables, comme le démontre l'exemple des radiographies susmentionné.

Au cours des dernières années, la doctrine a surtout insisté sur l'opportunité de remplacer ou de compléter le régime de responsabilité basé sur la faute (négligence) par la responsabilité "sans faute". Mais l'expression "sans faute" prête à confusion lorsqu'elle est utilisée comme titre d'une réforme; elle ne décrit rien en particulier. Cette expression a une conséquence plus importante, en ce qu'elle semble signifier que les problèmes relatifs au régime de responsabilité extra-contractuelle sont tous sinon surtout un corollaire du principe de la faute, ce qui n'est pas le cas. Si la responsabilité était fondée entièrement ou partiellement sur un autre principe que celui de la faute, au mieux, cela ne ferait qu'alléger certaines objections à l'encontre de la responsabilité civile. C'est l'utilisation d'un régime de responsabilité civile lui-même qui entraîne les problèmes fondamentaux, et non le principe de la faute<sup>7</sup>.

La proposition du professeur Ison comporterait l'abolition de la responsabilité extra-contractuelle et l'intégration des régimes actuels d'indemnisation des incapacités en un seul régime d'assurance sociale :

L'éventail des régimes actuels d'indemnisation des incapacités devrait être entièrement remplacé par un régime d'assurance sociale avancé, avec le maintien d'une assurance-vie volontaire.

Il faut abolir les recours en justice pour dommages corporels. Il faut également abolir en tant que systèmes séparés d'indemnisation le régime des accidents du travail, de l'assurance-automobile, des victimes d'actes criminels et les prestations de maladie en vertu de la Loi sur l'assurance-chômage ainsi que tous les autres systèmes de traitement particulier d'une incapacité. Ceux-ci seraient tous intégrés en un nouveau régime et leurs revenus seraient utilisés pour ce nouveau régime.

Le régime offrirait une protection de revenu de base du revenu en cas d'invalidité ou de décès, et aussi une assurance revenu en cas d'invalidité. L'assurance-revenu (qui va plus loin que la protection de base du revenu) en cas de décès pourrait être obtenue grâce à une assurance-vie facultative.

Le fonds d'assurance tirerait ses revenus de cotisations sur les véhicules automobiles (remplaçant l'assurance-automobile), de cotisations fondées sur le travail (remplaçant la cotisation au régime d'indemnisation des accidents du travail actuellement prélevée), de taxes sur certaines activités ou biens de consommation dangereux (notamment, les cigarettes) et de l'impôt sur le revenu.

Les avantages seraient : une allocation de revenu en cas d'invalidité permanente; une allocation de revenu en cas d'invalidité partielle; des services de rééducation; le paiement de sommes globales à l'égard des conséquences non pécuniaires de l'incapacité et; la conservation des droits à la retraite.

Les prestations en cas d'invalidité et les prestations de base en cas de décès seraient administrées par un organisme possédant son propre tribunal d'arbitrage spécialisé; aucun recours ne serait possible devant les tribunaux de droit commun<sup>8</sup>.

En dernier lieu, voici un extrait assez long, tiré de l'ouvrage remarquable de Patrick Atiyah, Accidents, Compensation and the Law, dans lequel il essaie de placer tout le problème des accidents dus aux produits, de l'indemnisation de la victime d'accidents, et de l'incapacité et de la maladie en général dans le contexte plus global de la réforme du droit :

Il est difficile de ne pas conclure que la bonne voie de réforme consiste à abolir le régime de la responsabilité civile à l'égard des dommages corporels et des invalidités, et à utiliser les fonds actuellement versés dans ce régime pour l'amélioration des prestations de sécurité sociale et des services sociaux en général[...].

On pourrait raisonnablement englober les maladies, les infirmités congénitales et les accidents non industriels dans le régime des accidents du travail[...].

Il est possible que cela se fasse sans que cela coûte un sou de plus aux contribuables ou aux cotisants puisque, si tous les montants affectés à la réparation des dommages (y compris les sommes considérables absorbées par l'administration du système judiciaire) étaient versés sous la forme d'une nouvelle contribution de sécurité sociale, le produit de cette imposition pourrait être suffisant. De plus, le régime d'indemnisation des victimes d'actes criminels pourrait être fusionné avec le régime d'indemnisation des accidents du travail.

Il faudrait établir avec soin le coût d'un tel projet, mais il convient de souligner que, si la réforme commence avec le régime de sécurité sociale, et non avec le régime de responsabilité civile, le coût des changements nécessaires n'entraînera aucun frais supplémentaire pour le public si l'on croit que les dépenses actuelles dans le domaine du bien-être social représentent une proportion suffisante du revenu national. La plupart des gens qui ont étudié les lacunes du régime de responsabilité civile à titre d'instrument de réparation des dommages corporels, ont avancé plusieurs façons d'étendre le système (par exemple, l'extension de la règle de responsabilité "stricte"), mais les coûts considérables que représenterait l'extension du régime de la responsabilité civile donnent matière à réflexion tandis qu'il est de plus en plus admis que seule une faible proportion de victimes d'accidents reçoit une indemnisation. Manifestement, c'est là commencer par la fin. On doit commencer par le régime de sécurité sociale, ne serait-ce que parce qu'il s'applique à la population toute entière, alors que les recours de la responsabilité civile n'indemnisent qu'une faible proportion des victimes d'accidents et qu'un nombre négligeable des victimes d'incapacité. Les avocats ont l'habitude de croire que les tribunaux sont les tribunaux "ordinaires" ou "habituels" qui traitent du droit "ordinaire", alors que le régime de sécurité sociale est un régime de droit et de tribunaux "extraordinaires" ou "particuliers"; ils doivent modifier leur attitude et faire face à la réalité. Puisque la grande majorité des victimes d'accidents et d'incapacité ne reçoivent aucune indemnisation, il est évident que même si l'on abolissait tout le régime de responsabilité civile sans le remplacer, cela ne ferait qu'infliger à certains les épreuves que la plupart d'entre nous doivent actuellement subir. Par exemple, l'abolition du régime de responsabilité civile en matière d'accidents du travail ne générerait en rien la grande majorité des vic-

times d'accidents du travail qui doivent actuellement se contenter des prestations d'invalidité et d'accidents du travail. Dans ce sens, tout le coût du régime de responsabilité civile représente une somme d'argent supplémentaire qui pourrait être utilisée pour améliorer le régime de sécurité sociale. Comme le régime de sécurité sociale ne réussit pas à bien traiter les personnes invalides pour une longue période de temps (sauf les victimes d'accidents du travail), c'est ce domaine qui a le plus besoin d'argent et ce, de façon impérative. Comme nous l'avons déjà dit, cet argent pourrait être tiré, sans coût additionnel pour le public, des primes d'assurance actuellement utilisées pour couvrir la responsabilité extra-contractuelle dans les accidents du travail et de la route. Même si ces sommes d'argent ne suffisent pas à couvrir le coût de l'extension du régime des accidents du travail à toutes les incapacités par suite de blessure ou de maladie, ce serait quand même un pas dans la bonne direction<sup>9</sup>.

Ison, Atiyah et O'Connell n'écrivent pas en s'appuyant sur de simples anecdotes ou de vagues hypothèses. Tous étayent leurs travaux de données et de références qui confirment leurs conclusions. Pourtant, ces auteurs sont à peine mentionnés dans le débat actuel. Il se pourrait fort que les travaux avant-gardistes des professeurs Ison, Atiyah et O'Connell et des autres qui leur ont maintenant emboîté le pas<sup>10</sup> se révèlent inutiles, mais il faut en tenir compte.

#### LA PERTINENCE DE L'EXPÉRIENCE NÉO-ZÉLANDAISE

Les travaux de ces chercheurs ne sont pas que des spéculations. La validité de leurs analyses a été reconnue par le Parlement de Nouvelle-Zélande, où un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents est en vigueur depuis plusieurs années.

La Nouvelle-Zélande devenait en 1974 le premier pays du monde occidental à adopter et mettre sur pied un régime global d'indemnisation sans égard à la faute des victimes d'accidents. L'Accident Compensation Act<sup>11</sup> abolissait les règles de responsabilité de la common law dans le cas des blessures et du décès des victimes et instituait la Commission d'indemnisation des victimes d'accidents. Quiconque est victime d'un accident dépose simplement une réclamation auprès de cette commission. Sont indemnisables divers préjudices causés directement par l'accident : les frais médicaux, les pertes de revenus, la douleur et la souffrance, etc. La Commission détermine quelle est l'indemnité appropriée et la période de paiement et en avertit la victime bénéficiaire. Le délai moyen entre la présentation de la demande et le versement de la première indemnité est de 12 jours et cela, même si la Commission n'emploie que 497 personnes dans 52 centres et dessert une population totale d'environ quatre millions<sup>12</sup>.

Le régime est financé de trois manières : 1) un plan pour les travailleurs, financé par une cotisation minime prélevée sur tous les employeurs, 2) un plan pour les accidents de la route, financé au moyen d'une taxe sur l'immatriculation des véhicules automobiles et 3) un dernier plan, qui couvre tous les autres cas d'accidents (tels les accidents à la maison dont les victimes sont sans revenu), financé à partir des recettes générales.

De nombreuses études exposent en détail tant les coûts que les avantages d'un tel régime de sécurité sociale<sup>13</sup>. L'une des plus importantes et qui peut être d'un grand intérêt pour les responsables canadiens est celle du professeur Ison<sup>14</sup>. La conclusion est sans équivoque : le régime actuel fonctionne et même très bien. Des analyses financières ont démontré que le coût du passage à un régime d'indemnisation des victimes d'accidents sans égard à la faute était minime, et que tout en élargissant la protection offerte, la commodité et l'efficacité du régime, sans compter son équité fondamentale, étaient remarquablement meilleures<sup>15</sup>. Par exemple, la contribution supplémentaire imposée aux employeurs s'est révélée n'être que de 11 p. 100 supérieure à ce qu'elle était en vertu de l'ancien régime d'indemnisation des victimes d'accidents au travail<sup>16</sup>.

Étant donné que c'est la Commission qui détermine maintenant le lien de causalité ou l'indemnité forfaitaire appropriée pour les préjudices non économiques (comme la souffrance et la douleur), on a craint que la porte soit ouverte à un certain légalisme et à une bureaucratie improductive. Il semble qu'il n'y avait pas lieu de s'alarmer puisque l'on a constaté que si le mouvement était inévitable, ses effets seraient minimes<sup>17</sup>. Des 130 000 réclamations présentées en 1977, par exemple 2 689 ont fait l'objet d'une demande de révision, et de ce nombre seulement 807 sont allées jusqu'à l'étape de l'audition de l'appel, soit 0,6 p. 100 des réclamations<sup>18</sup>.

Tout indique jusqu'à maintenant que l'expérience de la Nouvelle-Zélande est satisfaisante. Selon le professeur Geoffrey Palmer, on a la ferme impression à la lecture des décisions de la Commission que tout est simple<sup>19</sup>. Il reste à la Commission à trancher certaines questions importantes : préciser les critères de "blessures causées par des accidents", décider si les niveaux de protection doivent être relevés, si le régime s'applique aux touristes en visite en Nouvelle-Zélande, si l'indemnité forfaitaire pour les préjudices non économiques doit être conservée ou éliminée et surtout, à décider si le régime d'indemnisation des victimes d'accidents doit aussi englober les personnes malades ou invalides<sup>20</sup>. Dans l'ensemble cependant, les principes fondamentaux semblent bien ancrés et le régime fonctionne.

Avec le nouveau régime d'indemnisation, c'en est fini des mystères et des dramatisations! Par ailleurs, nombreux sont ceux qui ne recevaient rien en vertu de l'ancien régime et sont maintenant indemnisés et ce, de façon rapide<sup>21</sup>.

L'expérience néo-zélandaise est-elle intéressante pour la réforme du droit de la responsabilité du fait des produits au Canada? Comme le signalait le professeur Marc Franklin, l'expérience néo-zélandaise ne peut être écartée du revers de la main : "car nous sommes bien trop semblables quand il s'agit de nous tuer ou de nous blesser"<sup>22</sup>.

Pourtant on ne parle guère de la possibilité d'un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents dans le débat actuel. La Commission de réforme du droit de l'Ontario mentionne le régime néo-zélandais à un endroit dans son rapport et signale qu'une solution possible au problème des accidents causés par des produits défectueux est l'adoption d'un régime global d'indemnisation des accidents<sup>23</sup>. Elle continue même en reconnaissant que :

Il y aurait beaucoup à dire en faveur d'une telle réforme puisqu'il existe des méthodes d'indemnisation des victimes d'accidents plus efficaces, justes et rationnelles que le régime actuel de l'action en responsabilité civile. Si l'on établit que l'objectif principal est l'indemnisation en cas d'accidents, il est difficile de comprendre la raison d'être d'une distinction entre la victime innocente qui a la chance de trouver quelqu'un qui est légalement responsable de l'accident, et la victime qui, ayant subi la même blessure, ne peut trouver une personne, et une personne solvable, qui puisse être tenue responsable. On avance également à l'appui de cette réforme que le régime actuel demande l'affectation de grandes ressources de temps et d'argent; les tribunaux sont surchargés et on fait appel à des avocats et à des experts, alors qu'il serait beaucoup plus facile et direct de verser simplement une indemnisation. Les différences entre les dommages-intérêts accordés causent d'autres anomalies et entraînent une inégalité de traitement pour ceux dont les besoins sont égaux<sup>24</sup>.

Toutefois, la Commission conclut en disant que l'étude d'un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents dépasse le champ du rapport et qu'en conséquence, elle ne se penche pas sur la question<sup>25</sup>.

Il semble toutefois que cette solution de rechange qui semble, de prime abord, valable, devrait être du ressort d'une équipe de recherche responsable. Toutes les solutions doivent être étudiées. Nous verrons au chapitre qui suit quel devrait être le contexte du débat sur la responsabilité du fait des produits.

## RÉFÉRENCES

1. Cité dans Moynihan (1973) p. 23.
2. Ontario Law Reform Commission (1979b) p. 133.
3. Id., p. 69.
4. O'Connell (1975b) pp. 63 et 67.
5. Voir Atiyah (1975a); Ison (1967) (1969a) (1969b) (1973) (1977b) et (1981), et O'Connell (1971) (1975a) (1975b) (1977a) (1978) (1979).
6. O'Connell (1979) pp. 8-9.
7. Ison (1977b) pp. 386-387.
8. Id., p. 389.
9. Atiyah (1975a) pp. 611-613.
10. Voir, par exemple, Dunlop (1975) Feldthusen et McNair (1979) et Glasbeek et Hasson (1977).
11. 1972, annexe 2, modifiée par l'Accident Compensation Act (N° 2), 1973.
12. Holyoak (1979).
13. Voir notamment Palmer (1977), Gaskins (1980) et les documents qui y sont mentionnés.
14. Ison (1981).
15. Palmer (1977). Voir aussi Sandford (1978).
16. Holyoak (1979) p. 185.
17. Szakats (1978).
18. Id., pp. 216-217.
19. Palmer (1977) p. 2.
20. Pour une étude plus détaillée de ces questions, voir Gaskins (1980).
21. Palmer (1977) p. 3.

22. Franklin (1975) p. 672.
23. Ontario Law Reform Commission (1979b) p. 61.
24. Id., p. 62.
25. Id., p. 63.

## Chapitre III

### LA RESPONSABILITÉ DU FAIT DES PRODUITS DANS SON CONTEXTE : L'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS AU CANADA DE NOS JOURS

Le mécanisme de répartition des risques, qui date au moins du 13<sup>e</sup> siècle, a influencé, plus que toute autre chose, le traitement des pertes accidentelles dans notre société. Lorsque les accidents sont devenus un véritable problème, les recours en responsabilité civile se sont révélés inadéquats. Les avocats, ayant tendance à la myopie, croient qu'en matière de pertes accidentelles, tout tourne autour de la responsabilité civile. Il semble bien qu'une bonne partie des représentants du secteur de l'assurance-dommages souffrent de la même maladie; mais le concept de répartition des risques constitue le véritable problème en matière de pertes accidentelles et le régime d'assurance-responsabilité n'en représente qu'une faible partie<sup>1</sup>.

Nous allons essayer, dans ce chapitre, de placer le débat sur la responsabilité du fait des produits dans un contexte plus large qui englobe les accidents dus aux produits et l'indemnisation des victimes. Les accidents causés par des produits au Canada de nos jours ne font pas obligatoirement l'objet de recours en responsabilité civile, ce qui n'est qu'un des nombreux mécanismes d'indemnisation des victimes d'accidents. Les plus importants à l'heure actuelle sont d'ordre administratif et non judiciaire, et sont des régimes de réparation administrés par l'État, dont font à peine état les discussions actuelles sur la réforme du droit de la responsabilité du fait des produits. Pourtant, ces régimes fédéraux et provinciaux d'indemnisation de la victime immédiate sans égard à la faute ont un impact social et financier bien plus grand sur le Canadien moyen qui souffre d'un préjudice corporel ou d'invalidité.

Certains de ces régimes de réparation du préjudice sont bien connus : indemnisation des accidents du travail, régimes provinciaux d'assurance-santé, prestations d'assurance-chômage, prestations de maladie. D'autres le sont moins, mais ensemble, ils offrent un réseau financier important qui verse aux assurés des indemnités sans égard à la faute et sans avoir à recourir aux tribunaux.

#### INDEMNISATION DES ACCIDENTS SANS ÉGARD À LA FAUTE AU CANADA DE NOS JOURS : NATURE ET IMPORTANCE

##### Les régimes provinciaux d'assurance-santé

Peu de personnes envisagent les régimes provinciaux d'assurance-hospitalisation et d'assurance-soins médicaux comme étant des régimes publics d'indemnisation sans égard à la faute, et pourtant il est évi-

dent qu'ils le sont. L'un des plus vastes régimes d'indemnisation des préjudices économiques est le régime d'assurance-santé canadien. En Ontario seulement, les dépenses gouvernementales à ce titre s'élèvent à presque \$4 milliards par année<sup>2</sup>. Il est impossible de dire quelle est la proportion des frais médicaux concernant les accidents causés par des produits ou concernant les cas de maladie et d'invalidité. À supposer, à titre indicatif, que 10 p. 100 de cette somme serve à indemniser la victime d'accidents au travail, à la maison, ou en automobile, le coût est quand même extrêmement élevé : \$400 millions par année pour cette seule province. Une extrapolation à l'échelle nationale relève ce chiffre à \$1,6 milliard.

Bien que les soins de santé et en particulier les régimes d'assurance-hospitalisation et d'assurance-soins médicaux soient considérés être du domaine des provinces, c'est le gouvernement fédéral qui en a eu l'initiative en prenant deux mesures de partage des coûts. La première avait trait aux dépenses reliées aux soins en milieu hospitalier, et était exposée dans la Loi sur l'assurance-hospitalisation et les services diagnostiques, adoptée en 1957<sup>3</sup>. Afin d'être admissible à recevoir les subventions fédérales, les provinces devaient instituer des régimes d'assurance-hospitalisation qui répondaient à certaines normes minimales de soins aussi bien que d'accessibilité. Entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1958, toutes les provinces avaient adhéré au programme au 1<sup>er</sup> janvier 1961<sup>4</sup>.

En s'inspirant du succès remporté pour le régime d'assurance-hospitalisation et à la suite du rapport de la Commission royale d'enquête sur les services de santé (la Commission Hall) et des diverses expériences menées par les gouvernements provinciaux, le gouvernement fédéral annonçait en 1965 son intention de lancer un second programme conjoint touchant cette fois les services professionnels dispensés par les médecins. C'est ainsi qu'en 1966 on adoptait la Loi sur les soins médicaux<sup>5</sup>. En vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1968, la dernière province à joindre le programme le faisait le 1<sup>er</sup> janvier 1971<sup>6</sup>. Pour être admissibles, les provinces devaient instituer des régimes d'assurance-soins médicaux qui répondaient aux quatre critères suivants du gouvernement fédéral : protection globale, universalité, administration publique sans but lucratif et transférabilité de la protection.

Aujourd'hui, les régimes provinciaux d'assurance-hospitalisation et d'assurance-soins médicaux offrent une protection universelle sans égard à la faute à tous les Canadiens dans les dix provinces. Il reste encore des questions de structure à régler touchant, entre autres, la participation des médecins, les méthodes de financement, le niveau de protection, etc.<sup>7</sup>, mais les principes de l'indemnisation sans égard à la faute et de l'administration par l'état semble être bien ancrés dans la réalité.

## Indemnisation des accidents du travail

Le second exemple de régime global d'indemnisation des accidents sans égard à la faute est celui des accidents du travail. Emboitant le pas à l'Ontario (dont la Loi sur les accidents du travail "Workmen's Compensation Act" de 1914 fut le premier instrument législatif au Canada en matière d'assurance sociale)<sup>8</sup>, les législatures provinciales ont établi dès 1920, des régimes d'assurance-revenu à l'échelle du pays dans le cas des accidents du travail. Par la suite, les blessures subies au travail et plus précisément "les blessures causées par un accident imputable à l'emploi et subies lors de l'exercice de cet emploi"<sup>9</sup> allaient être prises en charge par un organisme administratif et non un tribunal et ce, strictement sans égard à la faute. La Commission provinciale des accidents du travail allait exclusivement se pencher sur les faits entourant l'accident et la détermination de l'indemnité appropriée.

L'indemnité compense en général seulement le préjudice économique et varie selon les provinces<sup>10</sup>. En Ontario par exemple, l'indemnité mensuelle minimum pour une incapacité permanente totale s'élève à \$571 et à \$119 dans le cas d'une incapacité totale temporaire<sup>11</sup>. Le niveau moyen se situe environ à 75 p. 100 du salaire hebdomadaire moyen jusqu'à un maximum pré-établi. En Ontario, le maximum des gains assurables est de \$18 500 par année<sup>12</sup>. La Commission des accidents du travail de la province évalue aussi les coûts de tous les soins médicaux nécessaires, incluant, s'il y a lieu, les soins spéciaux et les soins à domicile. Si le travailleur est tué au travail ou décède à la suite d'un accident subi au travail, il lui est versé, selon le cas, des indemnités de décès, une indemnité pour les frais funéraires et une rente au conjoint survivant<sup>13</sup>.

En Ontario seulement, on rapportait, en 1978, 425 000 accidents du travail causés par des produits et les indemnités versées s'élevaient à \$382 millions. Ajoutons à ce chiffre \$270 millions qui représentent la hausse des échelles d'indemnités autorisées par le parlement ontarien cette même année.

Les régimes provinciaux d'indemnisation des victimes d'accidents du travail sont financés par les contributions des employeurs. La notion de responsabilité collective est prédominante, chaque catégorie d'industrie étant assujettie selon une évaluation des risques qui lui sont propres. L'assujettissement de l'employeur peut donc varier de 20 cents par \$100 de salaire versé pour les architectes à \$13,40 par \$100 pour les compagnies de démolition. Des remboursements partiels sont payés et des pénalités additionnelles sont imposées selon le dossier de sécurité de l'employeur. On vise de cette manière à faire sentir à tous les intéressés le coût économique total de l'accident subi par le travailleur et à inciter à la sécurité au travail. Nous étudierons plus à fond au chapitre VI l'impact de cette évaluation des risques et de cette contribution variable en tant que moyen de prévention.

Ce qui ressort avant tout du régime d'indemnisation des accidents du travail c'est son efficacité administrative. Les frais d'administration s'élevaient en 1978 à environ 10 p. 100 des indemnités versées. Nous verrons au chapitre V comment cela se compare au système des recours en responsabilité civile.

Il importe de souligner les trois points suivants : tout d'abord, les avantages sociaux et économiques d'un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents du travail sans égard à la faute ont été reconnus et bien acceptés par les dix provinces depuis plus de soixante ans. Deuxièmement, la commodité et l'efficacité globale de régimes semblables sont prouvées : 98 p. 100 des travailleurs accidentés ont choisi d'être indemnisés plutôt que d'aller devant les tribunaux<sup>15</sup>. Et finalement, l'incidence financière de toute la question : les indemnités versées dans tout le Canada s'élèvent à quelque \$1,6 milliard par année<sup>16</sup>.

#### Protection limitée sans égard à la faute en cas d'accidents d'automobiles

L'un des produits les plus dangereux que le 20<sup>e</sup> siècle ait engendré en Amérique du Nord est certes l'automobile. En 1977, au Canada, on a compté 5 253 décès et 215 000 personnes blessées lors d'accidents d'automobiles. On estime que les cours supérieures consacrent un quart de leur temps et les cours inférieures presque la moitié aux causes d'accidents d'automobiles<sup>17</sup>. Leur nombre, et la difficulté croissante d'obtenir une réparation adéquate, ont incité les législatures provinciales à adopter ces dernières années des régimes obligatoires d'assurance sans égard à la faute offrant une protection limitée, qui viennent s'ajouter aux régimes d'assurance conventionnels.

C'est encore une fois la Saskatchewan qui a adopté le premier régime du genre, en 1946, mais les autres provinces n'ont suivi son exemple que lorsque l'Ontario s'est intéressée à la question au début des années 60. En s'inspirant du Final Report on Automobile Insurance of the Select Committee of the Ontario Legislature, rendu public en 1963, le parlement ontarien décidait en 1967 d'adopter un régime complémentaire et facultatif d'assurance sans égard à la faute qui entrerait en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1968. À la fin de cette même année, toutes les provinces sauf le Québec et la Colombie-Britannique avaient adopté des législatures semblables.

Des pressions s'exerçaient toutefois pour que le régime devienne obligatoire et le 3 septembre 1969, l'Association du Barreau canadien adoptait lors de son congrès annuel tenu à Ottawa la résolution suivante : qu'il soit résolu que les indemnités versées en cas d'accidents prévues par les polices d'assurance-automobile types soient un élément obligatoire de toutes les polices et cela, dans toutes les provinces<sup>18</sup>. Peu après, le parlement ontarien rendait son régime obligatoire à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1972. En 1978, six autres provinces avaient fait de même.

L'étendue de la protection sans égard à la faute est très grande. Le régime ontarien offre, par exemple, une indemnité sans égard à la faute à "toute personne assurée qui est blessée ou décède par suite d'un accident lié à l'utilisation ou au fonctionnement d'une automobile et indépendamment de toute autre cause"<sup>19</sup>. L'expression "personne assurée" désigne toute personne à l'intérieur du véhicule assuré, toute personne qui est frappée au Canada par le véhicule assuré ainsi que l'assuré et les membres de sa famille, qu'ils soient passagers d'un autre véhicule ou piétons<sup>20</sup>.

La nature et le montant des indemnités versées en vertu de ces régimes de protection limitée varient quelque peu d'une province à l'autre. La gamme des avantages fournis par le régime ontarien illustre ce qui se passe dans la plupart des cas :

Toutes les dépenses raisonnables engagées dans les quatre ans de la date de l'accident pour des soins nécessaires, qu'ils soient médicaux, chirurgicaux, dentaires, de chiropraxie, hospitaliers, infirmiers ou ambulanciers ou encore de rééducation, jusqu'à concurrence de \$25 000 par personne, sont remboursées intégralement. L'assureur n'est toutefois pas obligé de payer toutes parties de ces dépenses qui sont "payables ou remboursables en vertu d'un programme ou d'une loi d'assurance médicale, chirurgicale, dentaire ou d'hospitalisation". De plus, les frais funéraires sont remboursés, jusqu'à concurrence de \$1 000 par personne. En cas de décès, des prestations de \$10 000 sont versées pour le chef de famille et pour le conjoint du chef de famille, et de \$2 000 pour les personnes à charge; en cas de décès du chef de famille, laissant deux survivants ou plus, un montant additionnel de \$1 000 est versé à chaque survivant, sauf au premier.

Des prestations hebdomadaires en cas d'invalidité sont accordées pendant la période où une personne "est incapable d'exécuter les fonctions essentielles de son emploi ou occupation". Pour être admissible à ces programmes, la personne doit avoir occupé un emploi à la date de l'accident et elle doit avoir été frappée d'incapacité dans les 30 jours suivant cette date. Ces prestations ne sont toutefois plus versées après 104 semaines, à moins qu'il ne soit prouvé que cette personne ne peut occuper, du fait de sa blessure, une occupation ou un emploi pour lequel elle a l'éducation, la formation ou l'expérience nécessaires. Dans un tel cas, les prestations hebdomadaires sont versées pendant toute la durée de cette incapacité.

Les prestations hebdomadaires représentent 80 p. 100 du revenu hebdomadaire brut, jusqu'à concurrence de \$140 par semaine. L'homme ou la femme au foyer qui est incapable de remplir ses fonctions du fait d'une incapacité reçoit \$70 par semaine, pendant un maximum de 12 semaines.

Le droit à exercer un recours en responsabilité civile demeure en cas de préjudices supérieurs au montant de ces prestations. Voir la Insurance Amendment Act, Stat. Ont., 1971, Vol. 2, c. 84, art. 14 et 15. Voir aussi O. Reg. 162/78. Cependant, les prestations versées en vertu d'un programme d'indemnisation sans égard à la faute sont déduites de tous dommages-intérêts accordés, sauf si les prestations ont été versées en vertu du programme d'une autre province. Voir la Insurance Act, R.S.O. 1980, c. 224, modifiée, art. 237(2); MacDonald v. Proctor (1977), 19 O.R. (2d) 745 (Ont. C.A. de l'Ont.). Ce programme coûte actuellement \$15 chaque année par véhicule automobile<sup>21</sup>.

Le tableau 1 compare les différents régimes sans faute en vigueur à l'heure actuelle au Canada<sup>22</sup>.

On ne saurait passer sous silence l'aspect complémentaire de ce régime sans égard à la faute. Le droit d'exercer un recours en responsabilité civile n'a été retiré (sauf lorsqu'il y a stipulation empêchant qu'une double indemnité soit versée) dans aucune province à l'exception du Québec qui vient d'adopter un régime global d'assurance sans égard à la faute administré par la province. On trouvera au chapitre IV une étude du régime québécois. Toutes les autres provinces autorisent et même prennent en considération la possibilité que l'indemnité versée par l'assurance ou obtenue devant les tribunaux soit supérieure au niveau stipulé et qu'il soit tenu compte du préjudice à caractère non économique comme la souffrance et la douleur.

Dans certaines provinces, ces régimes complémentaires sont administrés par le secteur privé (Ontario, Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve, Nouveau-Brunswick et Alberta). Ailleurs, ce sont les gouvernements : Saskatchewan (Saskatchewan Government Insurance Office), Manitoba (Manitoba Public Insurance Corporation) et Québec (Régie de l'assurance-automobile du Québec).

Les indemnités versées ne sont pas si importantes si on les compare à celles des autres régimes sans égard à la faute comme l'assurance-hospitalisation ou des accidents du travail. Néanmoins, elles sont loin d'être insignifiantes. En 1979, on a versé en Ontario \$525 millions à ce titre<sup>23</sup>. À l'échelle nationale, cela donnerait environ \$200 millions par année. Le principe de l'indemnisation sans égard à la faute lors d'un accident d'automobile est donc accepté. La seule question encore à régler est celle de savoir, dans le cas des régimes complémentaires, s'ils deviendront un jour des régimes universels. Nous étudions cette question plus à fond au chapitre IV.

Tableau 1

ASSURANCE-AUTOMOBILE Régimes canadiens d'assurance-automobile (au 1<sup>er</sup> juillet 1981)

N.-É./I.-P.-É./T.-N.	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba
<b>Assurance-responsabilité civile (Dommages corporels et à la propriété) Obligatoire dans toutes les provinces</b>				
N.-É. - min. : \$100 000 I.-P.-É. - min. : \$100 000 T.-N. - min. : \$75 000	Min. : \$100 000	Min. : \$50 000 Ne couvre pas les dommages corporels sur le territoire de la province.	Min. : \$200 000	Min. : \$50 000
<b>Frais médicaux</b>				
\$2 000 par personne, indemnités des régimes gouvernementaux de soins hospitaliers et médicaux exclues	\$20 000 par personne, indemnités des régimes gouvernementaux de soins hospitaliers et médicaux exclues Durée : 3 ans	Pas de limite de durée ni de montant; frais de rééducation compris	\$25 000 par personne, frais de rééducation compris, indemnités de l'OHIP exclues Durée : 4 ans	\$20 000 par personne, indemnités du CHIS exclues
<b>Frais funéraires</b>				
Max. : \$500	Max. : \$750	Max. : \$1 305,72	Max. : \$1 000	Max. : \$1 000
<b>Incapacité</b>				
\$35 par semaine 104 sem., temporaire + 104 sem., permanente Délai : 7 jours Femme au foyer : \$12,50/sem. Max. : 12 semaines	80% du salaire Max. : \$105/sem., max. 3 ans Délai : 7 jours Services de remplacement : jusqu'à \$15 par jour pour les non-travailleurs	\$104,46/semaine 90% du salaire net Revenu annuel brut max. : \$23 500 Temporaire - 5 ans Permanente - à vie Délai : 7 jours Non contributive	60% du salaire Max. : \$140/semaine Perte de salaire possible 104 sem., temporaire + à vie, totale et permanente Aucun délai Non contributive les 14 premiers jours Ménagère non rémunérée : \$70/sem. - max. : 12 sem.	\$120/sem. ou 70% du salaire Max. : \$270/semaine 104 sem., partielle à \$25/sem. Délai : 7 jours Contributive Femme au foyer : Totale : \$120/semaine Partielle : \$35/semaine Max. : 12 semaines
<b>Décès</b>				
Décès dans les 3 mois après l'accident Limite d'âge (homme, marié) 10-59 : \$5 000 60-69 : \$3 000 70 + : \$2 000 + \$1 000 par enfant à charge Aucune limite Limite d'âge (femme, mariée) 10-59 : \$2 500 60-69 : \$1 500 70 + : \$1 000 Célibataire habitant avec ses parents Échelle selon l'âge Max. \$2 500	Dans les 3 mois après l'accident Chef de famille Aucune limite d'âge \$5 000, + \$1 000 par personne à charge Aucune limite Conjoint : aucune limite d'âge : \$2 500 Enfant à charge : \$1 000	En tout temps après l'accident Rente aux ayants droit, en fonction des prestations d'invalidité du défunt. Min. : \$104,46 + \$13,06 par personne à charge à concurrence de \$156,70/sem. Enfant à charge : \$5 222,90 Sans personne à charge : \$2 611,45	Dans les 2 ans après l'accident Chef de famille Aucune limite d'âge : \$10 000 + \$1 000 par personne à charge Aucune limite Conjoint : aucune limite d'âge : \$10 000 Enfant à charge : \$2 000	En tout temps après l'accident Chef de famille Aucune limite d'âge : \$5 000 + \$1 000 par personne à charge Limite : \$5 000 Conjoint : aucune limite d'âge : \$2 000 Enfant à charge : max. : \$500
<b>Perte d'un membre</b>				
100% - 50% : montant principal	Non incluse Prévue à d'autres régimes	Échelle allant jusqu'à \$26 114,44	Non incluse Prévue à d'autres régimes	Échelle, max. : \$20 000, déduits de l'indemnité de décès
<b>Administration</b>				
Assureurs du secteur privé	Assureurs du secteur privé	Gouvernement et assureurs du secteur privé	Assureurs du secteur privé	Assurance obligatoire : monopole du gouvernement Assurance facultative et protection supplémentaire : concurrence des assureurs des secteurs privé et gouvernemental

Tableau 1 (suite)

Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Yukon/Territoires du Nord-Ouest
<b>Assurance-responsabilité civile (Dommages corporels et à la propriété) Obligatoire dans toutes les provinces</b>			
Min. : \$100 000	Min. : \$100 000	Min. : \$100 000	Yukon : \$75 000 T.N.-O. : \$50 000
<b>Frais médicaux</b>			
\$4 000 par personne, selon les besoins	\$5 000 par personne, frais de rééducation compris, indemnités des régimes gouvernementaux de soins hospitaliers et médicaux exclus	\$100 000 par personne, sous réserve d'une limite pour les tiers; frais de rééducation compris, indemnités des régimes gouvernementaux de soins hospitaliers et médicaux exclus	\$2 000 par personne, indemnités des régimes gouvernementaux de soins hospitaliers et médicaux exclus
<b>Frais funéraires</b>			
Max. : \$300	Max. : \$1 000	Max. : \$1 000	Max. : \$500
<b>Incapacité</b>			
\$150/semaine à vie, totale 104 sem., partielle à \$75/sem. Délai : 7 jours Contributive Femme au foyer : \$150/sem. - totale \$75/sem. - partielle Max. : 104 semaines	80% du salaire brut Max. : \$105/semaine Min. : \$40/semaine 104 sem., temporaire ou totale Délai : 7 jours Contributive Femme au foyer : \$50/semaine Max. : 26 semaines	75% du salaire brut Max. : \$100/semaine 104 sem., temporaire + à vie, totale ou permanente Délai : 7 jours Contributive Femme au foyer : \$100/sem. Limite : comme ci-dessus	Travailleur : 80% du salaire brut Max. : \$50/semaine Min. : \$40/semaine 104 sem., temporaire ou totale Délai : 7 jours Contributive Femme au foyer : \$50/semaine Max. : 26 semaines
<b>Décès</b>			
Dans les 2 ans après l'accident Chef de famille Aucune limite d'âge : \$7 500 + \$1 500 par personne à charge Limite : \$15 000 Conjoint : Aucune limite d'âge : \$3 000 Partage entre les survivants à charge Enfant à charge Échelle selon l'âge : max. : \$1 000	En tout temps après l'accident Chef de famille \$5 000 + \$1 000 par personne à charge + 1% du principal pendant 104 semaines Aucune limite, Conjoint : \$5 000 Enfant à charge Échelle selon l'âge : max. : \$1 500	En tout temps après l'accident Chef de famille \$5 000 + \$100/sem. pendant 104 sem. par personne à charge Aucune limite Conjoint : \$2 500 Enfant à charge Échelle selon l'âge : max. : \$1 500	\$5 000 + 1% par sem. pendant 104 sem. Aucune limite de temps Chef de famille Limite d'âge : 10-64 : \$5 000 65-69 : \$3 000 70 + : \$2 000 Plus 20% du principal pour chaque personne à charge Aucune limite Conjoint Limite d'âge : 10-64 : \$2 500 65-69 : \$1 500 70 + : \$1 000 Enfant à charge Échelle selon l'âge : max. : \$1 500
<b>Perte d'un membre</b>			
Indemnités selon l'échelle Max. : \$10 000	Non incluse Prévue à d'autres régimes	Non incluse Prévue à d'autres régimes	Non incluse Prévue à d'autres régimes
<b>Administration</b>			
Assurance obligatoire : monopole du gouvernement Assurance facultative et protection supplémentaire : concurrence des assureurs des secteurs privé et gouvernemental	Assureurs du secteur privé	Voir Manitoba et Saskatchewan	Assureurs du secteur privé

Les conducteurs de l'Alberta, de l'Ontario et du Québec impliqués dans des accidents au Québec recevront de leur propre assureur l'équivalent des prestations accordées aux résidents du Québec par la Régie.  
L'indemnisation en cas d'accidents est obligatoire sauf à Terre-Neuve, en Nouvelle-Écosse et à l'île-du-Prince-Édouard.  
L'assurance pour les dommages accidentels est optionnelle sauf au Manitoba (\$200 de franchise) et en Saskatchewan (\$350 de franchise).

### Les prestations d'assurance-chômage pour cause de maladie

Le gouvernement fédéral s'est également intéressé à la question de l'indemnisation sans égard à la faute en adoptant toute une série de mesures de sécurité sociale. L'un des meilleurs exemples que l'on puisse donner est celui des prestations de maladie versées dans le cadre de l'assurance-chômage<sup>24</sup>. Les employés qui doivent quitter leur emploi pour cause de maladie, de blessure ou de quarantaine ont droit d'être indemnisés pour les pertes financières (jusqu'au maximum hebdomadaire stipulé), quelque soit la cause de la maladie ou de la blessure. Les critères d'admissibilité sont assez complexes et nous ne les donnerons pas ici. Il suffit de dire que le régime est universel et obligatoire et offre une protection à presque 96 p. 100 des Canadiens qui sont à l'heure actuelle sur le marché du travail<sup>25</sup>.

Les prestations sont calculées au taux de 60 p. 100 des gains assurables jusqu'à un maximum de \$174 par semaine. Ces prestations sont payables à la personne admissible sans égard à la cause de l'incapacité, ce qui ne l'empêche en rien de chercher à obtenir une indemnité plus élevée en ayant recours aux tribunaux s'il y a lieu.

En 1978-1979, quelques 160 000 Canadiens ont reçu des prestations pour cause de maladie s'élevant à un montant total de \$157,4 millions<sup>26</sup>. Nous ne possédons pas de données en ce qui a trait aux prestations de maladie comme telles, mais nous savons que les frais administratifs du régime d'assurance-chômage du gouvernement fédéral s'élèvent à environ 6 p. 100 du montant des prestations versées<sup>27</sup>. Là encore, la comparaison avec le système du recours en responsabilité civile que nous ferons au chapitre V devrait se révéler intéressante.

### Les prestations d'invalidité du Régime de pensions du Canada et du Régime des rentes du Québec

L'une des grandes mesures prises par le gouvernement fédéral dans les années 60 a été en 1965 le Régime de pensions du Canada qui offre des pensions de retraite, des pensions d'invalidité, des pensions au conjoint survivant ainsi que des indemnités de décès forfaitaires dans un seul ensemble d'assurance sociale. Le Québec a adopté un régime semblable de sorte que tous les Canadiens contribuent à un régime de pensions qui offre certains avantages supplémentaires. La question qui nous intéresse ici est celle de l'invalidité.

Afin d'obtenir une pension d'invalidité en vertu de l'un ou l'autre régime, il faut être âgé d'au moins 65 ans et avoir versé un minimum de contributions au Régime. Si ces deux exigences sont remplies et si le pensionné est jugé invalide au sens de la Loi sur le régime de pensions du Canada, c'est-à-dire "s'il souffre d'une invalidité grave et prolongée d'ordre mental ou physique"<sup>28</sup>, il lui sera versé une pension d'invalidité. La pension moyenne par mois, en avril 1980, était de \$183,57 pour le régime fédéral, et de \$277,74 pour le régime des rentes du Québec<sup>29</sup>.

En avril 1980, 81 614 personnes recevaient des pensions d'invalidité en vertu du régime fédéral et 20 834 autres en vertu du régime québécois. Les coûts en vertu des deux régimes s'élevaient à \$191,6 millions. Ici encore, nous ne possédons pas de chiffres qui nous permettraient d'établir les frais d'administration touchant les pensions d'invalidité, mais les frais d'administration du Régime de pensions du Canada dans son ensemble s'élèvent à environ 4,3 p. 100 du total des pensions versées<sup>30</sup>.

Les régimes fédéral et québécois de pensions d'invalidité sont néanmoins de bons exemples de régimes importants d'assurance sans égard à la faute en vigueur au Canada aujourd'hui.

### Les autres régimes d'indemnisation sans égard à la faute

Nous venons de décrire très brièvement les cinq grands régimes provinciaux et fédéraux actuellement en vigueur au Canada. Il existe évidemment d'autres régimes qui ne sont ni aussi importants ni aussi globaux, mais ils méritent qu'on s'y arrête de façon à brosser un tableau vraiment complet des régimes de réparation d'un préjudice.

Le premier d'entre eux est le régime de pensions des anciens combattants. Institué en vertu d'une loi fédérale<sup>31</sup>, il vise les anciens combattants souffrant d'un handicap ou décédés à la suite de blessures subies pendant leur service militaire. Le niveau de la pension est déterminé par le degré du handicap. Les pensions mensuelles sont indexées au coût de la vie et vont de \$556,52 par mois pour une personne seule à \$695,78 par mois pour un couple. Il s'agit des montants de 1977<sup>32</sup>.

Pendant l'année fiscale 1977-1978, \$403,3 millions ont été versés en pensions d'invalidité à 110 000 anciens combattants et à leurs personnes à charge. En outre, quelque \$216 millions sous forme "d'allocations aux anciens combattants" ont aussi été versées (il s'agit d'un programme de supplément de revenu établi d'après les besoins des bénéficiaires).

Notre second exemple d'un régime plus marginal est celui du programme d'indemnisation des victimes d'actes criminels. La plupart des provinces ont adopté des régimes du genre. La victime (ou les personnes à charge de la victime en cas de décès) est indemnisée pour les dépenses immédiates obligatoires après le crime, la perte de revenu ainsi que la souffrance et la douleur. Ces régimes sont bien évidemment modestes tant dans leur envergure que dans leurs budgets. En Ontario, au cours de l'année fiscale 1978-1979, \$1,4 millions a été versé aux victimes d'actes criminels, seulement 713 d'entre elles étaient admissibles au programme<sup>33</sup>.

Voilà qui termine notre tableau des régimes gouvernementaux d'indemnisation sans égard à la faute des victimes d'accidents. Bien qu'il puisse y avoir d'autres exemples moins connus de régimes gouvernementaux, au niveau fédéral ou provincial, ceux que nous venons de décrire sont les plus importants tant du point de vue social que du point de vue financier. N'oublions pas qu'au total cela représente des indemnités de \$5 milliards par année<sup>34</sup>.

## ÉVALUATION DE L'ENSEMBLE DES RÉGIMES

Ce bref aperçu des régimes d'assurance-hospitalisation, d'indemnisation des victimes d'accidents du travail, des régimes provinciaux d'assurance-automobile, des prestations d'assurance-chômage pour maladie, des pensions d'invalidité, des pensions des anciens combattants et de l'indemnisation des victimes d'actes criminels ont tous un point en commun : l'indemnisation pour blessure accidentelle causée par un produit canadien fait avant tout l'objet d'une série de régimes gouvernementaux assez compliqués. La mesure dans laquelle le Canadien victime d'accidents est admissible à recevoir ces indemnités dépend d'une variété de facteurs souvent fortuits dont le plus évident est celui de l'endroit où s'est produit cet accident. Un accident de travail ou un accident d'automobile permettra à la victime de se prévaloir des avantages de l'un ou l'autre régime d'indemnisation sans égard à la faute qui existe. Toutefois, dans le cas des accidents à domicile ou d'une blessure subie par une personne sans travail, les recours sont minimes. Pour obtenir plus que l'indemnisation des frais hospitaliers et médicaux, la victime d'un accident qui n'est pas causé par une automobile, ou qui survient en dehors du travail, doit tenter une action en responsabilité devant les tribunaux.

Un des auteurs canadiens les plus connus décrit ces régimes en pièces détachées basés sur la faute ou sans égard à la faute comme étant un système d'indemnisation à trois niveaux qui, à son avis, fonctionne assez bien :

Selon moi, le régime mis en place au Canada est constitué de trois niveaux. Au bas de l'échelle, on retrouve l'assurance-maladie et hospitalisation, dont tous peuvent bénéficier, de même que les prestations générales de bien-être social, dont les montants ne sont peut-être pas très élevés, mais qui sont disponibles pour tous ceux qui en ont besoin, quelle qu'en soit la raison. Au deuxième niveau il y a des programmes spécialisés, comme le régime d'indemnisation des accidents du travail qui est sans aucun doute un modèle superbe[...]. C'est-à-dire que le deuxième niveau, c'est un amalgame de [divers] programmes individualisés qui ne fournissent pas d'indemnisation globale[...]. [Et] au sommet, au troisième niveau, se trouve le système de la responsabilité civile qui n'est accessible, il faut bien le reconnaître, qu'à quelques rares per-

sonnes privilégiées[...] si une personne a le droit d'exercer un recours, si elle a un bon avocat, et qu'il y a une assurance en cause, elle sera évidemment bien traitée<sup>35</sup>.

D'autres cependant, sont moins charitables lorsqu'ils évaluent ces "trois niveaux". Selon le professeur Terry Ison, critique de longue date de la responsabilité civile et tenant d'un système plus rationnel d'indemnisation des victimes d'accidents, l'approche fragmentaire actuelle, nous enfonce dans le désordre et multiplie les frais :

Il est évident que la plupart des gens ont besoin de percevoir un revenu de façon continue. Mais il n'y a pas de régime global qui couvre l'interruption temporaire ou permanente du revenu. Au lieu d'un tel régime, il existe un amalgame de régimes, pour la plupart élaborés de façon indépendante, et qui ne sont guère coordonnés. C'est ainsi qu'il y a le Régime de pensions du Canada (qui prévoit des prestations de retraite, de décès et d'invalidité), l'assurance-chômage (qui prévoit des prestations d'assurance-chômage et de maladie), les programmes de retraite mis sur pied par des employeurs ou d'autres institutions (et qui prévoient souvent des prestations de décès et d'invalidité), les régimes d'indemnisation des accidents du travail, les programmes d'assurance-revenu en cas de maladie, diverses polices d'assurance collective ou individuelle en cas de maladie ou d'accidents, les régimes d'indemnisation des victimes d'actes criminels, les prestations versées en vertu des polices d'assurance-automobile, l'assurance-vie, les prestations aux anciens combattants, les actions en responsabilité, le bien-être social et les organismes de charité.

Ces régimes ne forment pas un ensemble homogène et leur croissance et leur développement ne s'intègre pas dans une politique cohérente. Cette situation entraîne le double emploi inutile de structures administratives, la détresse des personnes affligées qui doivent parfois traiter avec plusieurs bureaux les uns après les autres alors qu'un seul serait suffisant, la surassurance inutile dans certains cas et la sous-assurance tragique dans d'autres cas<sup>36</sup>.

Les arguments du professeur Ison sont valides. Notre bref aperçu des régimes gouvernementaux sans égard à la faute actuellement en vigueur montrent que s'ils sont d'importance, ils ne sont guère coordonnés. Les régimes fédéraux et provinciaux n'ont aucune relation rationnelle et le champ de la protection, de l'admissibilité à la protection et ses limites diffèrent sans raison d'un régime à l'autre. L'impression de pièces détachées demeure et il n'est pas étonnant que les principaux intéressés, c'est-à-dire les Canadiens, s'y perdent. Mais il y a plus grave, le chevauchement et les écarts entre les régimes, en faisant

double emploi, ont entraîné un réel gaspillage des structures administratives. Citons le Report of the Sickness and Accident Insurance Committee de la Saskatchewan :

C'est seulement une société d'abondance extrême qui peut se permettre tant de programmes distincts; c'est aussi une société sans pitié qui permet que des personnes souffrent au milieu de cette abondance<sup>37</sup>.

#### LE NOEUD DU PROBLÈME : INTÉGRATION OU FRAGMENTATION

Une fois les paramètres de la question bien établis, il n'est pas difficile de constater que c'est de structure qu'il s'agit et non de responsabilité stricte. Allons-nous conserver les systèmes actuels ou allons-nous rationaliser l'indemnisation des accidents? En resterons-nous à des systèmes oeuvrant sur trois niveaux ou allons-nous essayer d'harmoniser les régimes? Devrions-nous continuer à régler les accidents qui se produisent au travail ou les accidents d'automobiles différemment des accidents qui se produisent à domicile? Est-ce que les distinctions faites à l'heure actuelle sont arbitraires et fondamentalement injustifiables? Est-ce qu'il n'est pas temps de reconnaître le besoin d'une réforme rationnelle du droit?

Même le juge Linden, depuis toujours défenseur de notre régime "mixte" et de la "coexistence pacifique"<sup>38</sup>, a reconnu la nécessité d'un examen sérieux et d'une rationalisation :

Je dois dire qu'à ce stade-ci au Canada, le saut vers un régime d'assurance-sociale, comme solution au problème, ne serait peut-être pas un si grand saut. Nous avons déjà couvert la plupart des préjudices avec les divers programmes d'indemnisation sans égard à la faute. Si le droit de la responsabilité extra-contractuelle est un vrai gâchis, la situation du droit relatif à l'indemnisation sans égard à la faute au Canada est bien pire. Quelle pagaille! Que de désordre et d'illogisme! Nous avons quatre ou cinq programmes différents. Si la victime est un ancien combattant, elle reçoit certaines prestations; si elle travaille, elle reçoit d'autres prestations; si elle est la victime d'un acte criminel, elle reçoit autre chose; si elle fait une réclamation en vertu d'un régime d'assurance-automobile sans égard à la faute, elle reçoit autre chose. Ces programmes ont un besoin pressant d'intégration ou de rationalisation, et je suis convaincu que cela viendra<sup>39</sup>.

Le professeur Ehrenzweig s'est également joint à ceux qui réclamaient qu'une intégration intelligente de tous les éléments remplace le fatras juridique actuel :

Presque partout dans le monde, le droit a passé sous silence les questions importantes et n'a fait que du rapiéçage là où il fallait tout changer<sup>40</sup>.

Nous n'avons pas l'intention ici de prouver le bien-fondé de l'indemnisation des accidents sans égard à la faute. Les dimensions de cette question sont énormes et seront explorées un peu plus en détail au chapitre VII. Nous voulons simplement faire ressortir tout le contexte de la responsabilité du fait des produits, évaluer la mesure dans laquelle les régimes d'indemnisation des assurés sans égard à la faute dominant déjà toute la question de la compensation des pertes causées par les accidents au Canada, reconnaître la pertinence limitée des règles de la responsabilité extra-contractuelle dans ce contexte et donc du débat sur la responsabilité stricte et faire ressortir ici que quelles que soient les dernières déclarations à ce sujet, le noeud du problème n'est pas la responsabilité stricte mais bien la structure de ces régimes. Nous ne pouvons continuer à ignorer que ces régimes d'assurance sans égard à la faute, qui versent \$5 milliards en indemnités continuent à avoir sur les Canadiens blessés et handicapés un effet bien plus profond et plus important que le système des recours en responsabilité civile. Nous devons tenir compte de ces réalités en établissant un programme responsable de réforme du droit qui vise soit l'abolition des régimes gouvernementaux perçus comme étant injustifiables, soit l'harmonisation rationnelle de l'ensemble.

Un important élément à ne pas négliger, c'est l'importance de la sécurité sociale en tant que rouage de l'édifice social canadien. Il faudrait étudier les dimensions actuelles ainsi que les orientations de ce phénomène des temps modernes. La question de la responsabilité du fait des produits et en particulier le débat sur un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents pourrait alors se dérouler dans son contexte réel.

## RÉFÉRENCES

1. Henderson (1976) p. 412.
2. Andreopoulos (1975) pp. 11-14.
3. S.R.C. 1970, c. H-8.
4. Soderstrom (1978) pp. 127-131 et Andreopoulos (1975) pp. 14-15.
5. S.R.C. 1970, c. M-8.
6. Andreopoulos (1975) pp. 15-22 et Soderstrom (1978) p. 127. Voir aussi Shillington (1972).
7. Voir Ontario Select Committee on Health Care Financing and Costs (1978) et Soderstrom (1978) pp. 134-139. Voir aussi le récent rapport de Hall sur l'assurance-maladie provinciale. Pour un aperçu des médias et une évaluation du rapport Hall, voir "Restrict MDs' Fees, Scrap Premiums, Ottawa Told," Globe and Mail (4 septembre 1980) p. 1.
8. Guest (1980) p. 39.
9. Tiré de la Workmen's Compensation Act de l'Ontario; il peut être retrouvé dans toutes les lois provinciales.
10. Voir les comparaisons au niveau des provinces dans Wyatt (1978) pp. 311-332.
11. Ontario Workmen's Compensation Board (1979b).
12. Id.
13. Id.
14. Ontario Workmen's Compensation Board (1978a) p. 5.
15. McInnes (1974) pp. 43-44.
16. Une extrapolation nationale des données de l'Ontario : \$400 millions multipliés par 4.
17. Steinecke (1980b) p. 15.
18. Ces développements figurent dans Linden (1972) et (1969d). Voir aussi Atkey (1966); Linden (1966-1967); Conard (1964); Conard et Ethan (1966).
19. Insurance Act R.S.O. 1970, chap. 224, tel que modifié.

20. Wright et Linden (1980), pp. 15-26.
21. Id., pp. 15-27.
22. Voir la Insurance Act, R.S.O. 1980, c. 224, modifiée, art. 237(2); MacDonald v. Proctor (1977) 19 O.R. (2d) 745 (Ont. C.A. de l'Ont.).
23. Bureau d'assurance du Canada (1980) p. 158. Voir aussi Steinecke (1980) note 61.
24. Loi sur l'assurance-chômage, S.C. 1970-1971-1972, c. 48, amendée par S.C. 1974-1975, c. 66 et 80. Voir Issalys et Watkins (1977).
25. Issalys et Watkins (1977) p. 10.
26. Emploi et Immigration Canada (1979) pp. 28, 56 et 59.
27. Id., pp. 58 et 62.
28. Canadian Council on Social Development (1977) pp. 306 et 307.
29. Santé et Bien-être social Canada (1980) pp. 7-9.
30. Id.
31. Loi sur les pensions, S.R.C. 1970, c. P-7, modifiée.
32. Affaires des anciens combattants Canada (1979) pp. 42 et 67.
33. Criminal Injuries Compensation Board (1979) p. 7.
34. Les extrapolations voulues permettent de déterminer les approximations nationales suivantes :

Indemnisation des accidents du travail	\$1,6	milliard
Assurance-maladie provinciale	1,6	"
Supplément - accidents d'automobiles		
sans égard à la faute	0,2	"
C.A.C. - maladie	0,157	"
Prestations - R.P.C. et R.R.Q.	0,2	"
Allocations aux anciens combattants	0,4	"
Indemnisation des victimes d'actes criminels	<u>0,4</u>	
Total	\$4,5	milliards

Si l'on ajoute 10 p. 100 de frais d'administration, le grand total atteint presque \$5 milliards.

35. Linden, Symposium de Calgary (1979) pp. 152-153.
36. Ison (1977a) p. 427.
37. Saskatchewan Department of Labour (1976) p. 39.
38. Linden (1966b).
39. Linden, Symposium de Calgary (1979) p. 156.
40. Ehrenzweig (1977) p. 112.



## Chapitre IV

### RESPONSABILITÉ DU FAIT DES PRODUITS ET ASSURANCE SOCIALE : TENDANCES ET PROPOSITIONS

#### LE PHÉNOMÈNE DE L'ASSURANCE SOCIALE

Il y a 100 ans, l'idée d'un régime étatisé d'assurance-accident n'en était encore qu'au stade de la théorie. Oliver Wendell Holmes Jr. y avait songé au moment où il écrivit The Common Law, en 1880. D'après lui, l'État pourrait envisager de se constituer en compagnie d'assurance mutuelle contre les accidents et ainsi répartir le fardeau des accidents de ses citoyens sur toute la collectivité<sup>1</sup>. Toutefois il n'estime pas souhaitable qu'un régime d'assurance sociale soit institué en lieu et place d'un régime d'indemnisation des victimes d'accidents :

L'ingérence de l'État est toujours mauvaise tant qu'on ne prouve pas qu'elle est bonne. Si l'on désire un régime d'assurance obligatoire, il faut le demander à l'entreprise privée qui pourrait mieux s'en charger et à meilleur compte<sup>2</sup>.

Cette évaluation assez naïve et simpliste d'un régime d'assurance sociale n'a pas fait long feu. En 1915, la plupart des législateurs d'Amérique du Nord commençaient à se rendre compte que c'était en réalité le contraire qui se produisait : dans certains secteurs de responsabilité (les accidents industriels, par exemple), un régime d'assurance-accident administré par l'État s'avérait meilleur et plus économique qu'un régime administré par l'entreprise privée. L'adoption de lois sur l'indemnisation des victimes d'accidents du travail et leur rentabilité éprouvée au cours des ans a fait reconnaître l'efficacité de ce genre de régime. Par la suite, et en particulier pendant les 30 dernières années, les gouvernements fédéral et provinciaux ont entrepris des mesures de sécurité sociale dans certains domaines importants : hospitalisation et soins médicaux, perte de revenus pour cause de maladie, blessures ou invalidité; pensions aux anciens combattants; indemnisation des victimes d'actes criminels. Aujourd'hui, nous sommes tellement habitués au régime d'assurance sociale en tant que mécanisme de compensation d'une perte causée par un accident que le pas pour en arriver à l'indemnisation universelle ne serait pas si grand à franchir, comme le notait le professeur Linden<sup>3</sup>.

Cent ans après que le juge Holmes ait affirmé que les régimes d'assurance sociale étaient coûteux et impraticables, un courant d'opinions contraire se développe. Bien que nous n'en soyons pas encore au point d'adopter un régime de sécurité sociale nous protégeant de la naissance à la mort comme le font certains pays scandinaves, il reste cependant que les mesures que nous avons adoptées jusqu'à maintenant vont demeurer en place. Il est impensable que, par exemple, les régimes

d'assurance-santé ou d'indemnisation des accidents du travail provinciaux soient mis de côté. Il y a évidemment des améliorations à apporter dans les deux cas et les critiques à leur endroit ne manquent pas<sup>4</sup>. On note des problèmes de structure, de protection, d'échelle des indemnités et d'administration globale. Peut-être ces régimes seront-ils modifiés en profondeur à la suite d'analyses et d'études; l'avenir nous le dira<sup>5</sup>. Nulle part cependant la validité des mesures d'assurance sociale n'est mise en doute. Personne n'est d'avis qu'en matière d'indemnisation des victimes d'accidents du travail, il faudrait abandonner le système en entier et revenir au recours en responsabilité civile. Même les critiques les plus acerbes débouchent sur des souhaits d'amélioration et non d'élimination. En tant que programmes d'assurance sociale, ces régimes vont rester en place.

### TENDANCES À L'ÉCHELLE INTERNATIONALE

Il n'y a pas lieu de nous attarder à examiner les développements récents au niveau international dans le domaine de la responsabilité du fait des produits. Toutefois, quelques développements particuliers méritent notre attention.

Le fait capital à ce chapitre est bien sûr le régime d'indemnisation des accidents sans égard à la faute de la Nouvelle-Zélande, en place depuis 1974. Au lieu de l'action en responsabilité civile dans le cas des blessures, il existe maintenant un régime d'indemnisation qui verse des prestations à quiconque (travailleur ou non) subit une blessure par suite d'accidents<sup>6</sup>. Le régime a été mentionné dans un chapitre précédent et sera décrit plus en détail au chapitre VII.

En Australie, il semble que des changements encore plus profonds vont se produire. Une commission nationale d'enquête présentait en 1974 un rapport intitulé Compensation and Rehabilitation in Australia<sup>7</sup>, et recommandait d'adopter un système d'assurance sociale englobant non seulement les dommages corporels causés par accident mais également toutes les formes d'invalidité, y compris la maladie. Voici comment cela fonctionnerait :

On propose l'abolition de l'action en responsabilité civile. Elle serait remplacée par un régime qui indemniserait, sans égard à la faute, toutes les pertes pécuniaires dues à une incapacité physique ou mentale, qu'elles soient causées par une blessure soudaine, une erreur médicale, une déficience congénitale ou même par la maladie. Les blessures moins graves, les maladies de courte durée et les maladies non reliées au travail, comme les maladies cardiaques et le cancer, seraient toutefois exclues de ce programme. Cinq principes sont à la base de cette proposition : la responsabilité de la communauté, l'admissibilité complète, la réhabilitation totale, l'indemnisation véritable et l'efficacité administrative.

Les pertes couvertes incluraient la perte de revenu, les services de rééducation, les frais de déplacement, les prothèses et autres dépenses semblables. En cas de perte de revenu, l'assuré reçoit des prestations hebdomadaires égales à un pourcentage de son revenu hebdomadaire imposable, jusqu'à concurrence de \$500 par semaine. Les prestations sont alors sujettes à l'impôt sur le revenu. Des prestations hebdomadaires de \$50 par semaine seront versées aux personnes sans revenu ou avec un revenu inférieur à cette somme. On peut faire, au besoin, une évaluation du manque à gagner. Les prestations de santé seront fournies à l'intérieur du programme de soins médicaux actuels et d'un nouveau programme qui sera mis sur pied en même temps que le programme d'indemnisation sans égard à la faute.

Une personne souffrant d'incapacité totale, de façon temporaire ou permanente recevra 85 p. 100 de son revenu durant sa période d'incapacité. En cas d'invalidité partielle permanente, l'indemnité est fonction de la gravité de l'invalidité, en calculant un pourcentage du montant qui lui aurait été accordé si elle avait été complètement invalide. Ces calculs sont faits avec la méthode de la médiane selon laquelle un montant de revenu moyen et théorique est utilisé au lieu du revenu réel de la personne, augmentant ainsi le revenu de base des petits salariés. Le degré de diminution des facultés sera évalué par un médecin selon le barème établi. Il n'y aura aucune indemnisation pour toute diminution des facultés inférieure à 10 p. 100. Aucun dommage général ne sera remboursé, sauf en cas de préjudice esthétique important où une somme globale sera versée jusqu'à concurrence de \$10 000.

En cas d'incapacité partielle temporaire obligeant à occuper un emploi moins rémunérateur pendant une certaine période, une allocation de convalescence est versée de façon à remplacer la différence de revenu hebdomadaire; cette somme ne peut être supérieure à 50 p. 100 du revenu moyen normal et être versée pendant plus de 26 semaines.

En cas de blessure, il y a une période d'attente de 7 jours. En cas de maladie, ce délai est de 21 jours (avec quelques exceptions). Les prestations sont périodiques et peuvent être rajustées en fonction de l'inflation, selon l'indice des prix à la consommation. Les prestations peuvent être remplacées par une somme forfaitaire, si cela semble être dans l'intérêt de la personne.

Les veuves ne peuvent recevoir des prestations de décès, suite au décès de leur mari, que si elles gardent à la maison familiale leurs enfants à charge et s'occupent de parents âgés ou infirmes ou si elles sont âgées de plus de 55 ans lors du décès ou sont incapables de trouver un emploi convenable à cause de leur formation générale ou de la durée du mariage. Une veuve admissible reçoit une somme globale de \$1 000 et des versements périodiques égaux à 60 p. 100 de la somme que son mari aurait reçu en cas d'invalidité complète. Aux fins de ce calcul, le revenu minimum du défunt est fixé à \$100 par semaine. En cas de remariage, la veuve reçoit une somme globale égale aux prestations d'une année. Une veuve qui n'est pas admissible aux prestations, en vertu du programme, reçoit \$1 000 et 60 p. 100 des prestations d'incapacité totale de son mari pendant 12 mois ou jusqu'à ce qu'elle se remarie, selon la première éventualité.

Les enfants du défunt sont présumés être dépendants jusqu'à ce qu'ils cessent d'être étudiants à plein temps ou qu'ils atteignent l'âge de 20 ans, selon la première éventualité. Chaque enfant reçoit 15 p. 100 du montant qu'aurait reçu le parent décédé s'il avait été complètement invalide. Les prestations en cas de décès ne sont assujetties à aucune période d'attente. Les administrateurs peuvent verser des indemnités pour les frais funéraires.

Sauf quelques exceptions, l'indemnisation prévue au programme ne peut être versée qu'aux personnes âgées de 18 à 65 ans. Les Australiens vivant à l'étranger sont entièrement couverts pour une période de 12 mois. Les visiteurs qui travaillent en Australie sont entièrement couverts. Les visiteurs qui ne travaillent pas en Australie sont entièrement couverts en cas de blessures, mais doivent souscrire une assurance-maladie. Le programme s'applique aussi aux victimes de violence criminelle, aux volontaires participant à des sauvetages, aux personnes blessées lors d'activités de loisirs ainsi qu'aux personnes blessées ou tuées lors d'une tentative de suicide ou de blessures volontaires. Cependant, les personnes blessées alors qu'elles tentent de commettre un meurtre, des actes de piraterie ou de détournement ou alors qu'elles s'infligent des blessures graves, ne sont pas couvertes par le programme.

On propose que le programme soit administré par un groupe d'aide sociale dans le cadre d'un ministère sous la responsabilité d'un ministre supérieur. Ce ministère devrait coordonner tout le domaine de la planification, des programmes et des politiques de bien-être social. Les prestations d'argent ou d'indemnisation seront versées par

l'intermédiaire d'un service central des prestations et d'indemnisation, alors que les services médicaux et de réadaptation au travail seront administrés par une division de ce service. De plus, on propose qu'un Bureau de la sécurité nationale soit mis sur pied pour coordonner des programmes de sécurité<sup>8</sup>.

Bien que l'on pense que ces propositions sont tout à fait réalisables<sup>9</sup>, on attend encore leur mise en oeuvre législative. L'Australie deviendrait ainsi le premier pays du monde occidental à traiter uniformément l'invalidité quelqu'en soit la cause, maladie ou accident.

Le Royaume-Uni a également connu une certaine activité en ce sens. Bien avant le rapport australien, le Council of Justice avait soumis un rapport à la Commission Pearson. Comme son titre l'indique, No Fault on the Roads (responsabilité sans faute sur les routes) celui-ci insistait pour qu'un régime "sans faute" remplace, dans le domaine des accidents d'automobiles, le système des recours en responsabilité civile. Il recommandait, de plus, d'établir un organisme administratif ou un tribunal ayant pour fonction d'évaluer les préjudices moraux. Toutes les victimes d'accidents d'automobiles seraient autrement indemnisées sur la base de leur revenu.

Ces propositions n'ont pas été acceptées par la Commission Pearson. Dans son rapport déposé en 1978<sup>10</sup>, elle recommandait un régime d'indemnisation sans égard à la faute modelé sur celui des accidents de travail et versant des prestations à peu près identiques. Ce régime serait administré par le gouvernement et financé grâce à une taxe supplémentaire sur le carburant. Il remplacerait complètement les actions en responsabilité civile. Les droits de recours seraient cependant conservés mais à titre de complément<sup>11</sup>.

Cette approche plus conservatrice de la Commission Pearson (par rapport à l'Australie et la Nouvelle-Zélande) est encore plus apparente dans la manière de traiter des accidents non rattachés au travail ou à la conduite d'une automobile.

L'assurance sociale n'a pas marqué d'aussi grands progrès dans d'autres parties du monde. Aux États-Unis, la tendance à l'indemnisation sans égard à la faute en est encore à ses premiers balbutiements. C'est une situation facile à comprendre lorsque l'on sait que les indemnités versées aux victimes d'accidents du travail sont encore sous le seuil de la pauvreté. Il faudra attendre encore au moins dix ans avant qu'un régime national d'assurance-santé soit institué. Les États-Unis sont loin derrière le Canada à ce chapitre. Chez nos voisins, la question de l'indemnisation sans égard à la faute est restreinte à l'assurance-automobile. Il est toujours utile, cependant de suivre l'évolution de la question chez eux.

Aux États-Unis, le débat sur la question de l'indemnisation sans égard à la faute a atteint son point culminant vers la fin des années 60, avec la publication de l'importante étude de Robert Keeton et Jeffrey O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim. Le gouvernement fédéral s'est même intéressé à la question, alors que le ministère des Transports se voyait chargé d'une étude, d'une période de deux ans, à partir de laquelle un rapport final fut rédigé en 1971, sous le titre de Motor Vehicle Crash Losses and Their Compensation in the United States. Voici la principale recommandation de cette étude :

"Que le régime actuel d'assurance en cas de responsabilité civile soit remplacé par un régime d'assurance individuelle sans égard à la faute et que les poursuites en responsabilité extra-contractuelle soient éliminés du domaine des accidents"<sup>12</sup>.

Le commissaire de l'assurance de l'État de New York a aussi proposé l'abolition du régime d'assurance-responsabilité civile et son remplacement par un programme complet et intégré d'assurance-accidents non basé sur la faute, dans une étude intitulée Automobile Insurance...For Whose Benefit? et publiée en 1970. Cette proposition n'a pas été adoptée intégralement, mais elle a servi de document important dans le débat opposant l'indemnisation fondée sur la faute à l'indemnisation sans égard à la faute.

Depuis 1970, alors que le Massachusetts adoptait le première loi d'indemnisation sans égard à la faute prévoyant un programme obligatoire de protection contre les dommages corporels, 24 États ont adopté certains éléments du régime d'indemnisation sans égard à la faute et les ont intégrés à leur régime d'assurance-automobile, tandis que 16 États, jusqu'à maintenant, ont adopté des lois en vue de restreindre en partie les recours en responsabilité civile. Des lois d'indemnisation sans égard à la faute ont été proposées dans tous les États, mais n'ont pas été adoptées dans certains, à cause de l'opposition de certains groupes, notamment le Barreau, les petites et moyennes compagnies d'assurance, et les défenseurs des libertés civiles[...].

L'intérêt suscité par les propositions de régimes d'indemnisation sans égard à la faute aux États-Unis tient, en partie, aux problèmes liés au concept de faute, notamment les problèmes d'imputabilité de la faute, surtout en vertu de la règle de la négligence contributive, à l'encombrement des tribunaux, surtout dans les grands centres urbains, aux délais de paiement des réclamations, à l'inef-

efficacité et au coût élevé du régime fondé sur la faute, à l'inéquité et aux différences entre les paiements et à la duplication des indemnités. Le régime d'indemnisation sans égard à la faute est intéressant, mais rendu compliqué par d'autres problèmes que connaissent les États-Unis en matière d'assurance-automobile, notamment le problème de l'automobiliste non assuré, des compagnies insolvables et de l'annulation arbitraire des polices qui empêchent plusieurs victimes d'être indemnisées. Dans plusieurs États, des éléments du régime d'indemnisation sans égard à la faute ont été adoptés dans le cadre d'une assurance obligatoire limitée, surtout à titre de palliatif, plutôt qu'à titre d'effort réel d'indemnisation sans égard à la faute.

Le débat sur l'indemnisation sans égard à la faute a repris aux États-Unis avec la publication en juin 1977 d'une deuxième étude du ministère des Transports sur l'expérience des 16 États ayant adopté ce régime pendant la période de 1971 à 1977. Les auteurs de cette étude, après avoir résumé les documents existants concernant les programmes gouvernementaux, ont conclu que "le régime d'indemnisation sans égard à la faute fonctionne bien"<sup>13</sup>. Durant l'été de 1977, le gouvernement Carter a indiqué qu'il était en faveur de l'adoption d'une législation énonçant des normes fédérales minimales pour les programmes d'assurance sans égard à la faute en cas de dommages personnels élaborés par les États. En 1974, le Sénat américain a adopté une version de ce projet de loi, la National No-Fault Motor Vehicle Insurance Act qui n'a jamais été approuvé par la Chambre des représentants.

Un projet de loi semblable est actuellement déposé devant le Sénat (S. 1381) de même qu'un autre projet de loi pratiquement identique devant le Congrès américain (H.R. 6601). Le projet de loi exige que toutes les entreprises d'assurance automobile fournissent, de façon obligatoire, des assurances-accidents sans égard à la faute; il prévoit aussi que chaque État devra introduire des restrictions au droit de poursuite en dommages-intérêts suite à un accident d'automobile.

Le problème principal ne semble pas être la question de l'adoption obligatoire de lois relatives à l'indemnisation sans égard à la faute. Le débat semble surtout porter sur la question de savoir si chaque État devrait adopter une telle loi ou si le gouvernement fédéral devrait adopter une loi générale que chaque État devrait respecter<sup>14</sup>.

Aujourd'hui, 25 États américains ont adopté un régime quelconque d'indemnisation sans égard à la faute<sup>15</sup>. Certains, tels l'Arkansas, le Delaware, le Maryland, l'Oregon, la Caroline du Sud, le Dakota du Sud, le Texas, la Virginie et le Wisconsin, ont adopté des régimes d'assurance automobile semblables à ceux qui existent au Canada, mais qui n'éliminent pas les actions en responsabilité civile, et ajoutent simplement une protection complémentaire sans égard à la faute. Un autre groupe d'États comprenant le Colorado, le Connecticut, la Floride, la Georgie, Hawaï, le Kansas, le Kentucky, le Massachusetts, le Michigan, le Minnesota, le Nevada, le New Jersey, New York, la Pennsylvanie et l'Utah, ont adopté des lois qui prévoient le versement d'indemnités sans égard à la faute qui se trouvent à limiter quelque peu les possibilités de poursuite. Dans ces États, divers seuils établis d'après le type de la blessure ou le montant de la perte monétaire, ou les deux, doivent être dépassés pour pouvoir intenter une poursuite devant les tribunaux<sup>16</sup>. Au Michigan par exemple, le recouvrement de dommages moraux comme la douleur et la souffrance est restreinte aux cas de décès, d'invalidité grave ou de défiguration<sup>17</sup>.

L'expérience américaine encore assez limitée en matière d'assurance automobile sans égard à la faute (administrée par le secteur privé) est jusqu'à maintenant probante. Seul le Nevada a abrogé sa loi en ce domaine<sup>18</sup>. Ni l'expérience des autres États, ni les conclusions d'études récentes ne justifieraient de contredire le Department of Transportation, qui affirmait en 1977 que l'assurance sans égard à la faute fonctionne bien<sup>19</sup>.

Les expériences de ces divers pays ne nous engagent pas pour autant à adhérer totalement à un système sans faute. Elles ne nous apportent pas non plus de confirmation évidente du fait que l'assurance sociale se révèle un mécanisme supérieur de réparation. On peut toutefois observer une tendance plus évidente dans les pays du Commonwealth et encore faible aux États-Unis, vers une plus grande intervention de l'État, bien souvent par le biais de régimes d'assurance sociale, afin de traiter plus efficacement et plus équitablement le problème des blessures et de l'invalidité.

#### LES TENDANCES AU CANADA

Les tendances sont encore plus évidentes au Canada. Nous avons adopté des régimes d'assurance sociale sans crainte et avec beaucoup de zèle ces dernières années. Dans sa remarquable étude de l'histoire de la sécurité sociale au Canada, le professeur Dennis Guest avance l'argument qu'une ré-orientation progressive mais fondamentale a pris place ces dernières décennies. Selon lui, le thème majeur est celui du passage d'une approche résiduelle et limitée de la sécurité sociale, caractérisée par des programmes sur mesure répondant à des besoins "urgents", à une approche institutionnelle, ou globale, qui met l'accent sur le droit des citoyens de recevoir de l'aide sans être humiliés<sup>20</sup>. Le professeur Guest poursuit :

Après avoir limité les organismes de sécurité sociale à un rôle complémentaire par rapport au secteur privé et à la famille, on juge maintenant qu'ils représentent un moyen de défense de première importance. Cette théorie, que l'on qualifie de conception institutionnelle de l'aide sociale, est due à la reconnaissance croissante du fait que, vu la nature même de l'organisation sociale dans une société urbaine industrialisée, les risques inhérents à la sécurité sociale d'une personne font partie des coûts sociaux d'une société dont la plupart des membres bénéficient d'un niveau de vie plus élevé que jamais. Selon certains, la société ne devrait pas permettre que le coût du progrès repose sur les individus et les familles, mais elle devrait plutôt protéger et indemniser les gens qui portent une plus grande part du fardeau. Selon cette théorie institutionnelle de la sécurité sociale, la personne qui n'a plus de revenus parce qu'elle est en chômage doit être protégée par un programme public qui maintient son revenu, ou une partie raisonnable de celui-ci, jusqu'à ce qu'elle retourne au travail. Lorsqu'il a recours à une aide comme l'assurance-chômage, le prestataire, après avoir rempli les conditions préalables à sa demande, touche des prestations considérées comme un droit et non un cadeau. De plus, s'il prouve qu'il a subi le risque assuré, il est présumé être dans le besoin et on lui verse les prestations sans qu'il ait à subir la demande de renseignements personnels, souvent humiliante, qui caractérise l'approche complémentaire de la sécurité sociale[...].

Selon la conception institutionnelle de la sécurité sociale, les programmes d'aide sociale constituent le principal remède contre l'adversité et il est faux de prétendre que l'ardeur au travail, l'économie et la prévoyance sont des vertus qui font défaut aux pauvres et aux personnes à la charge de la société. Il faut se garder de faire la morale à propos des défauts des personnes dans le besoin et par contre définir clairement les responsabilités sociales pour tous les risques inhérents au bien-être social, qui caractérise la vie dans une société industrielle. Cette optique constitue de fait une prolongation du concept de responsabilité proposé par les défenseurs du rôle complémentaire de la famille par rapport à la communauté. On ne nie pas l'existence de l'obligation qui incombe aux familles de prendre soin des leurs. De fait, les défenseurs de la sécurité sociale prétendent que de tels programmes renforcent les liens familiaux et soutiennent les cellules familiales dans leurs obligations. Mais toute société civilisée a l'obligation de s'assurer que les coûts et les avantages du progrès industriel sont partagés par tous et que la protection des membres les plus vulnérables de la communauté - les gens âgés, les enfants, les handicapés,

les travailleurs devenus inutiles à cause des changements sociaux rapides - soit la principale priorité des politiques et des programmes. Les adversaires de cette approche ont prétendu que le fait de protéger l'individu contre les exigences de la vie lui enlève toute indépendance et entraîne des demandes continues et croissantes d'aide envers l'État. De là, certains rendent l'État-providence responsable d'une augmentation de la dépendance et, éventuellement, d'un affaiblissement de l'économie.

Le débat sur le rôle institutionnel, plutôt que complémentaire, des programmes de sécurité sociale est une question importante qui revient souvent dans l'histoire de la sécurité sociale au Canada. Les défenseurs du rôle complémentaire étaient majoritaires avant 1940, mais la théorie du rôle institutionnel est devenue sans aucun doute plus populaire à la fin de la Deuxième Guerre mondiale<sup>21</sup>.

Dans les années qui ont suivi la fin de la Deuxième Guerre mondiale, et en particulier dans les années 60 et 70, les programmes d'assurance sociale fédéraux et provinciaux qui traduisaient cette nécessité "institutionnelle" ont continué à croître. Le tableau 2 montre l'accroissement des dépenses de sécurité sociale du gouvernement pendant les 30 dernières années. Au moment où des régimes d'indemnisation des accidents du travail étaient créés, en 1915, les dépenses provinciales en matière de santé et de bien-être s'élevaient à peine à \$4,3 millions. Le total des dépenses fédérales étaient encore moindre, soit à peine \$2,7 millions. Cinquante-sept ans plus tard, en 1972, les dépenses des provinces s'élevaient à presque \$5 milliards et les dépenses fédérales à plus de \$6,5 milliards. Dans l'intervalle, les deux niveaux de gouvernement ont mis en oeuvre de grandes mesures de sécurité sociale dans des domaines tels les soins de santé, l'assurance-chômage et les pensions de vieillesse.

Le tableau 3 montre l'accroissement des dépenses gouvernementales en matière de sécurité sociale en pourcentage du produit national brut et du revenu national pour les années 1963 à 1972.

Même à ces taux, le Canada se place loin derrière les grandes nations démocratiques du monde occidental pour ce qui est des pourcentages du produit national brut. Au tableau 4, on peut constater que le Canada dépense à peine plus que l'Australie et les États-Unis et beaucoup moins que l'Autriche, l'Allemagne de l'Ouest et le Royaume-Uni.

Tableau 2

Dépenses totales en matière de santé et de bien-être  
par niveau de gouvernement, de 1913 à 1972

Année	Fédéral	Provinces	Municipalités	Total
(en millions de dollars)				
1913	2,7	4,3	8,2	15,2
1920-1921	58,6	22,8	18,8	100,2
1926-1927	49,7	28,6	20,7	99,0
1930-1931	73,0	52,2	31,5	156,8
1933-1934	97,5	75,9	57,1	230,5
1937-1938	127,4	127,8	54,4	309,6
1938-1939	132,3	123,2	51,6	307,1
1939-1940	154,1	114,3	48,9	317,2
1940-1941	124,2	87,3	43,6	255,1
1942-1943	102,7	89,0	38,3	230,0
1945-1946	410,6	120,5	42,6	573,8
1947-1948	569,5	179,3	44,8	793,5
1949-1950	738,8	274,9	47,4	1 061,1
1951-1952	843,0	327,6	59,6	1 230,2
1953-1954	1 208,8	386,4	78,4	1 673,7
1955-1956	1 346,9	463,3	97,1	1 907,3
1957-1958	1 755,1	572,1	112,6	2 439,8
1960-1961	2 362,1	885,7	109,0	3 356,8
1962-1963	2 683,5	1 097,7	117,3	3 898,5
1964-1965	2 969,7	1 376,1	108,2	4 454,0
1966-1967	3 243,1	2 017,7	130,0	5 390,8
1968-1969	4 450,0	2 725,0	145,0	7 320,0
1970	5 057,5	3 301,0	189,7	8 548,2
1971	5 962,5	4 017,2	213,5	10 193,3
1972	6 572,6	4 472,0	245,0	11 289,6

Source : Guest (1980) p. 173.

Tableau 3

Dépenses gouvernementales de sécurité sociale en pourcentage du produit national brut et du revenu national Canada, années 1963-1964 à 1971-1972

Année financière	Produit national brut	Revenu national	Dépenses gouvernementales en matière de sécurité sociale		
			(en millions de dollars)	Montant	% du PNB
1963-1964	44 358	33 458	4 069	9,2	12,2
1964-1965	48 364	36 106	4 454	9,2	12,3
1965-1966	53 636	40 015	4 727	8,8	11,8
1966-1967	59 265	44 130	5 391	9,09	12,2
1967-1968	66 799	50 088	6 445	9,6	12,9
1968-1969	73 225	55 548	7 370	10,1	13,3
1969-1970	81 285	61 653	8 548 <sup>1</sup>	10,5	13,9
1970-1971	86 871	65 141	10 193	11,7	15,6
1971-1972	96 015	72 730	11 290	11,8	15,5

1. Comprend les données estimatives.

Source : Santé et Bien-être Canada (1974), tableau B, p. 71.

Tableau 4

Dépenses publiques pour les régimes de sécurité sociale en  
pourcentage du produit national brut

---

Autriche	18,5
Allemagne de l'Ouest	17,4
Pays-Bas	16,7
Danemark	13,2
Royaume-Uni	12,6
Nouvelle-Zélande	11,8
Irlande	10,2
Canada	9,6
Australie	8,2
États-Unis	7,2

---

Source : Armitage, (1975) p. 6.

Ce bref aperçu des efforts du Canada en matière de sécurité sociale vise premièrement à montrer la mesure dans laquelle les gouvernements à tous les paliers ont favorisé l'élargissement de l'assurance sociale et deuxièmement à nous rappeler que l'assurance sociale est un phénomène mondial qui grossit aussi bien en taille qu'en importance.

La tendance est telle au Canada qu'il est bien évident qu'une part croissante de notre PNB ira financer divers régimes d'assurance sociale<sup>22</sup>, mais il n'y a aucune garantie de rationalisation. L'histoire de notre législation dans le domaine de la sécurité sociale montre qu'elle s'est faite à la pièce. La meilleure preuve que l'on puisse donner, ce sont les programmes d'assurance sociale qui ont trait à l'indemnisation des blessures ou de l'invalidité.

Le moins qu'on puisse dire de notre façon de faire dans ce domaine c'est qu'elle est fragmentaire. Même le régime le plus global à ce jour, celui de l'indemnisation des victimes d'accidents du travail, a été confiné aux accidents survenus lors du travail avec le plus grand soin. Les blessures causées par les produits subies par les mêmes personnes ailleurs, dans leur automobile ou à domicile sont traitées différemment. Le manque de logique de ces distinctions a été signalé dès 1913 par un auteur américain avisé :

Si la règle prévue par la loi pour les travailleurs est fondamentalement juste ou rapide, pourquoi refuser de faire de cette règle la condition préalable à l'obtention de dommages-intérêts par des personnes autres que les travailleurs, lorsqu'elles sont blessées sans qu'il y ait faute d'une des parties? [...] S'il est nécessaire que l'on adopte cette loi pour que les travailleurs soient traités avec justice, des lois semblables doivent être adoptées pour certaines autres personnes - en d'autres termes, les travailleurs ne doivent pas être les seuls à profiter d'une loi fondée sur ce principe de base<sup>23</sup>.

Cela ne nous a pas empêché d'adapter d'autres régimes de compensation sans tenir compte des incohérences qu'entraîne le fait de s'attacher à un seul groupe de personnes. De là est né, par exemple, le régime complémentaire sans égard à la faute dans le cas des accidents d'automobiles. La responsabilité civile est virtuellement abolie dans le cas d'accidents se produisant au travail, mais elle existe encore pour les accidents d'automobiles. Le professeur Harry Glasbeek se fait le porte-parole de nombreux spécialistes du domaine lorsqu'il déclare qu'il est difficile de saisir la logique d'un tel système, à moins que ce soit la déclaration tacite de faillite intellectuelle de la part des tenants de la doctrine de la faute<sup>24</sup>.

L'envergure de cette approche à la pièce et l'injustice qui en découle commence à être reconnues cependant. Ces dernières années, de nombreuses propositions de rationalisation ont été avancées. En 1973, la Commission de réforme du droit de l'Ontario publiait un rapport qui examine le système des recours en responsabilité civile et son efficacité comme méthode d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles. La Commission recommandait qu'un régime intégré, plus approprié et efficace la remplace<sup>25</sup>. Des recommandations semblables favorisant l'adoption des régimes sans égard à la faute pour tous les préjudices corporels ont été formulées par les organismes suivants :

Commission d'enquête sur l'assurance automobile, nommée par le Gouvernement du Québec, président J.L. Gauvin, rapport présenté en mars 1974.

The Sickness and Accident Insurance Committee (Comité sur l'assurance maladie et accident) nommé par le gouvernement de la Saskatchewan, président : le juge A. Pope, rapport présenté en septembre 1976.

The Advisory Committee on Reparations for Motor Vehicle Accidents (Comité sur les réparations des accidents d'automobiles), nommé par le gouvernement de la Saskatchewan, président Roger Carter, c.r., rapport présenté en décembre 1976.

A Government White Paper on Accident and Sickness Compensation (Livre blanc sur l'indemnisation des accidents et de la maladie), gouvernement du Manitoba, présenté en mai 1977.

En 1978, dans son étude de l'assurance automobile, le Select Committee on Company Law, de l'Ontario pressait le gouvernement d'adopter immédiatement un régime d'indemnisation global sans égard à la faute pour ce qui est des accidents d'automobiles. La force avec laquelle le Comité a présenté ses conclusions mérite d'être signalée :

Le Comité a examiné avec soin les arguments avancés à l'égard des régimes d'indemnisation sans égard à la faute et il a étudié les expériences vécues dans les autres provinces. Le Comité a aussi pris en considération les rapports qui lui ont été soumis et étudié d'autres documents, comme le Report of the Ontario Law Reform Commission on Motor Vehicle Accident Compensation de 1973.

Les conclusions du Comité à l'égard des régimes d'indemnisation sans égard à la faute sont les suivantes :

1. Afin de formuler ses conclusions, le Comité a tout d'abord souligné la question fondamentale : la faute devrait-elle demeurer le facteur principal dans la détermination des dommages dans le cas des accidents d'automobiles? Le Comité a été fortement impressionné par la capacité des régimes d'indemnisation sans égard à la faute d'indemniser toutes les victimes, sans se préoccuper de la faute, au lieu de ne payer que les personnes relativement innocentes. Le Comité a aussi été impressionné par la façon dont les régimes d'indemnisation sans égard à la faute diminuent les coûts d'expertise et de règlement en réduisant au minimum les enquêtes sur la faute, de sorte qu'une plus grande portion des primes payées par le public soit retournée sous forme de prestations. Par conséquent, le Comité recommande que "la faute" ne soit plus le facteur principal pour déterminer s'il y a lieu d'indemniser les préjudices subis lors d'accidents d'automobiles.
2. Après avoir choisi la règle générale de l'indemnisation sans égard à la faute, le Comité a ensuite examiné la question plus spécifique de l'indemnisation des dommages corporels. Le Comité considère que les avantages de l'indemnisation sans égard à la faute sont encore plus concluants dans ce domaine que dans tout autre. Par conséquent, le Comité a conclu que l'Ontario devrait créer un programme complet d'indemnisation sans égard à la faute des pertes pécuniaires en cas de dommages corporels et que le nouveau programme devrait remplacer le système actuel de protection en cas d'accidents<sup>26</sup>.

Une seule province canadienne s'est jusqu'à maintenant engagée dans cette voie en adoptant un régime d'assurance sans égard à la faute pour les victimes d'accidents d'automobiles. Depuis le 1<sup>er</sup> mars 1978 au Québec, toutes les réclamations pour dommages corporels causés par un accident d'automobile sont de la compétence exclusive de la Régie de l'assurance-automobile du Québec<sup>27</sup>. Cet organisme public administre le régime d'indemnisation sans égard à la faute pour les dommages corporels seulement. Les réclamations pour dommages matériels sont traitées par le secteur privé.

Cette initiative du Québec d'adopter un régime d'indemnisation "pur" sans égard à la faute est unique en Amérique du Nord. La question de savoir si d'autres provinces l'imiteront reste à voir, mais un consensus semble se dégager. Les dernières propositions de réforme du droit et en particulier les recommandations de l'influent Select Committee on Company Law de l'Ontario, pourraient faire en sorte que bientôt le régime soit accepté et fasse l'objet d'une législation en ce sens.

#### UNE RÉ-ORIENTATION : INDEMNISATION DES VICTIMES

Depuis la révolution industrielle et les risques qu'elle fait supporter au grand public, on s'est toujours efforcé au niveau législatif, judiciaire, administratif ou doctrinal à faire de l'"erreur" de l'entrepreneur une façon d'indemniser l'atteinte aux "droits" de la victime<sup>28</sup>.

Les diverses initiatives de réforme du droit et les législations adoptées à cette occasion témoignent tout simplement d'un déplacement du centre d'intérêt. De nos jours, et depuis quelques années déjà, on cherche de plus en plus à protéger les victimes et à répondre au besoin d'une indemnisation équitable et satisfaisante. Les tribunaux ont été le théâtre de cette tendance que l'on observe plus particulièrement aux États-Unis. Le remue-ménage qui a marqué tout le domaine de la responsabilité du fait des produits, avec pour résultat la formulation d'une règle de responsabilité stricte pour les produits défectueux, est d'abord et avant tout un phénomène judiciaire. L'élimination de l'obligation d'avoir un lien direct avec le défendeur, l'extension des garanties implicites, le recours ouvert également à l'utilisateur ou au spectateur, la rationalisation de la responsabilité du fournisseur avec cette nouvelle règle de la responsabilité stricte, tout cela est le résultat de la révolution de la jurisprudence américaine en ce qui concerne la responsabilité du fait des produits. Tout cela est bien connu et nous n'y reviendrons pas<sup>29</sup>.

La genèse de cette évolution n'est pas très mystérieuse. Les dommages causés par des produits défectueux ne devraient pas être supportés par des victimes du hasard. Ils devraient être répartis entre tous les consommateurs qui bénéficient des diverses techniques de production qui dominent le marché de la consommation.

En se servant du régime de partage des risques qui a cours dans le domaine des affaires, les tribunaux ont réussi à faire, avec la responsabilité du fait des produits, ce que la législation a consacré dans le domaine des accidents du travail et des accidents d'automobiles. Le but commun, atteint par différents instruments juridiques, était de prévoir la distribution des pertes dues aux accidents<sup>30</sup>.

Cette préoccupation des tribunaux concernant la répartition du préjudice plutôt que la conduite du responsable est en accord avec l'idée de plus en plus forte de la responsabilité sociale qu'on retrouve également dans d'autres domaines de réforme sociale. Et comme le faisait observer le professeur Friedman, la prépondérance grandissante du principe de la responsabilité de la société dans le cas des accidents n'est pas imputable à un quelconque abandon cynique du principe de la responsabilité individuelle, mais au fait que des millions de personnes sont exposées à des accidents dans des usines, sur la route, en avion ou parce qu'elles sont menacés par le chômage<sup>31</sup>. Cette notion de responsabilité collective ou communautaire est sous-jacente aux nombreuses propositions actuelles en matière d'indemnisation universelle des accidents.

Comme le disait le comité Woodhouse :

Dans l'intérêt national et à titre d'obligation nationale, la communauté doit protéger tous les travailleurs et leurs conjoints, lorsqu'une incapacité physique les empêche de contribuer, par leur travail, au bien-être général de la société<sup>32</sup>.

Selon les professeurs Glasbeek et Hasson :

Si la richesse d'une société équivaut à l'ensemble de tout son actif, toute diminution de cet actif représente une perte pour la société. Si les êtres humains sont considérés comme faisant partie de l'actif de la société, puisqu'ils représentent des entités de production pour la société, les blessures subies par un être humain doivent être considérées comme une perte pour la société. Puisque la blessure subie par une personne équivaut à une perte pour la société, il semble logique que la société, en tant que telle, doive supporter la perte<sup>33</sup>.

D'après le professeur England :

En réponse à la crise que connaît le régime de responsabilité extra-contractuelle, la doctrine américaine moderne a fait des efforts considérables pour créer une meilleure théorie générale de la responsabilité. Dans leur forme actuelle, ces tentatives sont vouées à l'échec puisqu'elles constituent une action désespérée de l'arrière-garde doctrinaire en vue de conserver un régime tradition-

nel individualiste dans un monde en mutation constante. Chez Calabresi et Posner, cet individualisme se retrouve sous une forme économique, soit le concept de la prévention par la concurrence. Chez Epstein et Fletcher, on retrouve l'individualisme classique dans l'adhésion stricte au concept de la justice corrective. En matière du droit des accidents, la tendance générale est cependant opposée : les concepts de justice distributive prédominent dans une société de plus en plus collectiviste.

Dans le domaine des dommages corporels, une croissance graduelle de l'assurance sociale est à prévoir. Cette tendance n'est sûrement pas due à des considérations purement économiques visant à la réduction accessoire du coût des accidents. C'est plutôt une conséquence de la sensibilisation croissante en faveur de l'indemnisation par la société des personnes victimes d'accidents<sup>34</sup>.

Comme le dit le professeur Ison :

Grâce à la création de programmes spéciaux d'indemnisation, à l'adoption de lois de sécurité sociale et à l'acceptation d'un rôle plus actif de la part du gouvernement, la réparation des dommages corporels ne doit plus obligatoirement être traitée comme une question de droits et de responsabilités entre deux parties<sup>35</sup>.

Et enfin, tel qu'exprimé par le professeur Henderson :

En cas d'incapacité, l'indemnisation devrait être considérée comme un droit et non comme une faveur<sup>36</sup>.

On peut expliquer cette tendance prononcée à la responsabilité sociale et à l'indemnisation de la victime en se reportant à l'évolution du sens des responsabilités communautaires et de la conscience de la collectivité. On peut aussi l'expliquer de façon moins émotive en parlant de coûts. Un des moteurs les plus sûrs de l'évolution actuelle en matière de sécurité sociale et d'assurance sociale pourrait être de caractère purement financier : l'assurance sociale est tout simplement moins chère. Nous reviendrons sur ce point au chapitre VIII, mais il semble opportun de signaler que la Commission Pearson a établi que l'abolition du régime de responsabilité civile dans le cas des blessures individuelles et la mise en oeuvre d'un régime global d'indemnisation des victimes sans égard à la faute permettrait une économie nette de £84 millions par année<sup>37</sup>.

Quelle que soit l'origine de l'intérêt que l'on porte à l'heure actuelle à l'indemnisation de la victime, force est de constater que l'évolution vers un régime d'indemnisation de l'assuré sans égard à la faute dépend beaucoup de la richesse de la société. Selon le professeur

Henderson, il existe une corrélation très nette entre l'accroissement de la richesse de la société et l'évolution vers un régime d'indemnisation sans égard à la faute.

Lorsqu'une société se développe du point de vue économique, de sorte que les besoins fondamentaux des individus sont comblés et que la plupart jouissent d'un niveau de vie relativement élevé, les pertes dues aux accidents semblent être plus fortuites. On a donc tendance à vouloir répartir ces pertes sur un grand nombre de personnes afin de mitiger leur effet, et cette distribution est possible grâce à la richesse marginale disponible. Une société d'abondance peut non seulement aspirer à la sécurité mais aussi fournir les moyens de l'atteindre. Les gens ont maintenant l'argent nécessaire pour former un fonds, avec les autres personnes qui se trouvent dans la même situation, afin de diminuer les risques de pertes catastrophiques ou de moindre importance. On considère que les pertes fortuites constituent une injustice, non seulement envers la personne, mais aussi envers la société [...]. Le régime de réparation des pertes accidentelles n'est pas vraiment en crise, il change plutôt d'état. Grâce à sa richesse, la société peut maintenant répartir la plupart des pertes matérielles fortuites à travers un régime d'assurance<sup>38</sup>.

Le professeur Henderson nous rappelle qu'il est simple de passer d'un régime d'assurance responsabilité civile à un régime d'assurance individuelle lorsque la victime est la principale préoccupation. Cette observation vient étayer ce que disait le professeur Linden quand il affirmait que ce serait un petit pas à franchir que d'adopter un régime d'indemnisation universel<sup>39</sup>.

#### UN RÉGIME UNIVERSEL D'INDEMNISATION DES ACCIDENTS EST-IL INÉVITABLE?

Est-ce vraiment inévitable? N'est-ce qu'une question de temps? Y aura-t-il un régime universel d'indemnisation des accidents dans chacune des dix provinces d'ici la fin des années 80? Va-t-on réunir les trois niveaux de protection en un seul régime plus efficace et plus facile à administrer? D'après ce que nous avons vu jusqu'à maintenant, la réponse est évidente : la logique, la rationalité, et les responsabilités sociales et financières exigent l'intégration et la mise en oeuvre d'un seul régime d'indemnisation universel des accidents. Que nous en arrivions inévitablement à un régime sans égard à la faute semble évident aux personnes qui se sont intéressées à la question.

Le Professeur Bruce Dunlop précise :

L'action en responsabilité civile ne sera pas abolie tant qu'on ne considèrera pas, finalement, que le coût est injustifié. L'action en responsabilité civile est tenace, mais elle est vouée à disparaître<sup>41</sup>.

Le Professeur Jeffrey O'Connell est d'avis que :

La manière de passer du régime de réparation des dommages corporels fondé sur la faute à un régime d'assurance sans égard à la faute n'est pas très claire; est-ce qu'on adoptera un régime facultatif d'assurance individuelle ou du tiers responsable, ou un régime mixte, ou des réformes importantes comme celles élaborées en Nouvelle-Zélande, ou un autre régime de compromis? Il est clair, cependant, que le système actuel d'avocats recherchant la faute comporte tous les inconvénients des deux domaines (des primes de plus en plus élevées et des prestations insuffisantes) et qu'il est voué à l'échec. De fait, il est surprenant que cette façon démodée de traiter des accidents soit demeurée en vigueur si longtemps au XX<sup>e</sup> siècle<sup>42</sup>.

Le Professeur Stephen Waddams, quant à lui, énonce :

Il y a beaucoup à dire en faveur de l'adoption d'un régime obligatoire d'indemnisation des accidents puisqu'il existe des méthodes d'indemnisation des victimes d'accidents plus efficaces, plus rationnelles et plus justes que le régime actuel des recours en responsabilité. Si l'indemnisation des accidents est considérée comme un objectif social souhaitable, il est difficile de comprendre la raison d'être d'une distinction entre la victime innocente d'un accident qui a la chance de trouver un défendeur légalement responsable de l'accident et la victime qui, ayant subi le même préjudice, ne peut trouver une personne ou quelqu'un de solvable à qui on peut imputer la responsabilité<sup>43</sup>.

M. Roy Jamha, président du Workers' Compensation Board de l'Alberta prédit l'adoption prochaine au Canada d'un programme semblable à celui en vigueur en Nouvelle-Zélande<sup>44</sup>.

Malheureusement, ces prédictions continuent de tomber dans l'oreille d'un sourd. Quand on discute de responsabilité du fait des produits aujourd'hui, on discute des règles de la responsabilité civile. Que dire de cet entêtement, cette obsession même, à s'en tenir à la responsabilité civile? Pourquoi ne parler encore et toujours que de responsabilité stricte pour les accidents qui se produisent ailleurs qu'au travail et ne mettent pas en cause une automobile quand nous avons en main toutes les données voulues pour aller de l'avant? Il y a de quoi s'interroger. Nos pères ont reconnu la nécessité de mettre en oeuv-

vre un régime d'indemnisation des victimes d'accidents du travail sans se creuser la tête. Et aujourd'hui, avec les montagnes de données et les analyses actuarielles sophistiquées que nous possédons et qui appuient toute la rationalisation et l'harmonisation, nous avançons à contrecœur. Le professeur O'Connell a raison, nous sommes, par rapport à nos prédécesseurs, une bande de timides :

Le droit de responsabilité extra-contractuelle a d'abord été appliqué dans le domaine des accidents du travail; et c'est relativement tôt que quelques personnes très intelligentes, et même d'autres qui l'étaient moins se sont aperçues que l'application de ce concept avait des conséquences désastreuses. Bismarck, qu'on ne peut sûrement pas prendre pour un apôtre du libéralisme, a rejeté toute l'institution. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, en Angleterre le parti tory, qui n'était pas non plus constitué des hommes les plus brillants, les plus éveillés ou les plus libéraux que la terre ait portés, a reconnu que le système avait des conséquences désastreuses et qu'on devait y renoncer. Cela leur a pris beaucoup de confiance puisqu'au début du siècle, il n'y avait pas de statistiques actuarielles pour prévoir le coût de l'indemnisation des accidents du travail en Grande-Bretagne, en Australie, en Nouvelle-Zélande, au Canada et aux États-Unis. Personne ne savait ce que cela coûterait. Ils ont donc vraiment eu confiance. Et je crois que cela démontre que nous sommes des timides aujourd'hui quand nous nous inquiétons du coût d'un changement semblable dans d'autres domaines, alors que nous avons en main beaucoup plus de données pour nous permettre de faire ce changement<sup>45</sup>.

En toute franchise cependant, notre timidité et la tentation actuelle de rafistoler le système peut s'expliquer. En fait, ce ne sont pas tous les experts du domaine qui pensent que l'assurance de la victime sans égard à la faute est souhaitable ou impossible à éviter. Le juge Linden qui est reconnu comme étant un spécialiste dans le domaine, croit encore à la valeur et à la validité de notre régime et à une "coexistence pacifique" de ses trois niveaux<sup>46</sup>. Lors d'un colloque récent sur l'indemnisation de la victime d'accidents, il s'est exprimé ainsi :

Malgré ses défauts [...] notre régime à trois niveaux, y compris le droit de la responsabilité civile, est tout compte fait un assez bon régime; de fait, c'est l'un des meilleurs régimes au monde<sup>47</sup>.

Qu'un éminent juriste, qui a consacré sa vie à l'étude du problème des accidents continue à défendre le système actuel que la plupart des observateurs qualifient de fatras, voilà matière à réflexion. Aurions-nous négligé des sources de renseignements, lesquelles? Linden défend-il le maintien de la responsabilité civile parce qu'elle présente des avantages au niveau de l'indemnisation? Ou parce qu'elle constitue

un moyen efficace de prévention? Y a-t-il quelques autres bonnes raisons de conserver le régime actuel? Il est temps d'examiner tous les arguments en faveur ou contre ce régime.

Le chercheur objectif n'a qu'à se reporter aux très nombreuses études sur le sujet. Que savons-nous, en réalité, de la valeur et de la viabilité du maintien du régime de la responsabilité civile? Nous examinerons en détail les données disponibles dans les deux prochains chapitres.

## RÉFÉRENCES

1. Holmes (1881) p. 96.
2. Id.
3. Linden, Symposium de Calgary (1979) p. 156.
4. Voir notamment "Compensation: A Widow Learns the Bitter Truth", Globe and Mail (6 juin 1980) p. 3 et "Workers' Compensation Board Under Fire", Toronto Star (16 août 1980) p. B-5. L'assurance-maladie provinciale a aussi fait l'objet d'une grande controverse. Voir infra, note 5; note 3, chapitre IX.
5. En Ontario, par exemple, Paul Weiler a reçu une subvention pour effectuer une étude approfondie de la Commission des accidents du travail. Le rapport du juge Emmett Hall sur l'assurance-maladie provinciale est maintenant terminé et est à l'étude. Voir également "Restrict MDS' Fees, Scrap Premiums, Ottawa Told", Globe and Mail (4 septembre 1980) p. 1.
6. 1972, annexe 2, telle que modifiée par l'Accident Compensation Act (N° 2) 1973, art. 4(c).
7. Australie (1974).
8. Wright et Linden (1980) pp. 15-47 et 15-48.
9. Voir notamment les opinions exprimées par l'Ontario Select Committee on Company Law (1978) p. 342.
10. Supra, note 50, chapitre I.
11. Ces propositions sont examinées en détail dans Allen, Bourn et Holyoak (1979). Voir aussi Fleming (1979); Weir (1978); Ogus, Cortfield et Harris (1978).
12. U.S. Dept. of Transportation (1971).
13. U.S. Dept. of Transportation (1977).
14. Ontario Select Committee on Company Law (1978) pp. 339-342.
15. Pour une liste récente, voir Note (1977). Voir aussi O'Connell (1977b) (1979) pp. 157-175.
16. Wright et Linden (1980) pp. 15-33. Voir aussi O'Connell (1979) pp. 157-175.
17. Mich. Stat. Ann. art. 24-13135 (1979), traité dans O'Connell (1979) pp. 157 et suiv.

18. Epstein (1980b) pp. 769-770.
19. U.S. Dept. of Transportation (1977). Dans les États qui ont adopté une bonne législation tels le Minnesota et plus particulièrement le Michigan, le succès du régime sans faute a été si frappant que ce n'est qu'une question de temps avant qu'il soit universellement accepté. O'Connell, Symposium de Calgary (1979) p. 144.
20. Guest (1980) p. 203.
21. Id., pp. 2 et 3.
22. Voir notamment "MPs Cheer Increase in War Pensions", Globe and Mail (10 juillet 1980) p. 9.
23. Smith (1913) pp. 251 et 367.
24. Glasbeek et Hasson (1977) pp. 419 et 420.
25. Ontario Law Reform Commission (1973) p. 107.
26. Ontario Select Committee on Company Law (1978) p. 63.
27. Traité dans Wright et Linden (1980) pp. 15-40 à 15-41. Voir également le Guide de l'assurance-automobile au Québec (1979).
28. Ehrenzweigh (1977) p. 110.
29. Pour une analyse détaillée de la "révolution" en matière de responsabilité du fait des produits aux États-Unis, voir les documents, supra, note 25 et note 5, chap. I. Voir aussi Prosser (1966) et McKean (1970b).
30. Henderson (1976) p. 415.
31. Friedman (1970) p. 163.
32. Cité dans Palmer (1973) p. 32.
33. Glasbeek et Hasson (1977) p. 397.
34. Englard (1980) p. 68.
35. Ison (1967) p. 29.
36. Henderson (1969-1970) p. 157.
37. Les calculs sont décrits en détail dans Atiyah (1979) p. 242; voir également le chap. VIII.
38. Henderson (1967) pp. 420 et 421.

39. Id., pp. 418 et 419.
40. Linden, Symposium de Calgary (1979) p. 156.
41. Dunlop (1975) p. 447.
42. O'Connell (1979) p. 219.
43. Waddams (1980) p. 268.
44. Jamha, Symposium de Calgary (1979) p. 134.
45. O'Connell, Symposium de Calgary (1979) p. 74.
46. Linden (1966b).
47. Linden, Symposium de Calgary (1979) p. 154.



## Chapitre V

### RESPONSABILITÉ CIVILE ET RÉPARATION DU PRÉJUDICE

"Les deux objectifs principaux poursuivis par le droit de la responsabilité civile sont la réparation du préjudice et la prévention du fait dommageable"<sup>1</sup>. Il peut exister d'autres raisons, notamment celle de la rétribution, mais elles ne prédominent pas. La réparation et la prévention demeurent les principaux motifs au maintien du système de la responsabilité civile. Les projets de réforme actuels qui favorisent l'adoption du principe de la responsabilité stricte dans le cas d'une blessure causée par un produit, se fondent sur la thèse suivante : les règles de la responsabilité civile sont valables et applicables; il est bon de les conserver; il suffit de remplacer le principe de l'imputabilité de la faute par celui de la responsabilité stricte.

L'adoption de la responsabilité stricte permettra-t-elle au principe de la responsabilité extra-contractuelle d'agir comme mécanisme rentable d'indemnisation ou de prévention? Même en adoptant la responsabilité stricte, est-on justifié de retenir l'action responsabilité civile dans le cas d'accidents qui ne sont pas des accidents du travail ou des accidents d'automobiles? Après 20 ans de recherches bien documentées, nous possédons maintenant les données nous permettant d'évaluer le bien-fondé des arguments relatifs à l'indemnisation et plus particulièrement à la dissuasion, arguments dont on se sert actuellement pour légitimer la réforme de la responsabilité civile par l'adoption de la responsabilité stricte. Dans ce chapitre, nous allons examiner les éléments relatifs à l'argument de la réparation. Au chapitre VI, nous ferons de même pour la prévention.

#### LA RESPONSABILITÉ CIVILE COMME MOYEN DE RÉPARATION

Selon le Report on Products Liability<sup>2</sup> de la Commission de la réforme du droit de l'Ontario publié récemment : "en matière de responsabilité du fait des produits, le principal objet de la responsabilité civile consiste à trouver une formule rationnelle, juste et pratique d'indemnisation des victimes d'accidents"<sup>3</sup>. Toutefois, personne aujourd'hui, pas même M. Waddams qui a dirigé les recherches en vue de la publication du rapport susmentionné, ne prétend que les règles de responsabilité civile sont plus valables que les autres formules d'indemnisation en cas d'accidents. En effet, il se dégage clairement des écrits à ce sujet que la responsabilité civile comme moyen de réparation échoue lamentablement. Comme l'indique M. Waddams dans son ouvrage intitulé Products Liability :

Si notre objectif était l'indemnisation des victimes d'accidents, nous pourrions affirmer que l'opportunité d'instituer un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents ne fait plus de doute. Pour réussir à obtenir réparation sous le régime de la responsabilité civile, il faut être en mesure de trouver et d'identifier un coupable qui soit solvable et qui puisse être tenu légalement responsable. Il s'agit d'une aventure longue et coûteuse où interviennent tribunaux, avocats et assureurs pour arriver à un résultat qui pourrait être obtenu à bien meilleur compte et de façon plus efficace et équitable en indemnisant toutes les victimes d'accidents. En réalité, la collectivité supporte déjà une grande partie du coût des accidents par le truchement des divers services sociaux<sup>4</sup>.

Il suffit de quelques instants de réflexion pour constater que les lacunes du système de recours en responsabilité civile comme moyen de réparation universelle dans le cas d'une blessure causée par un produit sont évidentes après quelques instants de réflexion. Chacun des points suivants, notamment, ont été largement traités dans la documentation en la matière : l'exclusion arbitraire des victimes qui ne peuvent trouver le responsable, ou ne peuvent lui imputer la faute; les iniquités inhérentes aux poursuites en justice qui sont souvent le jeu du hasard; les retards indus relatifs à l'obtention d'une indemnisation, et les frais exorbitants liés à l'action en justice. Tout le monde est unanime à dire que si la réparation constituait le seul avantage des recours en responsabilité civile, ils auraient été abolis il y a des dizaines d'années.

Nous pourrions peut-être passer immédiatement au chapitre VI et à un principe clairement plus défendable, celui de la prévention. Cependant, aux fins de cette étude et à l'intention de ceux qui croient peut-être encore au principe de la responsabilité civile comme moyen de réparation, nous allons apporter un certain nombre d'éléments plus étoffés qui prouvent le contraire.

## LA RÉPARATION : LES LACUNES DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE

1. Plus de 50 p. 100 des victimes ne sont pas indemnisées. C'est la conclusion la plus importante à laquelle sont arrivés ceux qui depuis 15 ans se sont penchés sur l'étude de la responsabilité civile. "Moins de la moitié des victimes sont indemnisées sous le régime de la responsabilité civile[...] moins de la moitié obtiennent pleine réparation"<sup>5</sup>. Le Report of the Osgoode Hall Study on Compensation for Victims of Automobile Accidents<sup>6</sup>, le Report on Motor Vehicle Accident Compensation de la Commission de la réforme du droit de l'Ontario<sup>7</sup>, l'étude récente menée par le département américain des transports<sup>8</sup> et de multiples autres études, articles et ouvrages<sup>9</sup> confirment que plus de 50 p. 100 des victimes d'accidents ne sont pas indemnisées dans le régime de responsabi-

lité civile. Que cet état de fait découle de l'impossibilité pour la victime d'imputer la faute à un responsable ou de prouver que le produit était effectivement défectueux, d'une part, ou résulte des frais et de l'incertitude dans les recours en responsabilité, d'autre part, la conclusion de la National Commission on Product Safety dans son rapport final publié en 1970 s'applique encore aujourd'hui : "la plupart des consommateurs victimes de dommages corporels attribuables à des produits manufacturés ne sont jamais indemnisés"<sup>10</sup>. Cette seule conclusion justifie l'abolition de la responsabilité civile comme mécanisme d'indemnisation. L'instauration d'un régime gouvernemental d'indemnisation des victimes sans égard à la faute (comme le régime d'indemnisation des victimes d'accidents du travail ou celui de l'assurance-maladie provinciale) constituerait une approche beaucoup plus globale.

2. Les victimes de blessures graves sont "sous-indemnisées" alors que les victimes de blessures légères sont "surindemnisées". Plusieurs études démontrent que le régime de la responsabilité extra-contractuelle tend à "surindemniser" les victimes de blessures légères alors qu'il "sous-indemnie" systématiquement les victimes de blessures graves<sup>11</sup>. Ceci est imputable à l'élément de hasard qui entre en jeu dans les recours en responsabilité civile.

3. Le jeu de hasard des recours en responsabilité civile. Un observateur américain a décrit les recours en matière de responsabilité du fait des produits et plus particulièrement les efforts des tribunaux pour déterminer la faute ou le défaut comme étant "un processus peu commode qui prend beaucoup de temps, coûte très cher et manque de précision d'une manière frisant le ridicule"<sup>12</sup>. Par ailleurs, l'influent Briefing Report publié par l'Interagency Task force on Products Liability en arrive à la conclusion que "le droit de responsabilité du fait des produits comporte des incertitudes qui en font une loterie tant pour les assureurs que pour les victimes"<sup>13</sup>. La notion selon laquelle la poursuite en justice constitue une "loterie" a été examinée en détail par MM. Terry Ison et Jeffrey O'Connell dans leur ouvrage respectif judiciairement intitulé The Forensic Lottery<sup>14</sup> et The Lawsuit Lottery<sup>15</sup>. O'Connell énumère comme suit les divers facteurs qui font bel et bien de la poursuite en responsabilité du fait des produits un jeu de hasard :

Le régime de la responsabilité extra-contractuelle fonctionne un peu comme une loterie. Les critères les plus importants du dédommagement tiennent surtout du hasard :

- 1) la personne a-t-elle eu assez de chance pour être blessée par quelqu'un dont la conduite ou le produit est fautif?
- 2) le défendeur possède-t-il une assurance ou un patrimoine suffisant pour couvrir les dommages et les frais de l'action?
- 3) la personne peut-elle prouver

qu'elle a eu une conduite exempte de faute? et 4) la personne a-t-elle réussi à engager un avocat qui sait exploiter toutes les variables devant un jury facilement impressionnable, allant jusqu'à décrire d'une manière vivante les douleurs subies par la victime? On ne doit pas s'étonner du fait que 55 p. 100 des accidentés de la route ne reçoivent aucune indemnisation du régime de responsabilité civile.

4. L'évaluation judiciaire des dommages est par définition arbitraire, inéquitable et inapplicable. L'aspect loterie de la poursuite en responsabilité du fait des produits est surtout évidente lorsque la cour tente de calculer le préjudice du demandeur. D'ailleurs, la nature arbitraire de ce processus a été amplement dénoncée. Le manque de rigueur et la nature intuitive du calcul des dommages sont particulièrement évidents lorsqu'il s'agit de préjudice non économique ou moral comme la douleur et la souffrance. Comment un tribunal peut-il évaluer la valeur monétaire de la douleur et de la souffrance? Combien "vaut" un traumatisme psychique? Dix dollars? Dix milles dollars? Comment en évaluer la gravité? Peut-on seulement l'évaluer? Selon Jeffrey O'Connell, la tentative des tribunaux "d'évaluer" la douleur et la souffrance qui constituent un dommage difficile à mesurer et à définir, est ridicule et consiste tout simplement en "un exercice de devinette arbitraire et cynique"<sup>17</sup>. Dans son étude portant sur les indemnités pour douleur et souffrance accordées par les tribunaux, Patrick Atiyah conclut que "les montants accordés pourraient être multipliés ou divisés par deux du jour au lendemain et ils seraient tout autant justifiés ou injustifiés qu'ils le sont à l'heure actuelle"<sup>18</sup>.

Chose étonnante, l'évaluation arbitraire de l'indemnité touche également le calcul du préjudice économique subi par le demandeur, notamment les frais médicaux, la perte de revenu et les frais liés à des soins ultérieurs. En l'occurrence, la preuve empirique est de nouveau convaincante : en pratique, les tribunaux sont tout simplement incapables d'en arriver à un montant équitable qui représente réellement la valeur du préjudice subi par le demandeur. La victime réclame souvent une indemnité pour compenser la perte de revenu éventuelle et les frais liés aux soins ultérieurs. Le tribunal doit donc essayer de prévoir quels seront, à long terme, les taux d'intérêt et l'inflation, et ensuite déterminer le montant d'indemnité "approprié". Dans la pratique, comme le fait remarquer le juge Dickson dans une cause récente qui a été portée devant la Cour suprême du Canada, un juge ne peut rien faire d'autre que regarder dans sa "boule de cristal" pour évaluer les dommages appropriés<sup>19</sup>.

Cette difficulté découle évidemment en grande partie du mode d'indemnisation unique et final que constitue le montant forfaitaire en common law. Cette indemnité forfaitaire est invariablement des plus arbitraire et est vraiment déterminée à l'aveuglette. Selon John Fleming, les défauts de ce mode d'indemnisation unique et final sont "lamentables au point de dépasser l'entendement"<sup>20</sup>. L'absurdité du montant forfaitaire accordé à titre de dommages a aussi été étudiée en fonction de son incidence négative sur la réadaptation de la victime :

Ces problèmes s'aggravent encore en raison de l'attribution d'un montant forfaitaire à titre d'indemnité, usage dicté par la common law. Autrement dit, l'indemnisation ne se fait pas au fur et à mesure que les dommages s'accroissent; aucun montant n'est versé avant la toute fin des procédures. Ainsi, on comprendra que les compagnies d'assurance tireront parti du délai de plusieurs mois et même des années qui s'écoulent avant le procès pour inciter le demandeur et son avocat à accepter un montant de beaucoup inférieur à ce qu'un jury pourrait accorder, simplement pour régler l'affaire et donner au demandeur l'argent liquide dont il a grandement besoin pour couvrir ses pertes de revenu et payer les frais médicaux pour lesquels il ne reçoit aucune indemnisation. La méthode du montant forfaitaire tranche avec plusieurs autres formes d'assurance, notamment l'assurance-maladie dont les prestations sont versées périodiquement à mesure qu'il faut payer les factures. De plus, le principe de l'indemnité forfaitaire en common law signifie que, dans les cas de dommages corporels graves dont les séquelles peuvent se manifester bien après la date du règlement ou du jugement, il faut nécessairement pouvoir prévoir l'étendue des dommages futurs. Une telle situation donne lieu à une autre controverse âpre et stérile entre le demandeur et le défendeur : le médecin du demandeur exagère démesurément les séquelles de la blessure alors que le médecin de la compagnie d'assurance les minimise. Pris entre les deux, le jury, "douze personnes d'ignorance moyenne" comme les appelait un certain humoriste, cherche à déterminer quel médecin exagère le moins. (Dans certains cas d'amputation, on a parfois l'impression que le médecin du demandeur est sur le point d'affirmer que l'amputation va s'aggraver tandis que le médecin de la compagnie d'assurance semble croire que le membre va repousser.) Il ne faut jamais oublier qu'une fois les dommages fixés à la suite du règlement d'un jugement, il est impossible d'en changer le montant, même s'il appert, à la lumière de l'état ultérieur de la victime, que le montant est d'une insuffisance pitoyable ou encore exagérément élevé.

Le régime qui en résulte, même lorsqu'il est appliqué par des experts en la matière, finit souvent par porter préjudice à la victime au lieu de lui porter secours. Les autorités médicales ont toujours reconnu qu'en cas de traumatisme, la rapidité des soins est essentielle à une bonne guérison. La victime doit être amenée à oublier l'accident, surtout dans les cas où elle doit faire de la rééducation. Selon un membre du Comité sur les traumatismes du Collège américain des médecins (American College of Surgeons' Committee on Trauma), "la rééducation fonctionnelle devrait commencer le jour même de l'accident et se poursuivre tant qu'il y a un espoir de progrès". Il y a des avocats spécialisés dans les dommages corporels qui, avec habileté et compétence, favorisent un point de vue tout à fait contraire.

De nombreux médecins sont scandalisés à juste titre par un système qui, contrairement au bon sens médical, presse les victimes d'accidents de se rappeler, d'entretenir, de caresser et même d'immortaliser le moindre bobo ou la moindre douleur qui a résulté d'un accident. Toujours selon le même membre du Comité sur les traumatismes, "plusieurs cas d'incapacité partielle temporaire ont évolué en incapacité partielle permanente ou même totale permanente du fait que tout l'accent avait été mis sur l'aspect juridique du problème au détriment de l'aspect médical". Voici ce que déclarait John Nemiah dans la revue de l'American Trial Lawyers' Association :

Tous les intéressés devraient se rendre compte du fait que la nature contradictoire du procès pour dommages corporels contribue à accentuer chez la victime les doléances, le sentiment d'être en droit d'obtenir réparation et l'esprit de vengeance - ce qui aiguise son agressivité alors que toute son attention devrait être consacrée à sa rééducation et, éventuellement, à retrouver son autonomie.

Il faut bien reconnaître que les délais qui sont souvent nécessaires dans les causes d'accidents contribuent à enfermer le patient pendant des mois, voire des années, dans une existence qui n'est qu'indécision, désœuvrement et qui le rend dépendant. Pendant cette période, il est souvent inutile de commencer la rééducation et, en réalité, le patient reste invalide tant que ses problèmes juridiques ne sont pas réglés.

Mais, comme nous l'avons déjà mentionné, une fois que les problèmes juridiques sont réglés, il est parfois trop tard pour commencer la rééducation. Il est vraiment tragique que le droit oblige les victimes d'accidents à faire,

selon l'expression d'Alfred Conard, professeur de droit à l'université du Michigan, un choix schizophrénique entre la "réparation" au sens médical et la "réparation" au sens juridique.

Ainsi, les quelques victimes d'accidents qui réussissent à se sortir du labyrinthe de l'action responsabilité civile, avec toutes ses vicissitudes émotives et procédurales, sont souvent les perdantes même lorsqu'elles ont gain de cause. Si elles remportent la bataille juridique, elles perdent cependant la guerre qu'elles auraient dû livrer en vue de retrouver, dans toute la mesure du possible, leur activité physique et mentale au maximum. Non seulement sont-elles aux prises avec les blessures et les souffrances que l'indemnisation devait soulager, mais il y a même un risque d'aggravation de leur état du fait que toute l'attention a porté sur l'aspect juridique du problème plutôt que sur l'aspect médical<sup>21</sup>.

Dans un ouvrage précédent, O'Connell a décrit la règle du calcul de l'indemnité pour blessure comme "un cauchemar d'inefficacité et d'iniquité"<sup>22</sup>. Dans l'arrêt Andrews c. Grand & Toy Ltd.<sup>23</sup>, le juge Dickson de la Cour suprême du Canada, dénonce la valeur grandement illusoire des méthodes actuarielles modernes et préconise une réforme législative en profondeur des recours en responsabilité civile dans le cas de dommages corporels.

La question des dommages-intérêts pour préjudice corporel a grand besoin d'une réforme législative. Trop de temps et d'argent sont dépensés à la détermination de la faute et à l'estimation des dommages-intérêts. Il est troublant de constater que les victimes ne pouvant établir la faute restent sans indemnisation. En outre, lorsqu'une indemnité est versée, il est illogique d'être astreint à un régime de paiements forfaitaires et définitifs[...]. Il doit être possible de mettre sur pied un système de révision périodique des paiements en fonction des besoins de la victime et des coûts y afférents<sup>24</sup>.

Le mode d'indemnisation normal consacré dans la plupart des régimes gouvernementaux d'indemnisation de la victime sans égard à la faute prévoit évidemment des paiements périodiques indexés selon l'augmentation du coût de la vie (plutôt qu'une indemnité forfaitaire unique et finale).

5. Les délais sont considérables. Notre système d'assurance et recours en responsabilité entraînent de longs délais. Les poursuites en justice prennent beaucoup de temps, pas seulement quelques jours ou quelques mois, mais des années. Il n'est pas rare de voir le demandeur, lui-même sans le sou, attendre sept, huit ou neuf ans avant d'être finalement indemnisé. Dans les trois dernières causes de dommages corporels portées devant la Cour suprême du Canada, les délais ont de toute évidence été pénibles pour tous les intéressés. Dans Teno c. Arnold<sup>25</sup>, les parents d'une fillette de quatre ans et demi gravement handicapée ont dû attendre neuf ans avant de recevoir finalement une compensation; dans Andrews c. Grand & Toy Ltd.<sup>26</sup>, l'affaire a duré six ans, et dans Thornton c. Board of School Trustees<sup>27</sup>, l'action a traîné pendant sept ans. En Nouvelle-Zélande, le délai moyen entre la présentation de la demande d'indemnisation et la première prestation est de 12 jours<sup>28</sup>! Les données sur la récente expérience américaine portant sur le régime d'assurance-automobile modifié (complémentaire) sans égard à la faute témoignent également de la rapidité accrue du paiement. Une étude menée par M. Alan Widiss dans les États où il existe un régime sans égard à la faute démontre que le délai entre le dépôt d'une demande d'indemnisation auprès d'une compagnie d'assurance et le moment où la victime de l'accident touche le premier versement à titre de remboursement des soins médicaux varie entre quatre et sept jours dans plus de 50 p. 100 des cas; dans 90 p. 100 des cas, la victime touche le premier paiement dans le mois qui suit la demande alors que dans 97,9 p. 100 des cas, elle le touche en dedans de six mois<sup>29</sup>. Divers rapports soumis au département américain des transports par les services d'assurance du Colorado, du Connecticut, du Michigan et du New Jersey contiennent des statistiques semblables et l'Insurance Bureau du Michigan indique que "pour les accidents d'automobiles, la plupart des réclamations sont réglées dans les 30 jours"<sup>30</sup>. En vertu du régime qui prévoit l'imputabilité de la faute (recours en responsabilité et assurance responsabilité civile), seulement 57,6 p. 100 de toutes les réclamations ont été réglées et payées dans les six mois suivant leur dépôt. Quant aux autres, elles ont traîné en longueur et ont pris des années à se régler<sup>31</sup>.

6. Les coûts de fonctionnement du régime de responsabilité extra-contractuelle sont énormes. L'une des principales lacunes du régime réside dans le rapport coût-efficacité. Toutes les études démontrent que "le coût d'administration du régime est environ deux fois plus élevé que le montant des indemnités versées"<sup>32</sup>. Pour chaque dollar versé en prime d'assurance, moins de 50 p. 100 va à l'indemnisation alors que le reste est absorbé par les frais d'administration<sup>33</sup>. Un régime d'assurance sociale sans égard à la faute peut par contre ne coûter que 12 cents par dollar de prime. L'instauration d'un système d'indemnisation sans égard à la faute et l'élimination des recours en justice qui prennent tant de temps et coûtent si cher, permettraient de reverser en prestation 80 à 90 p. 100 des primes payées<sup>34</sup>. Personne n'a été surpris lorsque la Commission de la réforme du droit de l'Ontario en est venue en 1973 à la

conclusion que "le coût du régime de la responsabilité civile ne justifie en rien que l'on continue à y avoir recours pour obtenir réparation des dommages corporels résultant des accidents d'automobiles"<sup>35</sup>. Cinq ans plus tard, l'Ontario Select Committee on Company Law faisait également remarquer, en recommandant l'adoption d'un régime d'assurance-automobile sans égard à la faute, que " les régimes de responsabilité sans faute, en minimisant la recherche de la faute permettent de réduire les frais d'expertise et de règlement de sorte qu'une plus grande proportion des primes perçues revient au public sous la forme d'indemnités"<sup>36</sup>.

Les études effectuées aux États-Unis ont confirmé que dans l'ensemble, la formule de la responsabilité civile est peu rentable même lorsque la règle de la responsabilité stricte prévaut. Les données soumises à l'Interagency Task Force on Products Liability ont révélé que pour chaque dollar versé en prestations, près de 75 cents étaient affectés aux frais de l'action<sup>37</sup>. Les études menées dans les états ayant adopté l'assurance-automobile sans égard à la faute sont également significatives. Une étude empirique sur la rentabilité du régime en Floride indique qu'après l'adoption de la loi sur l'assurance sans égard à la faute, les prestations versées ont augmenté de 51 p. 100, et le ratio prestations-prime, de 56 p. 100<sup>38</sup>. La conclusion de l'étude est la suivante : "il faut admettre l'hypothèse que le régime sans égard à la faute est plus rentable"<sup>39</sup>.

Par ailleurs, le système des recours en responsabilité civile n'est pas rentable, il est même extrêmement onéreux. Des sommes plus considérables sont versées aux avocats et aux ajusteurs d'assurance qu'aux victimes. Du point de vue social et des ressources humaines, le gaspillage est effarant.

Si on essayait de concevoir un système qui gaspillerait et dilapiderait nos précieuses ressources dans les secteurs de la santé et des assurances, on pourrait difficilement faire mieux que le système actuel<sup>40</sup>.

7. Même les "gagnants" perdent. On prétend qu'en vertu d'un régime d'indemnisation des victimes d'accidents sans égard à la faute, ceux qui pourraient gagner le procès risquent d'être "sous-indemnisés" et que les victimes ayant droit à une pleine indemnisation seraient mieux servies en ayant recours à l'action en responsabilité civile. Nous avons déjà présenté les raisons pour lesquelles le principe de la réparation ne justifie pas les recours en responsabilité civile. Même s'il était vrai que les "gagnants" sont le plus souvent traités injustement, cela ne contrebalance pas les nombreuses lacunes du recours en responsabilité. Est-on seulement justifié de dire que les "gagnants" sont bien traités?

Dans Teno c. Arnold<sup>41</sup>, la Cour suprême du Canada a accordé \$540 000 aux parents d'une fillette gravement handicapée par suite de blessures subies quand elle fut renversée par un camion de crème glacée. Comme il est indiqué précédemment, l'affaire a traîné devant les tribunaux pendant neuf ans. La plus haute instance au Canada a finalement établi "grâce à sa boule de cristal" la valeur appropriée des dommages à \$540 000. Diane Teno et ses parents ont "gagné" leur cause. Mais en sont-ils sortis gagnants? Après avoir étudié cette affaire ainsi que deux autres semblables, MM. Feldthusen et McNair en arrivent à une réponse troublante :

La force du régime de la responsabilité civile réside probablement dans la façon dont il avantage le "vainqueur". Certaines personnes, non seulement obtiennent gain de cause, mais se voient encore accorder une indemnité forfaitaire qui, par un coup de chance, s'avère suffisante pour satisfaire tous leurs besoins leur vie durant. Mais on peut se demander si Mme Téno, dans le meilleur intérêt de sa fille, n'aurait pas logiquement préféré recevoir en 1969, sans procès, des indemnités à échéances plus ou moins fixes pour couvrir le coût des soins et assurer un revenu de base décent durant cette période de près de neuf ans d'incertitude et pendant laquelle les frais se sont accumulés. N'y a-t-il pas beaucoup de demandeurs, parmi ceux qui ont obtenu gain de cause, qui auraient troquer la "justice" et la "satisfaction" du régime extra-contratuel, et ses indemnités injustifiées, contre un régime tel que celui de la Nouvelle-Zélande, avec ses indemnisations relativement peu coûteuses, rapides et garanties? Et si tel est le cas du "gagnant" de dommages parmi les plus importants jamais accordés au Canada, que dire des "perdants" - les demandeurs déboutés, les victimes d'accidents où aucune responsabilité ne peut être établie et les auteurs mêmes des délits<sup>42</sup>.

Le récent ouvrage de Jeffrey O'Connell intitulé The Lawsuit Lottery traitant du recours en responsabilité porte un sous-titre des plus appropriés : "Only the Lawyers Win" (seuls les avocats sont gagnants)<sup>43</sup>.

#### LE PRINCIPE DE LA RÉPARATION : UN CONCENSUS SE DÉGAGE

Dans une étude publiée en 1975, voici comment Jeffrey O'Connell présente notre système actuel d'assurance basé sur la responsabilité civile :

Il ne vise pas à indemniser les victimes d'accidents sur les fonds du régime d'assurance, mais plutôt à contester le droit des victimes d'accidents à une indemnisation sur les fonds du régime d'assurance; il s'agit d'un système tellement compliqué et plein de pièges que la victime type

ne peut connaître, même après avoir consulté un avocat, ce qu'elle recevra, à quelle date et même si elle recevra quelque chose. Le système entraîne un gaspillage énorme des primes versées, les avocats et les compagnies d'assurance s'enrichissant démesurément aux dépens des victimes qui ne touchent que les miettes. Il s'agit d'un système où l'on abuse des moyens dilatoires et quand un règlement intervient enfin, il lèse la plupart des demandeurs, tout en étant relativement généreux, dans certains cas, car le résultat dépend davantage du hasard et des sentiments que des besoins et de la raison<sup>44</sup>.

Nous avons dit précédemment que cette question était réglée : si la réparation constitue la seule raison d'être de ce système incertain, inaccessible, inéquitable et onéreux des actions en responsabilité civile, cela ne justifie pas de continuer à avoir recours à la responsabilité extra-contractuelle (même en supposant l'adoption de la règle de responsabilité stricte). Presque tous les auteurs sont unanimes sur ce point. Personne ne tente de justifier la responsabilité civile en s'appuyant sur le principe de la réparation, et avec raison. Il faut par conséquent chercher ailleurs le bien-fondé de ce système.



## RÉFÉRENCES

1. Waddams (1980) p. 227.
2. Ontario Law Reform Commission (1979b).
3. Id., p. 69.
4. Waddams (1980) p. 227.
5. Ontario Law Reform Commission (1973) p. 13.
6. Osgoode Hall (1965). Traité dans Wright et Linden (1980) p. 15-3.
7. Ontario Law Reform Commission (1973).
8. U.S. Dept. of Transportation (1977).
9. Voir notamment Ison (1967); Atiyah (1975a) et O'Connell (1979). Voir aussi la documentation importante citée dans Wright et Linden (1980) pp. 15-3 et 15-4.
10. National Commission on Product Safety (1970) p. 74.
11. Voir Ontario Law Reform Commission (1973) et le U.S. Dept. of Transportation (1971) p. 36 et les études qui y sont mentionnées.
12. Freedman (1972) p. 123.
13. IATF (1977b) p. iii.
14. Ison (1967).
15. O'Connell (1979).
16. Id., p. 8.
17. O'Connell (1975b) p. 51.
18. Atiyah (1975a) p. 187.
19. Andrews et al. c. Grand & Toy Alberta Ltd. et al. (1978), 19 N.R. 50, p. 71, juge Dickson (C.S.C.).
20. Fleming (1969) p. 302.
21. O'Connell (1979) pp. 19-22.
22. O'Connell (1975b) p. 51.

23. Andrews et al. c. Grand & Toy Alberta Ltd. et al. (1978), 19 N.R. 50, p. 71.
24. Id., pp. 56 et 57.
25. (1978) 19 N.R. 1 (C.S.C.).
26. Andrews et al. c. Grand & Toy Alberta Ltd. et al. (1978), 19 N.R. 50, p. 71.
27. (1978) 19 N.R. 552 (C.S.C.).
28. Holyak (1979).
29. Widiss (1977) p. 211 et tableau 30.
30. Id., p. 36. Voir aussi O'Connell (1979) pp. 170-171.
31. U.S. Dept. of Transportation (1977) p. 32, tableau III-7.
32. Ison (1967) p. 27.
33. Atiyah (1975a) p. 456 et Ison (1967) p. 27.
34. Id. Voir aussi Fleming (1979) p. 250 et la description des systèmes d'assurance sans égard à la faute administrés par l'État, au chapitre III de la présente étude.
35. Ontario Law Reform Commission (1973) p. 15.
36. Ontario Select Committee on Company Law (1978) p. 63.
37. O'Connell (1977a) p. 751.
38. Little (1975).
39. Id. Voir aussi U.S. Dept. of Transportation (1977) et O'Connell (1979) pp. 157-175 pour une liste détaillée d'études parvenant à la même conclusion.
40. O'Connell (1975b) p. 51.
41. 1978, 19 N.R. 1 (C.S.C.).
42. Feldthusen et McNair (1979) p. 428.
43. O'Connell (1979).
44. O'Connell (1975b) p. 54.

## Chapitre VI

### RESPONSABILITÉ CIVILE ET PRÉVENTION DES ACCIDENTS

La principale justification pour laquelle nous continuons d'utiliser les règles de la responsabilité civile pour l'indemnisation des préjudices corporels non imputables au travail est l'aspect préventif de ce système. Ceux qui préconisent le maintien de l'action en responsabilité civile dans ce domaine concèdent facilement que ce système comporte de nombreuses lacunes en tant que mécanisme de réparation, mais soutiennent que celles-ci (bien qu'inévitables et onéreuses) sont compensées par les avantages de la responsabilité civile comme moyen de dissuasion. À ce sujet, il a été déclaré :

La réparation ne constitue pas le seul objet du droit de la responsabilité civile. Il en a un autre, à savoir régler la conduite des hommes. Les auteurs qui favorisent le régime d'indemnisation sans égard à la faute ont pris l'habitude de se moquer de cet aspect de la responsabilité civile, mais son importance saute aux yeux de tout avocat qui reçoit un client dans son bureau. L'imputation de la responsabilité par les tribunaux est un facteur de dissuasion; les victimes veulent une décision sur la faute. Peu importe que la victime soit indemnisée par un assureur, le fait de décider que la négligence est à l'origine du dommage a un effet dissuasif. La responsabilité civile récompense la diligence et prévient la négligence<sup>1</sup>.

Des experts canadiens en matière de responsabilité civile soutiennent la même chose :

Si le seul objet du droit de la responsabilité civile était la réparation du dommage causé à la victime, on pourrait sans doute choisir de laisser tomber la réparation des dommages d'ordre psychologique en contrepartie d'un régime d'indemnisation universel administré à peu de frais. Mais[...] la responsabilité civile est censée être un facteur de dissuasion<sup>2</sup>.

En outre, dans une récente étude sur l'application d'un système sans égard à la faute aux États-Unis commandée par l'American Bar Association, les auteurs ne cessent de redire que le droit de la responsabilité civile tel qu'il est appliqué aujourd'hui n'est pas destiné à être un régime d'assurance. Selon eux, le bien-fondé de la responsabilité civile réside dans le fait qu'elle permet de prévenir les comportements fautifs.

Une fois admis que la responsabilité contribue à réduire le taux des accidents, il faut se demander si ce régime est vraiment aussi onéreux qu'on le prétend. Son coût[...] peut fort bien être raisonnable si la responsabilité civile permet de réduire le taux des accidents et donc le total des dommages qui résulte des accidents[...]. Le principal avantage de la responsabilité civile[...] c'est la diminution du taux des accidents en raison du respect de la norme de conduite établie par le régime de responsabilité basé sur la faute<sup>3</sup>.

Au cours des 20 dernières années, la question a fait couler beaucoup d'encre. De fait, un grand nombre d'auteurs se sont penchés sur les ramifications théoriques et pratiques de l'argument de la prévention, plus particulièrement dans le contexte des blessures accidentelles. (Voir la bibliographie à la fin de ce rapport.) Nous nous limiterons à exposer les caractéristiques essentielles de l'argument de la dissuasion; nous en examinerons ensuite les limites théoriques et nous ferons enfin un examen détaillé de l'application pratique de la théorie de la dissuasion. Des recherches empiriques considérables ont été effectuées. De ce fait, nous pouvons porter un jugement sur la valeur théorique du principe de la dissuasion.

## LA THÉORIE DE LA DISSUASION

Il est impossible d'éliminer ou d'empêcher tous les accidents. Nous vivons tous en sachant que nous risquons tous les jours de nous blesser. Que ce soit en conduisant pour nous rendre au travail, en réparant des appareils domestiques ou en utilisant divers biens et services, le risque d'accidents n'est jamais bien loin. Nous nous adonnons de plein gré à une foule d'activités en sachant très bien que certains se blessent, deviennent handicapés et même se tuent. Parce qu'une société sans accidents n'est ni possible, ni souhaitable, nous acceptons les risques personnels que comporte la vie moderne. Tout ce que nous demandons c'est que le taux d'accidents soit raisonnable et que les produits dangereux soient adéquatement contrôlés ou limités.

Mais, qu'est-ce qu'un taux d'accidents "raisonnable" ou "tolérable" et comment peut-on le déterminer? La réponse nous est donnée par le marché dans les limites imposées par la common law et les règles de la responsabilité. À titre de consommateurs, nous "choisissons" le niveau de sécurité que nous préférons en nous fondant sur les prix du marché. Lorsqu'un produit s'avère défectueux ou ne répond pas à des normes raisonnables de fabrication, le tribunal se charge de veiller à ce que la responsabilité, le cas échéant, soit imputée au défendeur responsable. Ainsi l'intégrité du coût social du produit dangereux est pris en considération dans le calcul du coût du vendeur et finalement se reflète dans le prix de vente. La responsabilité sera imputée si le coût des dommages réels, peu importe qu'ils soient payés ou non, est

supérieur au coût de la prévention de l'accident. D'après Richard Posner, cela entraînera un taux d'accident et un niveau de sécurité acceptables dans notre société. Les procédés de fabrication douteux sont découragés par l'imputation de la responsabilité. L'action en responsabilité devient donc un mécanisme de contrôle de la qualité mis en oeuvre par la victime et appliqué par les tribunaux.

L'ouvrage de Guido Calabresi intitulé The Cost of Accident<sup>5</sup> constitue l'un des apports les plus importants en ce qui a trait à l'étude de la dissuasion dans le droit des accidents. Cette analyse, publiée en 1970, détermine que les deux principaux objectifs poursuivis en matière de droit des accidents sont les suivants : 1) la justice et l'équité, et 2) la réduction du coût des accidents. La poursuite de ce second objectif requiert notamment l'élaboration d'une technique de dissuasion qui contribue à l'intégration de la totalité du coût social de tous les accidents. Cette technique permettrait de réduire l'ensemble des coûts des accidents de deux façons :

Première conséquence et la plus évidente, cela incite à pratiquer des activités moins dangereuses. Certaines personnes qui exerceraient une activité relativement dangereuse sans tenir compte des risques d'accidents opteront pour une activité plus sûre si les risques d'accidents se répercutent sur les prix. L'importance du changement à l'autre activité dépendra de la différence relative des coûts après la prise en considération des risques d'accidents ainsi que la satisfaction que peut procurer l'activité de remplacement jugée moins dangereuse. Quel qu'il soit, le changement contribuera cependant à réduire les coûts des accidents du fait qu'une activité plus sûre a été substituée, jusqu'à un certain degré, à une activité dangereuse.

La deuxième façon, peut-être la plus importante, pour réduire le coût des accidents, est que la responsabilité civile incite à rendre nos activités moins dangereuses. Cette deuxième façon ne diffère pas de la première si l'on considère comme des activités distinctes les diverses manières d'exercer une activité donnée, mais comme il s'agit là du sens que l'on donne couramment au mot "activité", il peut être utile de démontrer comment la dissuasion peut entraîner une diminution des risques que présente une activité donnée. Ainsi, Pierre conduit une voiture. Avec sa voiture, il cause en moyenne \$200 de dommages par année. Si sa voiture était munie d'un autre type de frein, ce montant pourrait être réduit de \$100. Le coût de ce type de frein reviendrait à \$50 par année. Si la réparation des dommages causés par Pierre est assumée soit par l'État soit par les victimes, aucune raison financière n'incite Pierre à faire installer des freins neufs. Mais si Pierre est responsable des dommages qu'il cause, il

n'hésitera pas à munir sa voiture de freins neufs. Il assumera donc une nouvelle dépense de \$50 par année, néanmoins inférieure au montant de \$100 qu'il aurait à déboursier pour les dommages qu'il causerait chaque année. En fin de compte, le coût des accidents pour la société est réduit de \$50<sup>6</sup>.

L'ouvrage de Calabresi a incité de nombreuses commissions de réforme du droit à préconiser l'adoption de la règle de responsabilité stricte du fournisseur. La responsabilité stricte est un moyen de dissuasion plus efficace que la règle de la négligence comme le reconnaît notamment la Commission de la réforme du droit de l'Ontario dans son rapport intitulé Report on Products Liability :

En "intégrant" le coût des accidents, la règle de la responsabilité stricte incite le fabricant à mettre au point, pour des raisons de coûts, des méthodes pour réduire les défauts de ses produits. À compter du moment où il devient moins coûteux de mettre au point des moyens de réduire les défauts que de supporter le coût des accidents, le fabricant est grandement incité à développer ces moyens. Sous le régime de la responsabilité fondée sur la négligence, tout fabricant qui se conforme aux usages généralement établis dans le secteur industriel en cause pourrait, si la mise au point de produits plus sûrs n'est pas perçue comme une précaution raisonnablement nécessaire, continuer à fabriquer les mêmes produits sans assumer la moindre responsabilité.

Ces considérations nous ont persuadé que, du point de vue économique, la règle de la responsabilité stricte en matière de dommages résultant de produits défectueux était préférable au principe de la responsabilité basée sur la faute (négligence), tant en ce qui a trait à la réparation des dommages qu'à l'effet de dissuasion<sup>7</sup>.

#### PROBLÈMES SOULEVÉS PAR CETTE THÉORIE

La théorie de la dissuasion est assez facile à comprendre. Les jugements rendus contre les manufacturiers en matière de responsabilité augmentent leurs dépenses, ce qui les incitent à concevoir et à fabriquer des produits plus sûrs. La théorie selon laquelle les règles de responsabilité peuvent en effet prévenir les comportements fautifs ou permettre de contrôler la qualité et la sécurité des produits utilisés ou consommés aujourd'hui s'appuie sur un grand nombre de suppositions très restrictives sur la société actuelle et son fonctionnement.

L'hypothèse de base, laquelle remet sérieusement en question le bien-fondé de la théorie selon laquelle la responsabilité civile a une fonction de dissuasion, veut que le système d'adjudication de la common law soit efficace<sup>8</sup>. Cette hypothèse fondamentale selon laquelle nos tribunaux sont efficaces dans leur façon de déterminer la responsabilité est cruciale. Le principe de la dissuasion doit être appliqué avec énormément de précision et de bon sens pour réussir dans la pratique à être un concept valable. Il faut donc, à tout le moins, que le demandeur réagisse bien, qu'il soit subtil et très bien informé et qu'il soit motivé à poursuivre en justice; que l'appareil judiciaire soit bien informé et versé en calcul différentiel; que la procédure judiciaire exclue les règlements inférieurs au coût social et fasse en sorte que la responsabilité soit immédiatement imputée au fournisseur approprié; que les fournisseurs absorbent réellement le coût total de la responsabilité et que ceci se reflète par la suite sur la fixation du prix des produits; il faut enfin un système d'assurance suffisamment raffiné qui soit technologiquement en mesure de faire renaître l'effet dissuasif d'un jugement de responsabilité relatif à un produit assuré, et ce, au moyen d'un processus de tarification savamment étudié et conçu en fonction de chaque fournisseur.

En somme, pour être moindrement applicable, le principe de la dissuasion exige un haut niveau de connaissance du produit, de l'initiative de la part de la victime, la compétence des tribunaux, la collaboration du fournisseur et une grande précision de la part des assureurs. Même la belle théorie de Calabresi repose sur l'hypothèse colossale selon laquelle il est possible de déterminer de façon sûre la cause ou le responsable de l'accident. Selon Calabresi, "s'il nous est possible de déterminer le coût des accidents et de l'imputer aux activités qui en sont la cause, le coût des accidents sera compris dans le prix de ces activités"<sup>9</sup>. Mais dans quelle mesure est-il possible de déterminer la cause ou l'auteur réel de l'accident? Le problème de l'imputation - quel est le coût de quoi? - est de taille, c'est le moins que l'on puisse dire.

Comment peut-on imputer le coût à "l'activité" responsable quand cette activité ne peut être définie clairement? Le coût d'un accident de la circulation peut être attribué à diverses activités : la conduite automobile, la fabrication de pneus, le cyclisme, la marche ou posséder un bureau en ville et être obligé de s'y rendre en voiture<sup>10</sup>.

L'imputabilité de la faute qui a entraîné l'accident, la poursuite entamée par la victime, la détermination de la responsabilité par les tribunaux et l'absorption du coût social par le fournisseur sont les quatre éléments inhérents à la théorie de la fonction de dissuasion de la responsabilité civile. Toutefois, le mécanisme de base se situe au niveau du marché : un marché bien informé où s'exerce une concurrence saine et dans lequel un comportement marginal, qu'il s'agisse d'une

société ou d'un individu, peut être touché par la détermination et l'imposition d'une responsabilité financière. On prend pour acquis l'efficacité du marché de la même manière que l'utilité de l'analyse micro-économique.

Nous n'insinuons pas qu'il ne se dégagerait rien de valable d'une analyse économique sérieuse portant sur la détermination et l'imposition de la responsabilité. Les analyses économiques constituent souvent un apport valable en droit. En matière de dommages corporels et de responsabilité du fait des produits cependant, la tentative de réduire le problème complexe des blessures causées par les produits à un simple modèle comportant des déterminants économiques restrictifs et précis fait l'objet de sévères critiques. Nul ne nie la valeur de l'ouvrage important et innovateur de Richard Posner intitulé The Economic Analysis of Law<sup>11</sup> ou celle des nombreux articles que ce livre a suscités. Mais de plus en plus d'avocats, de philosophes et d'économistes remettent en question la théorie de Posner selon laquelle le but premier de la common law consiste à favoriser la rentabilité économique. L'approche économique de Posner et de ses partisans fait l'objet de nombreuses critiques sérieuses et bien étayées sous divers aspects. Certains auteurs s'attaquent aux fondements et à la valeur des hypothèses de Posner<sup>12</sup>; d'autres remettent en question sa théorie absente de normes et d'idéologies<sup>13</sup>; d'autres doutent de la valeur d'un modèle simple pour analyser des problèmes juridiques et sociaux contemporains fort complexes<sup>14</sup>. Un professeur de droit a décrit cet ouvrage comme n'étant rien d'autre que : "400 pages de préjugés"<sup>15</sup>, et un professeur d'économie a déclaré que c'était : "un produit potentiellement défectueux"<sup>16</sup>. Les ouvrages critiquant son oeuvre sont nombreux, parmi les plus importants, on peut citer ceux de Baker, Cranston, Leff, Minda, Polinsky et Steiner<sup>17</sup>.

Ces auteurs ont cerné les limites de l'approche économique de Posner et d'autres qui, comme lui, se réclament de l'école de Chicago. Même ceux qui ne sont pas particulièrement versés en droit ou en économie peuvent constater la vulnérabilité de l'approche dans laquelle l'accent est mis sur la rentabilité économique, rien d'autre n'étant important. On ne s'attache pas suffisamment ou on ne tient aucunement compte d'autres facteurs essentiels comme l'équité, la dignité humaine et la justice dans son sens large.

Dans ces ouvrages américains, on tient tout simplement pour acquis qu'il n'existe qu'une seule approche valable au problème de la sécurité et de la prévention des accidents, c'est-à-dire celle du marché[...] mais l'approche économique n'est pas la seule valable. La société est en mesure de déterminer collectivement le niveau des risques qu'elle considère comme normal en matière de circulation automobile, dans l'industrie et dans d'autres domaines, ainsi que les sommes qu'il convient d'affecter à la prévention des accidents<sup>18</sup>.

Des notions comme la justice et l'équité n'ont évidemment pas leur place dans un modèle économique théorique qui limite par définition la responsabilité du fait des produits à une question d'incitation, de dissuasion et de règles de responsabilité, et qui se restreint à un seul critère, celui de la rentabilité économique. Nous avons déjà parlé d'hypothèses colossales. L'une des plus ambitieuses et peut-être celle qui refait toujours surface dans les théories de la dissuasion en matière de responsabilité extra-contractuelle, est celle selon laquelle le fait de choisir a priori le critère de la rentabilité économique est, en quelque sorte, "correct" et logiquement obligatoire. Comme l'a fait remarquer le professeur McKean lors d'un symposium sur la responsabilité du fait des produits tenu à l'université de Chicago il y a près de dix ans :

Rien ne prouve que tous les membres d'un groupe donné sont logiquement obligés de privilégier un critère particulier... Il n'y a pas de critères "acceptables" qui nous permettent d'établir un équilibre entre l'équité et la rentabilité économique, et il est permis de douter que de tels critères, s'ils existaient, fassent jamais l'unanimité... De plus, il n'existe aucun critère idéal qui permet une répartition optimale des ressources<sup>19</sup>.

Donc, même si la théorie de la dissuasion en matière de responsabilité civile et le modèle économique utilisé peuvent s'avérer pertinents, voire plausibles, d'autres critères pourraient encore s'ajouter à celui de la rentabilité économique dans le débat qui entoure la responsabilité du fait des produits et la réforme des programmes d'indemnisation des victimes d'accidents. Par conséquent, le point sur lequel nous voulons insister est que le premier problème qui se pose, celui de la pertinence et même de la plausibilité, n'a pas encore été réglé par les partisans de la théorie de la dissuasion du marché.

## LA DISSUASION DANS LES FAITS

Même sans tenir compte des divers problèmes théoriques exposés ci-dessus, la valeur du principe de la dissuasion en matière de responsabilité extra-contractuelle devient très douteuse lorsqu'on passe des modèles à la réalité. En ce qui concerne les actions en responsabilité du fait des produits, la réalité diffère énormément de la théorie, et ce, sous divers aspects. Le système de la common law en matière de responsabilité civile est loin d'être efficace. Plusieurs études empiriques ont permis d'expliquer les raisons pour lesquelles la responsabilité civile ne peut constituer un moyen de dissuasion. Nous allons examiner une première liste de facteurs expliquant pourquoi le recours en responsabilité civile ne peut être un moyen de dissuasion auprès de la compagnie contre laquelle est dirigé le recours; puis nous analyserons une seconde série de facteurs en ce qui a trait cette fois au défendeur individuel.

Pourquoi le recours en responsabilité civile ne peut être un moyen de dissuasion auprès de la compagnie poursuivie en justice

1. Les victimes n'intentent pas de poursuites

En vertu de la théorie de la dissuasion, il faut d'abord et avant tout que l'auteur du préjudice soit identifié et tenu responsable afin que l'intégrité du coût social d'un accident soit imputée au défendeur impliqué. Et cela demande beaucoup d'initiative de la part de la victime. Les règles de responsabilité ne peuvent s'appliquer si les victimes ne poursuivent pas. Cependant, pour ce qui est des dommages causés par un produit, nous devons faire face à la réalité. Seuls quelques individus intenteront une poursuite contre la compagnie responsable. Dans une analyse des résultats de l'étude commandée par Consommation et Corporations Canada sur la satisfaction des consommateurs<sup>20</sup>, l'auteur a constaté que seulement 3 p. 100 des victimes d'accidents causés par un produit choisissent de poursuivre le fournisseur<sup>21</sup>. Les données recueillies au Royaume-Uni font état des mêmes résultats. Les consommateurs sont d'avis que la faute doit être imputée à un tiers dans 18 p. 100 des cas de blessures, seulement 0,75 p. 100 songe à présenter une demande d'indemnisation et seulement 0,2 p. 100 consulte un avocat<sup>22</sup>. Les données NEISS de la Consumer Product Safety Commission, aux États-Unis, pour 1973 à 1975 indiquent que sur les 6,7 millions de consommateurs victimes de blessures causées par un produit, seulement 210 000 (moins de 3 p. 100) ont intenté une poursuite<sup>23</sup>. Jeffrey O'Connell signale qu'une autre étude américaine indique que seulement 4 p. 100 des victimes d'accidents causés par un produit font appel à un avocat et que moins de 1 p. 100 des victimes le font avec l'intention de poursuivre le fabricant<sup>24</sup>. Comme le déclare O'Connell :

Il n'est pas étonnant que certains fabricants ne prennent même pas la peine de répondre aux demandes d'indemnisation pour des dommages corporels; ils savent que plus des deux tiers des victimes n'intenteront jamais de poursuites<sup>25</sup>.

Que ce soit parce que les victimes ignorent la loi, à cause du coût et de la complexité des recours, parce que le règlement est inférieur au coût social ou en raison de l'existence d'une formule d'indemnisation sans égard à la faute, en pratique, très peu de victimes intentent une poursuite. En conséquence, la grande majorité des auteurs de préjudices ne sont pas impliqués. Les possibilités que le recours en responsabilité civile servent de moyen de dissuasion sont donc considérablement minées, sinon anéanties.

2. Les tribunaux préfèrent indemniser plutôt que dissuader

Le principe de la dissuasion exige que l'appareil judiciaire soit parfaitement informé et axé sur l'économie, et qu'il s'intéresse et comprenne l'aspect de la dissuasion dans la responsabilité civile. Au cours des 20 dernières années, le premier objectif des tribunaux dans

les actions en responsabilité du fait des produits est devenu l'indemnisation de la victime. Cette orientation du droit de la responsabilité, tant aux États-Unis qu'au Canada, (de facto plutôt que de jure au Canada), a été décrite en détail au chapitre IV. Aujourd'hui, l'accent est vraiment mis sur l'indemnisation de la victime. Comme le déclare Terry Ison "En fait, les tribunaux sont particulièrement enclins à imputer la responsabilité au défendeur dans les cas où ils jugent que celui-ci est en mesure de payer ou qu'il est assuré. En pratique, le recours en responsabilité est loin de rejoindre l'idéal qui serait de faire payer celui qui cause du tort"<sup>26</sup>. Le principe de la dissuasion existe donc vraiment<sup>27</sup>.

### 3. Les actions en responsabilité et le calcul judiciaire du dommage demeurent un jeu de hasard

Le principe de la dissuasion exige une évaluation complète et exacte de la responsabilité afin d'être efficace, ce qui signifie que les juges doivent calculer le dommage avec une assez grande précision. Cependant, ce que nous savons de la procédure et du calcul du dommage confirme qu'il est impossible d'atteindre la précision. Même avec la règle de la responsabilité stricte, le tribunal devra toujours déterminer le défaut, le lien de causalité et le montant des dommages. L'aspect hasard de chacun de ces éléments a été vu en détail au chapitre V. La difficulté d'évaluer les préjudices non économiques comme la douleur et la souffrance, les problèmes que pose l'attribution d'une indemnité forfaitaire, la manière dont les tribunaux établissent à l'aveuglette le montant des dommages, les délais, la dénaturation des faits et les contradictions inhérentes aux actions en justice sont tous des facteurs qui contribuent à faire du recours en responsabilité rien de plus qu'un jeu de hasard, et du calcul judiciaire des dommages : "un cauchemar d'inefficacité et d'iniquité"<sup>28</sup>. Ces éléments ne créent pas un milieu propice permettant d'apporter l'attention et la précision nécessaires à ce que la responsabilité civile puisse être un moyen de dissuasion efficace.

### 4. Il n'existe aucun lien entre la sévérité de la sanction et la gravité de la faute

Les fournisseurs dont les produits causent des accidents ne sont pas tous coupables au même degré. Certains sont plus à blâmer que d'autres. Certains auraient pu raisonnablement empêcher le produit défectueux d'être mis sur le marché; tandis que d'autres sont peut-être déjà à la fine pointe du contrôle technologique de la qualité. Il n'en demeure pas moins qu'en vertu de la responsabilité extra-contractuelle, et plus particulièrement de la responsabilité stricte, ils sont sur un pied d'égalité. La responsabilité se mesure en fonction du préjudice du demandeur, et non en fonction de la culpabilité du défendeur. C'est pourquoi la sanction est beaucoup trop sévère dans certains cas, alors qu'elle ne l'est pas assez dans d'autres. Cette absence de lien entre

la sévérité de la sanction et la gravité de la faute diminue davantage les possibilités de modifier le comportement. Plusieurs auteurs se sont demandés si le régime de la responsabilité civile peut avoir un effet de dissuasion alors qu'il a simplement pour but d'indemniser la victime pour le dommage réel subi<sup>29</sup>.

5. L'impact de la responsabilité civile a disparu  
à cause de l'assurance

Même si tous les problèmes soulevés jusqu'ici pouvaient être réglés, la possibilité pour le fabricant de contracter une assurance-responsabilité enlèverait à elle seule toute sa force au principe de dissuasion. Si rien n'avait pu amoindrir l'efficacité de la responsabilité civile comme moyen de dissuasion, l'assurance-responsabilité du manufacturier y a réussi. Selon Fleming, l'élément de dissuasion du droit de la responsabilité civile est "gravement, sinon tout à fait miné" par l'avènement de l'assurance-responsabilité<sup>30</sup>. On peut comprendre pourquoi. Si c'est l'assureur qui paie pour le préjudice causé plutôt que l'auteur de ce préjudice, la dissuasion perd presque toute son efficacité. Aujourd'hui, évidemment, la grande majorité des fournisseurs sont protégés par une forme quelconque d'assurance-responsabilité<sup>31</sup>.

6. Les méthodes de tarification et de prévention sont médiocres  
ou non existantes dans l'industrie de l'assurance

En théorie, les jugements rendus dans les causes de responsabilité pour des produits assurés pourraient avoir une incidence si les primes d'assurance étaient savamment étudiées et personnalisées. Les compagnies d'assurance pourraient chercher à optimiser la dissuasion en élaborant un système de tarification en fonction des antécédents de l'assuré. En théorie tout au moins, le coût plus élevé de la prime inciterait l'assuré à être plus prudent. Mais pour qu'un tel système soit applicable, il doit y avoir un lien direct entre le dossier de l'assuré et la prime qui lui est demandée. Malheureusement, bien que les compagnies d'assurance aient mis au point des techniques de tarification très raffinées dans certains domaines, les tarifs établis dans le secteur de la responsabilité du fait des produits sont loin d'être au point. L'Interagency Task Force a constaté que les primes en matière de responsabilité du fait des produits étaient souvent fixées "sous l'effet de la panique"<sup>32</sup>. De fait, comme nous l'avons mentionné au chapitre I, l'une des principales causes de la "soi-disant crise" en matière de responsabilité du fait des produits aux États-Unis est la méthode de tarification des assureurs, qui se résume souvent à un "jeu de devinette"<sup>33</sup>.

De plus, les assureurs n'ont pas réussi à établir des programmes de prévention adéquats. Les compagnies d'assurance sont en théorie les mieux placées pour recueillir des données sur les demandes d'indemnisation pour des accidents causés par des produits, et pour communiquer ces renseignements à leurs clients en favorisant ainsi des méthodes de fabrication plus sûres; mais, jusqu'à maintenant leur rendement dans le domaine de la prévention des accidents a été terrible. Les professeurs Denenberg et O'Connell ont étudié les techniques de prévention de l'industrie de l'assurance et ont constaté qu'en somme, les assureurs ne se préoccupent même pas de recueillir et de colliger les données pertinentes. La plupart d'entre eux ne se donnent même pas la peine de répartir les demandes d'indemnisation par catégories. Par conséquent, les ressources humaines et financières consacrées aux "programmes de prévention" sont insuffisantes, voire inexistantes<sup>34</sup>.

M. Denenberg explique pourquoi les assureurs ne s'intéressent pas particulièrement à la prévention :

Il est possible d'expliquer pourquoi les compagnies d'assurance ne s'intéressent pas autant à la prévention des accidents qu'on pourrait être porté à le croire. La prévention des accidents pourrait inciter les gens à s'auto-assurer, ou tout au moins entraîner une diminution des besoins d'assurance. Par le passé, les compagnies d'assurance ont toujours eu l'impression que la prévention des accidents pouvait contribuer à rendre l'assurance inutile. Tout programme de prévention des accidents pourrait également entraîner une diminution des primes tout en réduisant le revenu ainsi que la marge d'auto-financement des compagnies d'assurance<sup>35</sup>.

#### 7. L'imposition d'une responsabilité complète ne favorisera pas nécessairement la dissuasion

Les compagnies sont sans doute d'avis qu'il est préférable de payer le coût de la responsabilité plutôt que de prendre des mesures préventives. De plus, en raison de la structure particulière du marché, le défendeur pourra peut-être tout simplement imputer le coût de la responsabilité aux consommateurs, sans que son volume d'affaires ou ses profits s'en ressentent.

En somme, trop d'obstacles concrets se dressent entre la théorie de la dissuasion et la réalité des actions en justice. Il n'est pas étonnant qu'aujourd'hui la plupart des auteurs avertis soient d'avis que l'imposition de la responsabilité financière n'a pas réellement d'effet de dissuasion sur les compagnies. Le professeur William Whitford a analysé l'effet des jugements de responsabilité rendus contre des fabricants sur leurs méthodes de fabrication. Il conclut : "Les actions en responsabilité du fait des produits ont peu d'incidence sur les décisions concernant la conception des produits ou sur les mises en garde"<sup>36</sup>. Trois explications sous-tendent sa conclusion :

Premièrement, la période comprise entre la date de l'accident et la fin du procès dépasse souvent cinq ans. Étant donné que les produits sont souvent modifiés à des intervalles plus rapprochés, les actions portent habituellement sur des modèles de produits qui ne se font plus. Deuxièmement, de nombreux fabricants se désintéressent totalement des demandes d'indemnisation en les transmettant à leurs assureurs pour ensuite ne plus tellement s'en soucier, à tel point que certains ne se renseignent même pas sur ce qu'il en est advenu. Il est peu probable que de tels fabricants tiennent compte des décisions des tribunaux dans la conception de leurs produits. Enfin, si l'on considère l'un des secteurs où les poursuites sont les plus nombreuses, celui des tondeuses à gazon, nous constatons qu'une majorité de fabricants ne se tiennent même pas au courant des décisions judiciaires qui concernent les autres fabricants de tondeuses, ce qui illustre bien à quel point on se soucie peu de ces questions.

Une autre raison pourrait expliquer l'indifférence manifestée par l'industrie et les ingénieurs à l'égard des décisions rendues en matière de responsabilité civile : ils ont l'impression que la procédure judiciaire de la common law ressemble à un cirque, avec des émotions fortes et sans aucune méthode scientifique, et qu'il est peu probable que les scientifiques puissent y apprendre quoi que ce soit de nature à faire avancer leur profession ou leurs travaux<sup>37</sup>.

Même la Commission de la réforme du droit de l'Ontario a reconnu dans son rapport sur la responsabilité du fait des produits "que la responsabilité civile est un moyen de dissuasion fortuit et inefficace"<sup>38</sup>.

#### Pourquoi le recours en responsabilité civile ne peut être un moyen de dissuasion auprès de l'individu poursuivi en justice

La théorie de la dissuasion s'applique principalement au fournisseur de produits défectueux. Elle peut être également pertinente en ce qui concerne le comportement de l'individu en particulier. Ce n'est pas, dans ce cas, la responsabilité stricte qui s'applique, mais plutôt la faute ou la négligence qui sert de fondement à la responsabilité. L'individu est tenu responsable de son activité dommageable lorsque sa conduite dans les circonstances a été déraisonnable ou condamnable. L'octroi de dommages-intérêts (selon les tenants de la théorie) peut prévenir de la même manière le comportement indésirable des particuliers que celui des compagnies.

Nous en arrivons évidemment à peu près à la même conclusion que dans le cas de la compagnie. Les facteurs qui rendent le principe de la dissuasion impraticable dans le cas de la compagnie s'appliquent tout autant au particulier. Deux autres points doivent cependant être soulignés.

1. Si le risque de blessure ou de mort n'a pas d'effet de dissuasion, la responsabilité civile en a encore moins

Il est très peu probable que le fait, pour un particulier, d'être condamné à verser des dommages-intérêts l'empêche vraiment par la suite d'agir avec imprudence. Après tout, "un accident" n'est généralement rien de plus qu'un moment d'inattention. C'est d'ailleurs pourquoi il porte le nom d'accident.

Les accidents ne sont habituellement pas le résultat de risques pris délibérément; ils sont souvent dus à un manque d'attention, à une mauvaise perception, à une erreur de jugement ou à d'autres facteurs sur lesquels les moyens de dissuasion ne peuvent avoir aucun effet. Lorsqu'une personne ne se rend pas compte du fait qu'une activité donnée peut présenter certains risques, elle n'est pas dissuadée d'exercer cette activité pour la simple raison qu'elle pourrait être l'objet d'une sanction<sup>39</sup>.

Dans la plupart des cas d'accidents causés par des produits et imputables au particulier (ex. : accident d'automobile), la portée de la responsabilité civile se limite à une hausse de la prime d'assurance du particulier. Dans son rapport sur l'assurance automobile, le New York Insurance Department en arrive à la conclusion suivante : "Ce n'est sûrement pas par crainte de la responsabilité civile, pour laquelle ils sont assurés, que les conducteurs vont éviter toute erreur de jugement, alors qu'ils ne sont pas dissuadés par la crainte de la mort, de dommages corporels, de l'emprisonnement, d'une contravention ou de la suspension du permis de conduite"<sup>40</sup>. Enfin, dans les États américains où il existe un régime d'assurance-automobile sans égard à la faute, l'expérience démontre que la responsabilité civile n'agit pas comme moyen de dissuasion. Selon les conclusions d'une étude menée par le département américain des transports :

Avant l'adoption des régimes sans égard à la faute et avant la publication des résultats de l'expérience actuelle, certaines personnes étaient d'avis que le fait de passer à[...] un régime sans égard à la faute ferait qu'on ne tiendrait plus compte de la responsabilité de l'accident, ce qui se traduirait par une plus grande négligence des conducteurs et un accroissement des risques d'accidents de la circulation. Autrement dit, on prétendait que ce

serait "le grand désordre dans les rues". Aucune preuve factuelle ne permet de confirmer ou de réfuter cette théorie de façon concluante, mais les statistiques courantes en matière de sécurité n'y donnent pas de poids. En effet, le taux des accidents pour la période 1970-1975, dans chacun des 16 États où existent les régimes sans égard à la faute, n'indique pas de hausse sensible des accidents après l'adoption de ces régimes. En fait, le taux des accidents, dans ces États, suit généralement la tendance graduelle à la baisse enregistrée pour l'ensemble des États-Unis, ainsi que les tendances qui caractérisent les taux d'accidents en milieu urbain et en milieu rural aux États-Unis<sup>41</sup>.

2. La théorie de la dissuasion par l'imputation de la responsabilité au particulier auteur du préjudice se fonde sur un calcul des risques humainement impossible

L'être humain est censé se comporter intelligemment, bien comprendre le droit de la responsabilité du fait des produits, connaître tous les risques d'accidents et savoir dans quelle mesure la responsabilité peut lui être imputée. La théorie de la dissuasion suppose que nous sommes en mesure d'évaluer de façon rationnelle les risques de blessures et notre responsabilité dans tout ce que nous faisons. De récents ouvrages en psychologie démontrent aujourd'hui que cette prévisibilité héroïque est invraisemblable. Les chercheurs qui étudient le comportement humain et les risques pris constatent que très peu d'entre nous, s'il en est, sommes psychologiquement et intellectuellement en mesure d'avoir cette "prévisibilité" qui sous-tend la théorie contemporaine de la dissuasion<sup>42</sup>. Les économistes qui étudient les modèles relatifs aux blessures précisent que "c'est une hypothèse bien fragile que de croire que l'on puisse tenir compte de raisons d'ordre économique dans des situations impliquant sa propre sécurité"<sup>43</sup>. Les particuliers qui se trouvent dans des situations dangereuses n'agissent donc pas de façon rationnelle. Les risques considérables sont invariablement sous-évalués alors que les risques minimes sont surévalués. Dès que le calcul des risques devient trop complexe, il dépasse notre entendement. Certaines personnes seront blessées et d'autres tenues responsables, mais les calculs requis dépassent les capacités humaines<sup>44</sup>. Des études récentes ont permis de démontrer "qu'il était frappant de voir à quel point l'homme a de la peine à fonder une opinion sur des probabilités"<sup>45</sup>. Si la théorie de la dissuasion en matière de responsabilité ne s'applique pas dans le cas des compagnies, elle s'applique encore moins aux particuliers.

## LE PRINCIPE DE LA DISSUASION N'EST PAS PERTINENT

Jusqu'ici nous avons examiné la plausibilité et l'applicabilité du principe de la dissuasion d'un point de vue réaliste : les obstacles, les mesures décourageantes, les divers écarts et déformations et considérables qui, combinés, minent considérablement et annulent même complètement le prétendu effet dissuasif de la responsabilité civile. La preuve semble probante. Parmi les nombreux obstacles qui se dressent entre la théorie et la réalité, le plus sérieux est celui que constitue aujourd'hui le phénomène de l'assurance-responsabilité. Nous avons précédemment étudié en détail son importance. Il est évident que l'assurance va continuer à exister. Pour rétablir un tant soit peu l'effet dissuasif de la responsabilité, il faudrait élaborer et appliquer un processus de tarification raffiné en matière d'assurance. Il n'est pas faux de prétendre que l'établissement de la prime en fonction du dossier de l'assuré pourrait avoir un effet dissuasif considérable. Cette idée nous amène à soulever un point très important : il se dégage de tout ceci que le principe de la dissuasion en soi n'est pas pertinent au débat qui entoure l'adoption d'un régime avec ou sans égard à la faute. Voici pourquoi.

Même s'il était possible de rétablir un certain degré de dissuasion grâce à un système de tarification plus précis, plus raffiné et plus savamment étudié en matière d'assurance, cela ne veut pas dire que le bien-fondé de la responsabilité civile a été prouvé. L'établissement d'un système de tarification personnalisé (bien qu'invraisemblable aujourd'hui) n'exige pas le maintien des recours en responsabilité dans le cas d'accident. Les résultats que pourrait donner un tel système dans le contexte de l'assurance-responsabilité civile peuvent également être obtenus grâce à l'adoption d'un régime d'assurance sociale sans égard à la faute. De fait, l'évaluation des risques fait déjà partie intégrante de certains régimes actuels d'assurance sans égard à la faute comme le régime d'indemnisation des victimes des accidents du travail. De plus, les chances de succès de la prime variable sont plus grandes lorsqu'elle fait partie d'un régime d'assurance sociale plutôt que par le système des recours en responsabilité civile. Selon Terry Ison : "un régime perfectionné d'assurance sociale pourrait, beaucoup plus que le régime de responsabilité civile, permettre d'élaborer un système de tarification personnalisé et d'évaluation des risques bien plus efficace et évolué"<sup>46</sup>.

Il n'est pas sûr pour autant que la formule des primes variables serait couronnée de succès. Les auteurs ne s'entendent pas du tout sur cette question. Plusieurs ont étudié le lien entre le taux d'accidents et les primes et doutent sérieusement de l'applicabilité de la formule de la prime personnalisée. Patrick Atiyah, par exemple, est d'avis que la pratique d'imposer des pénalités dans la prime n'a aucun effet dissuasif sur les méthodes de fabrication ou les coûts de l'accident<sup>47</sup>.

Nous ne nous préoccupons pas ici de savoir si nous possédons ou non la motivation, la technologie ou les connaissances empiriques voulues pour adopter une formule de primes variables. Le débat entourant cette question se poursuivra, qu'il s'agisse de l'assurance-responsabilité ou de l'assurance sans faute. Voilà qui constitue encore le point crucial : si nous admettons que la formule de la prime variable est également applicable à un régime d'assurance sans égard à la faute, il s'ensuit que le débat concernant le principe de la dissuasion n'a plus d'importance. Il faut plutôt se demander si l'adoption des primes variables comportant des pénalités peut constituer un moyen de dissuasion<sup>48</sup>. La responsabilité civile n'est en l'occurrence pas plus avantageuse que l'assurance sociale.

## CONCLUSION

Il découle de nos études que la dissuasion ne peut à elle seule justifier le maintien de l'élément recours en responsabilité civile dans le cas d'accidents causés par un produit mais non reliés au travail<sup>49</sup>. Même en adoptant la règle de la responsabilité stricte, les chances que la responsabilité civile ait un effet dissuasif sont minimes, voire inexistantes. Les fondements théoriques du principe de la dissuasion sont peu solides, les problèmes pratiques, insurmontables et, compte tenu de l'existence des assurances et du besoin d'établir des primes variables, en dernière analyse, il n'y a pas lieu de discuter de cette question.

## RÉFÉRENCES

1. Laycraft, Symposium de Calgary (1979) p. 24.
2. Mackenzie (1975).
3. American Bar Association (1978) pp. 12 et 16.
4. Posner (1972) p. 33.
5. Calabresi (1970).
6. Id., pp. 73-74.
7. Ontario Law Reform Commission (1979b) p. 70.
8. Le principal défenseur de ce point de vue est Posner (1977).
9. Calabresi, dans Keeton et al. (1968) pp. 243 et 244, cité dans Atiyah (1975a) p. 547.
10. Atiyah (1975a) pp. 547-548.
11. Posner (1977).
12. Voir notamment Polinsky (1974).
13. Voir notamment Baker (1975); Minda (1978) et Cranston (1977).
14. Voir notamment Carrington (1979) et Leff (1974).
15. Leff (1974).
16. Polinsky (1974).
17. Baker (1975), Cranston (1977), Leff (1974), Minda (1978), Polinsky (1974) et Steiner (1976).
18. Atiyah (1975a) p. 553.
19. McKean (1970b) p. 5.
20. Ash (1980).
21. Voir Guss (1979) p. 50.
22. Cranston (1978) pp. 309-310. Voir aussi Burman, Genn et Lyons (1977).
23. Fleming (1977) p. 212.

24. O'Connell (1975b) p. 18.
25. Id.
26. Ison (1967) p. 7.
27. L'indifférence des tribunaux à l'égard du principe de dissuasion est traitée de façon plus détaillée dans Glasbeek et Hasson (1977) pp. 402-410.
28. O'Connell (1975b) p. 51.
29. Voir notamment Stoll (1970) pp. 20-21.
30. Fleming (1967) p. 823.
31. Voir IATF (1978a).
32. IATF (1977c) pp. I-27 et I-28.
33. Id. Voir aussi Ontario Law Reform Commission (1979b) p. 73.
34. O'Connell (1975b) p. 23. Voir aussi O'Connell (1979) pp. 24-25.
35. Denenberg, (Rapport n° 8) p. 257.
36. Whitford (1970). Traité dans O'Connell (1979) pp. 23-24.
37. O'Connell (1979) pp. 23-24.
38. Ontario Law Reform Commission (1979b) p. 70.
39. Atiyah (1975a) p. 504.
40. New York Insurance Dept. (1970) p. 12.
41. U.S. Dept. of Transportation (1977) p. 60.
42. Voir notamment Kunreuther (1976) et (1978). Voir aussi Diamond (1974) et (1978). Pour une étude intéressante des travaux de Thomas Schellings sur la théorie du risque, voir Dorfman (1970-1971).
43. Diamond (1974) n. 3.
44. Voir Kunreuther (1976) et les références citées.
45. Id., pp. 243 et 255. Voir aussi Oi (1973) et (1977).
46. Ison (1967) p. 387.
47. Atiyah (1975a) pp. 520 et 550. Voir aussi Atiyah (1975b) p. 89 et Ison (1967) pp. 92-93.

48. Éclaircissements tirés de Brown (1979). La question est traitée de façon plus détaillée dans cet article.

49. Ontario Law Reform Commission (1973), (1979b), Nouvelle-Zélande (1974) p. 16. Pour un excellent résumé des arguments et des preuves, voir Ison (1967), Atiyah (1975a), O'Connell (1975b) et (1979).



## Chapitre VII

### UN RÉGIME UNIVERSEL D'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS

Nous avons exposé dans les chapitres V et VI les raisons justifiant les recours en responsabilité civile; nous pouvons donc maintenant nous pencher sur les qualités intrinsèques du régime intégré d'indemnisation des victimes d'accidents sans égard à la faute. Nous avons déjà, dans les chapitres précédents développé l'essentiel des motifs à l'appui d'un régime sans égard à la faute, et nous n'apporterons ici aucun argument réellement nouveau, mais nous procéderons plutôt à une synthèse et une récapitulation de toute l'argumentation en faveur d'un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents.

Celle-ci se résume aux dix points fondamentaux suivants :

1) L'invalidité résultant d'un accident causé par un produit constitue un problème social important. Nous en avons constaté, au chapitre I, la grande importance et le coût élevé pour le Canada, à l'heure actuelle. Les dimensions sociales et économiques des blessures ou des incapacités physiques sont considérables, tant pour la victime que pour sa famille.

2) Selon les données les plus exactes que nous possédons à l'heure actuelle, près de 75 p. 100 des accidents ne sont pas reliés au travail<sup>1</sup>. Pourtant, comme il est souligné dans un mémoire du Syndicat canadien de la Fonction publique, "c'est précisément au chapitre de l'invalidité à court et à long termes provoquée par un accident non relié au travail que la garantie laisse le plus à désirer"<sup>2</sup>. Un sondage mené par la Canadian Association of Accident and Sickness Insurers révèle que 80 p. 100 de la main-d'oeuvre active ne bénéficie d'aucune protection en cas de perte de salaire à court terme<sup>3</sup>.

3) La grande majorité des Canadiens bénéficient d'un éventail de mesures déroutantes ayant pour objet la réparation des pertes dues à un accident : les régimes étatisés d'indemnisation sans égard à la faute qui sont disparates, incoordonnés et font double emploi, et les régimes obligatoires d'assurance-automobile, jusqu'à la possibilité rarement utilisée d'intenter un recours en responsabilité civile. Au mieux, la méthode actuelle est un mélange de trois niveaux de programmes et de mécanismes, la responsabilité basée sur la faute et sans égard à la faute qui continuent de drainer les ressources de la société, nous laissant le pire des deux mondes :

De telles tentatives sporadiques, chaotiques et à la pièce dans le domaine de l'assurance sociale nous laissent le pire des deux mondes : d'une part, les primes montent en flèche du fait que les compagnies, les professions libérales et leurs assureurs cherchent à se prémunir contre

l'avalanche des demandes d'indemnisation fondées sur des théories nouvelles ou "perverses" et, d'autre part, des indemnisations peu élevées du fait que les tribunaux et les jurys ne peuvent d'un seul coup transformer les règles de la common law en matière de responsabilité civile en un véritable régime universel d'indemnisation<sup>4</sup>.

4) Conserver les recours en responsabilité civile (même avec la "réforme" de la responsabilité stricte) dans le cas des accidents qui ne sont pas reliés au travail, ne peut se justifier. Le recours en responsabilité n'atteint jamais son but, ni comme mécanisme d'indemnisation ni comme moyen de dissuasion, et des preuves plus qu'abondantes le démontrent bien<sup>5</sup>.

5) Tous admettent qu'un régime sans égard à la faute du citoyen serait nettement supérieur en ce qui concerne l'indemnisation. Le régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents serait non seulement plus global, mais prévisible et plus facile à administrer, mais il serait également plus rapide, moins onéreux et plus équitable. Nous en avons décrit les avantages au chapitre V. La question d'équité mérite cependant une explication. La plupart des adversaires de l'indemnisation sans égard à la faute sont d'avis que l'action en responsabilité civile permet à la personne blessée ou invalide d'obtenir, à défaut d'autre chose, une indemnité ou une réparation supérieure à celle qui lui serait versée en vertu d'un régime sans égard à la faute. Toutefois, une étude comparative récente des indemnités accordées en Australie dans les causes d'accidents par rapport à celles qui auraient été versées aux termes du nouveau régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents sans égard à la faute adopté en Nouvelle-Zélande démontre qu'en fait, ce dernier régime aurait permis à la victime d'obtenir, pour le même préjudice, une indemnisation supérieure de 20 à 300 p. 100<sup>6</sup>.

6) La responsabilité civile présente également de graves lacunes comme mécanisme de dissuasion, et si la théorie est quelque peu branlante, la réalité est encore pire. Si certains auteurs s'accrochent encore à la notion farfelue de la dissuasion<sup>7</sup>, la preuve du contraire est plus qu'accablante<sup>8</sup>. Comme nous l'avons souligné au chapitre VI, la valeur dissuasive du préjudice extra-contractuel est négligeable, voire même nulle.

7) En fait, tout le débat sur la force dissuasive de la responsabilité est hors de propos compte tenu de la nature et de l'étendue de l'assurance-responsabilité actuelle. La prime variable ou le tarif de pénalité représente vraisemblablement la seule façon d'obtenir quelque effet dissuasif, ce procédé étant tout aussi accessible et, selon toutes probabilités, plus efficace dans un régime sans égard à la faute<sup>9</sup>.

8) Il est plus qu'improbable que l'assurance privée ou les conventions collectives rendront caducs les recours en responsabilité civile au profit de l'instauration d'un régime compréhensif d'indemnisation à

l'intention de tous les Canadiens. Un sondage récent de la Canadian Association of Accident and Sickness Insurers révèle qu'au Canada, 31 p. 100 de la main-d'oeuvre active bénéficie d'une assurance invalidité longue durée individuelle ou collective<sup>10</sup>. La capacité financière de l'assurance privée ne semble pas pouvoir inclure les non-travailleurs aussi bien que les travailleurs et garantir des prestations régulières de longue durée qui ne sont pas touchées par l'inflation. Une étude conclut que l'industrie de l'assurance privée a été incapable de garantir une protection universelle et étendue aux travailleurs et à leur famille, et qu'il est peu probable qu'elle puisse le faire dans un avenir rapproché<sup>11</sup>. Les contraintes financières auxquelles le marché de l'assurance privée est soumis seront étudiées dans le chapitre VIII, lors de l'analyse en profondeur de toutes les facettes de la question de l'élaboration de l'organisme.

9) L'adoption d'un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents est logique, empiriquement obligatoire et légalement inévitable. Peu de sociétés peuvent se permettre le luxe douteux de maintenir un ensemble de régimes basés sur la faute et sans égard à la faute qui n'est ni coordonné, ni régi, extrêmement peu rentable et fondamentalement inéquitable. La rationalisation et l'intégration s'imposent, sinon pour des raisons de responsabilité collective et d'honnêteté individuelle, du moins pour des motifs de rentabilité institutionnelle.

10) L'intégration des régimes actuels sans égard à la faute à un régime plus vaste d'indemnisation des victimes d'accidents faciliterait l'extension logique et inévitable de ce régime à toute forme d'incapacité, y compris la maladie et l'invalidité. (Nous développerons ce dernier aspect au chapitre IX.)

Cette argumentation en dix points en faveur du régime d'indemnisation des victimes d'accidents sans égard à la faute représente uniquement une synthèse concise des conclusions de multiples études gouvernementales et de recherches. Nous avons analysé, dans les chapitres précédents, la plupart de ces études ainsi que les recommandations qu'elles comportaient. Il serait utile cependant de signaler ici une autre étude tout aussi importante qui a été préparée pour le ministère de la Consommation et des Corporations<sup>12</sup>. Le professeur Spencer Star y fait une analyse économique des accidents dus à des produits et de la responsabilité du fait des produits, et il conclut que les avantages d'un régime universel d'assurance-accident sont incontestables :

Un régime universel d'assurance-accident constitue logiquement la prochaine étape en matière de législation sociale. La Nouvelle-Zélande a démontré qu'un tel régime était non seulement économiquement possible, mais qu'il était efficace. L'Australie semble disposée à suivre l'exemple de la Nouvelle-Zélande au moment opportun. Étant donné l'étendue de ses régimes existants en matière de sécurité sociale, d'indemnisation des victimes d'accidents du travail, d'assurance-automobile et de revenu

minimum garanti (régime dont vient de se doter le Québec), le Canada pourrait probablement établir un régime universel d'assurance-accident à moins de frais que la plupart des autres pays. Il nous faudrait maintenant connaître l'étendue des écarts entre les régimes d'assurance qui existent actuellement au Canada ainsi que la nature des pertes qui seraient couvertes par un régime universel et qui sont actuellement assumées par les particuliers.

Les avantages d'un régime universel d'assurance-accident sont incontestables. Un tel régime mettrait fin aux coûteuses batailles judiciaires, et tant les consommateurs que les manufacturiers profiteraient de la diminution des risques de pertes catastrophiques[...]. Les régimes d'indemnisation des victimes d'accidents du travail au Canada et d'indemnisation des victimes d'accidents en Nouvelle-Zélande sont bien la preuve que, dans ce domaine, les régimes étatisés coûtent moins cher que les régimes privés. L'adoption d'un régime universel d'assurance accident devrait assurément être considérée comme un pas en avant souhaitable dans le domaine de la sécurité sociale. Étant donné l'accroissement du coût des causes portant sur la responsabilité du fait des produits et l'intérêt que porte le public aux problèmes des produits dangereux, c'est à se demander si le Canada peut vraiment se passer d'un régime national d'assurance-accident<sup>13</sup>.

Peu à peu, toutes ces études percent une brèche dans le raisonnement du législateur canadien. Nous avons vu, dans les chapitres III et IV, comment le régime d'indemnisation des accidents du travail sans égard à la faute s'est progressivement étendu à l'assurance des soins médicaux et hospitaliers, à divers régimes d'assurance-maladie et invalidité et aux régimes limités d'assurance-automobile sans égard à la faute. Enfin, au moins une province a fait savoir qu'elle avait l'intention de franchir le pas et d'instaurer un régime universel d'indemnisation sans égard à la faute. En effet, la Saskatchewan prévoyait présenter, au printemps 1981, un projet de loi portant sur la création d'un régime universel d'assurance en cas d'accident et de maladie<sup>14</sup>. Avec l'adoption de cette loi, la Saskatchewan aurait été la première province au Canada à posséder un régime intégré d'assurance-invalidité sans égard à la faute, un régime dont la garantie aurait même dépassé celui de la Nouvelle-Zélande.

À l'instar de la Saskatchewan, d'autres législatures pourraient emboîter le pas, si leur commission de réforme du droit prenait le temps d'étudier dans son contexte la question du préjudice corporel, de même que les nombreuses données empiriques et l'abondante documentation sur le sujet. Bien souvent, les arguments favorables à l'indemnisation universelle des accidents sont si convaincants qu'on se demande comment toute personne ayant une estimation assez juste de ce que nous savons

aujourd'hui peut les réfuter. Et on peut s'imaginer aisément la frustration que peuvent éprouver des spécialistes comme Patrick Atiyah, Terry Ison ou Jeffrey O'Connell lorsqu'une telle opposition se manifeste, directement ou, le plus souvent, indirectement, par exemple lorsqu'une commission de réforme du droit choisit de restreindre la discussion au débat totalement inapproprié de la responsabilité stricte. Quoi de plus normal que leur objectivité scientifique cède à l'occasion le pas à l'émotion et à la passion.

Le professeur Jeffrey O'Connell a présenté, de façon tout à fait improvisée, un plaidoyer des plus passionné et des plus persuasif en faveur d'une réforme rationnelle de la législation lorsqu'il a témoigné devant le Inter-Agency Task Force on Products Liability. Rappelons que ce groupe de travail a, en définitive, recommandé l'adoption d'un projet de loi édulcoré (voire rétrograde selon certains), le Uniform Product Liability Act<sup>15</sup>, projet qui, fondamentalement, maintient le statu quo au sujet du recours en responsabilité civile.

Les législateurs provinciaux, notamment les réformateurs du droit provincial, que la responsabilité stricte continue de fasciner, devraient se faire un devoir de lire ses observations. Voici quelle était sa déclaration :

Pour commencer, laissez-moi vous exposer quelques idées fondamentales : premièrement, nous perdons probablement notre temps ici ce matin; deuxièmement, nous perdons probablement notre temps à étudier ce rapport. Ce rapport va faire l'objet d'un curieux mélange de recommandations qui ne changeront absolument rien même si on y donne suite, et de toute façon, personne ne s'intéressera à votre rapport et je crois que nous ferions aussi bien de nous reposer et d'accepter cela[...]. Le système des recours en responsabilité civile est un véritable scandale[...]. C'était[...] un scandale au début du siècle, et à cette époque, tous les réformateurs de la société le moindrement intelligents disaient qu'il fallait s'en débarrasser dans la mesure où il concernait le principal groupe de personnes qui sont accidentées dans notre société, à savoir les victimes d'accidents industriels. En 1920, tous les États américains les plus avancés s'étaient dotés de régimes d'indemnisation des victimes d'accidents du travail. Ils avaient mis au rancart la responsabilité civile pour les dommages corporels et avaient créé un régime d'assurance raisonnablement simplifié. Ils étaient d'avis qu'il était absolument fou de se demander, après chaque accident, si l'ouvrier aurait dû voir la tache d'huile, s'il aurait dû retirer sa main un millième de seconde plus tôt, ou un millième de seconde plus tard, ou si l'employeur aurait dû déplacer quelque chose quelques pieds plus loin ou quelques pieds moins loin. Laissez tomber ce truc-là et quand les gens se feront blesser au travail, indemnisez-les.

Mais de grâce, ne les indemnisez pas selon cette espèce de jeu de roulette imaginé par les avocats. Je fais référence à la réparation de tous leurs dommages malgré le fait qu'ils ont déjà été indemnisés autrement. Ne les indemnisez pas pour toutes leurs douleurs et leurs souffrances, car personne ne sait ce que c'est de toute façon. Versez-leur des indemnités de subsistance afin d'empêcher qu'ils ne deviennent indigents et laissez-les contracter toutes les assurances qu'ils veulent, mais versez-leur des indemnités qui correspondent au salaire d'un ouvrier ou d'un employé moyen et remboursez-leur tous leurs frais médicaux. C'est ce que nous avons fait dans tous les États des États-Unis avant 1940. Ça n'a peut-être pas très bien fonctionné, mais comparé au régime de la responsabilité civile, c'était fantastique.

Notre régime d'indemnisation des victimes d'accidents du travail nous cause aujourd'hui de nombreux problèmes. Personne ne prétendra le contraire, à moins de le comparer au régime de responsabilité civile; dans un tel contexte, il s'agit de la chose la plus merveilleuse que nous ayons jamais faite. Et après avoir adopté un régime d'indemnisation des victimes d'accidents du travail, aucun État n'a sérieusement songé à revenir au régime de la responsabilité civile, régime qui sera si vaillamment défendu ici par mes confrères. Aucun État n'y a vraiment songé sérieusement[...] ils n'y songeraient jamais sérieusement. Le rapport de la National Commission on Workmen's Compensation était d'avis que malgré toutes ses insuffisances, il ne viendrait à l'idée de personne de revenir au régime de responsabilité civile en matière d'accidents du travail.

D'accord, nous avons fait tout cela. Mais croyez-le ou non, nous nous sommes arrêtés là et nous avons conservé le régime de responsabilité civile tel quel pour tous les autres types d'accidents. C'est de la folie pure. Après la création des régimes d'indemnisation des victimes d'accidents du travail, les accidents de la circulation se sont multipliés à un rythme qui écliprait même les accidents du travail, et qu'est-ce que nous avons fait à ce sujet? Nous avons continué à avoir des discussions interminables après chaque accident d'automobile pour déterminer si le conducteur roulait à 35 milles à l'heure plutôt qu'à 30 et si le piéton avait bien regardé à gauche et à droite, et nous avons consacré tout l'argent à de telles discussions insignifiantes plutôt que d'indemniser les personnes au moment où elles étaient blessées, ce que je croyais être l'objet de l'assurance -- et non de nous payer, nous avocats, pour débattre la question de savoir si quelqu'un roulait à 40 milles et non pas à 41 ou seulement à 35 milles à l'heure. Et ça a continué ainsi pen-

dant une, deux et trois générations. Enfin, en 1960, quelqu'un s'est exclamé : "Nous avons affaire à un système tout à fait idiot! Tout l'argent va aux compagnies d'assurance et aux avocats. N'y a-t-il pas moyen de changer cela?" Eh bien, il y a eu des études pendant des années démontrant que le régime était un désastre à partir de 1930[...]. Et finalement, petit à petit, à contrecœur, certains États ont commencé à adopter des régimes de responsabilité sans égard à la faute et ces derniers fonctionnent[...]. Souvenez-vous de ce qui s'est passé dans le cas du régime d'indemnisation des victimes d'accidents du travail et dans le cas du régime de responsabilité sans égard à la faute, et malgré tous leurs problèmes, ces régimes fonctionnent bien mieux que la responsabilité civile. Il ne faudrait surtout pas l'oublier[...]. Mais voyez-vous, la tare du système actuel, c'est qu'il combine les deux plus grands maux qui soient : le gaspillage et le besoin. Les deux sont mauvais, à bien y penser, mais le gaspillage n'est pas si mauvais lorsqu'il n'enlève rien à personne. Notre système semble inextricablement associé à ces choses. Nous gaspillons des sommes farineuses à débattre de questions tout à fait insignifiantes, alors que des gens ne sont pas indemnisés pour des pertes irremplaçables[...]. Je crois que nous, avocats, sommes placés dans une situation dans laquelle nous ne sommes pas productifs. Si l'on prend chaque cas individuellement, nous aidons nos clients, nous aidons les gens à se faire indemniser. Mais depuis le début du siècle, chaque fois que des observateurs objectifs ont analysé le régime de responsabilité civile, qu'il s'agisse de fonctionnaires, de membres d'organismes, de journalistes, tous sont d'avis qu'il s'agit d'un désastre[...] un vrai désastre. Et nous, les avocats, nous avons refusé de reconnaître cela. Il s'agit véritablement d'un désastre. Vous devriez considérer qu'il s'agit d'un désastre et chercher de quelle façon il serait possible d'améliorer la situation. Autrement, vous aurez perdu votre temps<sup>16</sup>.

Bien évidemment, le IATF n'a pas manifesté à O'Connell un intérêt passionné et ses membres ont plutôt choisi de rafistoler la responsabilité civile et de recommander un ensemble de modifications au régime de la responsabilité stricte. Les réformateurs du droit au Canada et les législateurs canadiens peuvent néanmoins se permettre d'être plus ambitieux. La mise en oeuvre d'une réforme intelligente, sensible et rentable du droit est à notre portée. Il ne nous faut qu'un peu de bonne volonté pour instaurer un régime rationnel, intégré et universel d'indemnisation des victimes d'accidents.



## RÉFÉRENCES

1. Preuves énoncées dans Manitoba (1977) décrites et résumées dans Welsh, "Saskatchewan Plans Universal Insurance", Globe and Mail (25 août 1980) p. B-8.
2. Exposé CUPE (1980).
3. Id.
4. O'Connell (1979) p. 140.
5. Voir supra, chap. V et VI.
6. Woodhouse J., Symposium de Calgary (1979) pp. 32 et 33.

[Nous] avons étudié tous les dommages intérêts accordés par la Cour suprême du New South Wales en 1972 en vue de comparer les montants attribués par les juges, ou par un jury dans un ou deux cas, avec le montant global qui aurait été accordé à l'égard de dommages corporels identiques en vertu du régime que nous avons proposé. Les résultats de l'étude sont étonnants, en raison surtout du fait que nos versements périodiques devaient être indexés sur l'indice du coût de la vie. Voici donc une comparaison des montants, vérifiés par des actuaires indépendants à l'emploi d'une entreprise privée; dans tous les cas, le premier montant est celui qui a été effectivement accordé. Dans le premier cas, un jeune homme a reçu \$88 872; il aurait reçu \$160 000 en vertu de notre régime. Dans le second cas, le montant accordé était de \$54 735; il aurait été de \$82 600 en vertu du régime. Dans le troisième cas, il y avait eu faute contributoire de la victime et le montant accordé était de \$5 114 bien que les dommages réels aient été évalués à un montant deux fois plus élevés; en vertu de notre régime, la victime aurait touché \$10 000, indemnité qui se rapproche du montant des dommages réels. Le cas suivant comportait une indemnité de \$8 632; celle-ci aurait été de \$30 600 en vertu du régime. Le cas suivant : \$141 643 par rapport à \$158 900. Enfin, dans le dernier cas, où il y avait encore une fois faute contributoire, l'indemnité était de \$13 913 par rapport à \$32 900. Si je cite tous ces chiffres, c'est pour montrer vraiment que, du point de vue économique, il n'existe vraiment aucun argument valable qui peut être invoqué à l'encontre d'un régime d'indemnisation, car les économies sont énormes au niveau administratif (\$1 million par jour) et l'indemnisation des victimes est raisonnablement satisfaisante.

7. Voir notamment Mackenzie (1975), Posner (1977) et Stoljar (1973).
8. Supra, chapitre VI.
9. Id.
10. Welsh (1980) p. B-8.
11. Exposé CUPE (1980).
12. Star (1979).
13. Id., pp. 129-130.
14. Welsh (1980) p. B-8.
15. Supra, note 15, chapitre I.
16. O'Connell, dans IATF (1976) pp. 221-236.

## Chapitre VIII

### LES DIX PRÉOCCUPATIONS LES PLUS COURANTES CONCERNANT LE RÉGIME UNIVERSEL D'INDEMNISATION

Jusqu'ici, les arguments en faveur d'un régime universel d'indemnisation ont été présentés de façon directe et avec un minimum de détours ou de digressions explicatives. Nous n'avons pas encore abordé les nombreuses questions et objections soulevées par l'instauration d'un régime sans égard à la faute. Dans ce chapitre, nous tenterons de répondre à ce qui constitue, selon nous, les dix préoccupations les plus couramment soulevées par le régime universel d'indemnisation. Nous espérons ainsi éclaircir certains points négligés dans les chapitres précédents et résoudre les préoccupations les moins fondées quant au régime sans égard à la faute.

LE RISQUE MORAL : "LE RÉGIME SANS ÉGARD À LA FAUTE NE RISQUE-T-IL PAS DE FAVORISER LA NÉGLIGENCE?"

C'est souvent là la première question soulevée lorsque l'on parle d'un régime universel d'indemnisation. Nombre de gens croient qu'un régime sans égard à la faute entraînera tout simplement une plus grande négligence. C'est ce que les économistes appellent "la question du risque moral". Plus on est protégé contre un risque de blessure, moins l'on a de raisons d'être prudent. En termes d'offre et de demande, le risque moral se résume à ceci : la baisse du coût de la négligence entraîne une hausse de la demande de celle-ci. Le régime sans égard à la faute étant très global et les contributions au régime étant, dans une certaine mesure, peu personnalisées, l'on s'inquiète de ce que le nombre de blessés n'augmente à un point tel qu'en définitive, les citoyens prudents devraient payer pour la négligence des imprudents.

De toute évidence, cette analyse repose largement sur une vision "commerciale" du préjudice corporel qui dépend étroitement de l'exactitude du calcul des risques. Or, nous avons vu au chapitre VI et nous avons fait état des données récentes de la psychologie en matière de risque chez l'homme, que l'hypothèse du "calculateur rationnel du risque", qui est à la base de l'analyse de la marginalité du risque moral, se révèle presque inutile quand on l'applique à la santé et à la sécurité. Les données de la psychologie confirment ce que nous avons deviné, à savoir qu'il est difficile de croire que des gens seraient prêts à subir un préjudice corporel pour le seul avantage d'obtenir une indemnité financière somme toute assez modeste. Le professeur Robert Dofman a soulevé le même point, mais d'une manière un peu plus colorée :

Je ne doute pas que les gens mangeraient davantage de pommes si les prix baissaient. Mais je ne suis pas certain qu'ils mangeraient plus de pommes ou qu'il les laveraient moins bien si, par exemple, l'Association des producteurs de pommes (Apple Growers' Association) s'engageait à indemniser toutes les victimes d'empoisonnement à l'arsenic après avoir mangé des pommes<sup>1</sup>.

La plupart des partisans du risque moral semblent oublier qu'il existe déjà nombre de régimes d'indemnisation sans égard à la faute pour les accidents de travail ou dans les accidents de la route. Rien ne nous permet de croire jusqu'à maintenant que le taux de blessures à l'heure, par habitant, est plus élevé dans un milieu de travail qui indemnise l'employé sans égard à la faute qu'il ne l'est dans un autre milieu. En fait, les données que nous possédons nous incitent plutôt à croire le contraire<sup>2</sup>.

Même si on prouve que la négligence s'accroît "de façon marginale" dans un régime sans égard à la faute, il faut alors se demander "combien de personnes sont comprises dans cet écart?" Les avantages d'un régime rationalisé d'indemnisation sans égard à la faute l'emportent-ils encore sur le prix relativement modeste qu'il faut verser pour quelques imprudents? Il est probable que la réponse est positive. Et si les données révèlent que l'écart est assez important (et que les psychologues du risque font erreur), la question du risque moral peut alors être réduite par le biais de primes variables ou de "tarifs pénalisés". Si, ultérieurement, les techniques informatiques se perfectionnaient au point de nous permettre, de facto, de dénombrer et d'identifier les "coupables" d'un risque moral, il serait alors relativement facile d'évaluer la pénalité à leur imposer.

Quoi qu'il en soit, et malgré ce que les marginalistes pourront découvrir à la lumière de leur critique de la psychologie, le risque moral ne pose aucun problème sérieux en ce qui concerne les dommages corporels.

"POUVONS-NOUS NOUS PERMETTRE UN RÉGIME UNIVERSEL D'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS?"

Il est une autre opinion erronée, et courante, selon laquelle un régime universel sans égard à la faute acculerait notre société à la faillite ou, à tout le moins, épuiserait nos ressources financières. Toutefois, les partisans du régime affirment depuis longtemps qu'en fait, cela ne coûterait pas plus cher à la société et que le financement du régime proviendrait des sommes engagées dans les actions. En fait, déclarent-ils, financièrement parlant, la société gagnerait nettement à instaurer un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents.

De prime abord, ce dernier argument semble le plus logique. On réaliserait des économies du fait de l'élimination 1) de la nécessité de poursuivre pour "faute" ou "défaut", 2) de la multiplicité des indemnités provenant de sources différentes, 3) de l'évaluation des compensations à accorder pour "la douleur et la souffrance", 4) des "fuites" provenant de la surindemnisation et de l'indemnisation et 5) du chevauchement administratif inutile.

Des études récentes confirment maintenant la thèse de la réalisation d'économies nettes. La Nouvelle-Zélande n'a enregistré que des problèmes financiers mineurs lorsqu'elle a adopté son régime d'indemnisation<sup>3</sup>. Des données en provenance de l'Australie révèlent que l'adoption d'un régime similaire dans ce pays permettrait une économie quotidienne de près de \$1 million<sup>4</sup>. Au Royaume-Uni, la Commission Pearson a conclu que l'adoption d'un régime universel sans égard à la faute permettrait une économie annuelle globale de £ 84 millions<sup>5</sup>. Au Canada, une étude récente a établi qu'il en coûterait à chaque contribuable près de 2 p. 100 de son revenu pour bénéficier d'un régime intégré d'indemnisation qui lui verserait, en cas d'accidents, des prestations annuelles jusqu'à un maximum de \$25 000<sup>6</sup>.

Tout simplement, les faits prouvent clairement que nous avons les moyens financiers. Et il ne faut pas s'en étonner. Après tout, il est difficile de gaspiller son argent plus que nous ne le faisons aujourd'hui. Pour reprendre les termes de Terry Ison, il est assez paradoxal de justifier par une question de coût la perpétuation du système le plus prodigue et le plus inefficace jamais conçu<sup>7</sup>.

## "L'INVASION BUREAUCRATIQUE"

D'aucuns affirment que l'assurance-accident universelle amènerait encore plus de bureaucratie au sein de l'administration gouvernementale, déjà trop impersonnelle et légaliste. Ces préoccupations sur l'emprise de l'État sont fondées, particulièrement à notre époque, où l'apathie et l'aliénation du citoyen posent de graves problèmes sociaux.

Pour être francs, nous ne pouvons répondre que par l'affirmative à cette inquiétude. Mais cette bureaucratie n'a nul besoin d'être imposante ou monolithique. Le régime universel d'indemnisation pourrait être planifié dans le cadre des structures actuelles - régimes provinciaux d'assurance-santé, d'indemnisation des accidents du travail, etc. avec une administration décentralisée et régionale. Il pourrait aussi être complètement intégré à un programme polyvalent d'indemnisation des accidents dont l'administration serait centralisée. Il s'agit là, tout simplement, d'une question de conception de l'organisme. "L'invasion bureaucratique" ne découle pas nécessairement de l'instauration du régime.

De toute façon, les risques d'impénétrabilité bureaucratique sont encore plus grands aujourd'hui, avec le fouillis de régimes gouvernementaux d'indemnisation qui sont incohérents et se chevauchent. La rationalisation et l'intégration viendraient accroître la sensibilisation et l'admissibilité des citoyens.

En outre, le seul critère valable pour juger l'appareil bureaucratique n'est pas sa taille, mais son équité et son efficacité générale. Tout bien pesé, un régime sans faute bien défini et bien administré ne peut qu'être plus équitable si on le compare à l'arbitraire du régime fondé sur la responsabilité<sup>8</sup>, et nous savons, à la lumière du chapitre V, que la rentabilité du premier par rapport au second est énorme, les frais d'administration étant de 7 à 12 p. 100 de la prime dans le cas du régime sans égard à la faute, contre 50 p. 100 dans celui du régime fondé sur la responsabilité<sup>9</sup>.

Quant à savoir si le régime universel entraînera une hausse et non une baisse du "légalisme", l'expérience de la Nouvelle-Zélande jette la lumière sur cette question. Une étude y a révélé que la plupart des réclamations d'indemnisation sont traitées rapidement et équitablement, sans délai, ni décisions injustifiées. En fait, sur quelque 130 000 réclamations présentées en 1977, par exemple, seules 2 689 ont fait l'objet d'une demande de révision et de ce nombre, 807 seulement ont été entendues, soit 0,6 p. 100 des cas<sup>10</sup>. Selon le professeur Geoffrey Palmer, le processus général est "simple" et à l'opposé du formalisme :

Bien que les faits de certaines demandes de révision puissent être très intéressants du point de vue social, le manque d'intérêt des affaires sur le plan juridique est remarquable. Plus de grandes discussions sur la faute! En lisant les décisions rendues, on est avant tout saisi par la grande simplicité qui caractérise le nouveau régime. Rares sont les décisions qui dépassent deux ou trois pages. Toute la panoplie des procédures qui caractérisaient le procès traditionnel est maintenant chose du passé. Avec le nouveau régime d'indemnisation, c'en est fini des mystères et des dramatisations! Par ailleurs, nombreux sont ceux qui ne recevaient rien en vertu de l'ancien régime et sont maintenant indemnisés, et encore de façon rapide<sup>11</sup>.

LES DOMMAGES MORAUX : "ET MON DROIT D'ÊTRE INDEMNISÉ POUR LA DOULEUR ET LA SOUFFRANCE?"

La majorité des partisans du régime d'indemnisation sans égard à la faute prônent l'abolition des demandes d'indemnisation pour les dommages de nature non économique comme "la douleur et la souffrance". Leurs raisons sont de deux ordres : 1) il est impossible d'évaluer

exactement et objectivement les dommages non économiques et 2) la disparition de telles réclamations libérera des sommes qui pourront servir à réparer les dommages matériels plus faciles à évaluer et qui représentent, par conséquent, quelque chose de plus juste à indemniser.

Toutefois, certains auteurs se sont opposés à l'instauration d'un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents qui nie le droit que la "common law" accorde au requérant, soit d'être indemnisé pour tous les dommages subis, y compris les dommages moraux comme la douleur et la souffrance. Remarquons que cet argument sur les réclamations pour la douleur et la souffrance est soulevé principalement par des avocats. En Nouvelle-Zélande, la disposition sur la somme forfaitaire versée au titre de la douleur et de la souffrance a été intégrée à l'Accident Compensation Act à la demande des avocats surtout<sup>12</sup>. L'Accident Compensation Commission traite maintenant annuellement près de 12 000 réclamations à ce titre, la plupart impliquant l'intervention d'avocats<sup>13</sup>. Cela signifierait-il que ceux-ci ont une raison plus concrète de défendre aussi vivement l'indemnisation de la douleur et de la souffrance?

En fait, les citoyens ordinaires se préoccupent rarement d'être indemnisés pour la douleur et la souffrance. La majorité ne sait même pas que l'on peut faire de telles réclamations. Un sondage effectué récemment aux États-Unis révèle que la plupart des gens préfèrent avoir l'assurance qu'ils seront indemnisés de leurs dommages matériels aux termes d'un régime sans égard à la faute plutôt que de prendre le risque d'être indemnisés ou non, à la suite d'un procès en responsabilité, pour tous leurs dommages y compris la douleur et la souffrance<sup>14</sup>. "Les victimes d'accidents perçoivent, à la différence des avocats, que les accidents sont juste des accidents. Ce qu'ils veulent, c'est être indemnisés rapidement de ce qu'ils ont dû déboursier de leur poche et avec un minimum de tracasseries et de discussions"<sup>15</sup>.

Un sondage public récent réalisé par le Michigan Insurance Bureau conclut qu'à l'heure actuelle, 79 p. 100 des citoyens sont favorables à une réduction des indemnités pour douleur et souffrance de manière à obtenir des indemnités pour frais médicaux et pertes de salaire plus adéquates<sup>16</sup>. Cette préférence évidente pour une indemnisation rapide et assurée des préjudices économiques directes au lieu du risque posé par le recours en responsabilité quant à l'indemnisation pour la douleur et la souffrance est également étayée par une enquête exhaustive menée dans l'Illinois auprès de victimes d'accidents. Le professeur Jeffrey O'Connell explique ce qui suit :

Une enquête menée dans l'Illinois, auprès des victimes qui ont obtenu gain de cause à la suite d'actions en responsabilité intentées contre des tiers, a démontré que rares étaient ceux qui étaient au courant ou qui se souciaient des indemnisations pour douleurs et souffrances. Près des trois-quarts des victimes interrogées n'avaient jamais entendu parler ou ne s'attendaient pas à recevoir de telles indemnisations au moment de l'accident; et la majorité

d'entre elles n'en ont jamais entendu parler par la suite, même si elles avaient fait appel au service d'un avocat! C'est peut-être dû au fait que les avocats prennent leurs honoraires des montants attribués pour douleurs et souffrances et qu'ils n'informent pas leurs clients qu'ils ont obtenu de telles indemnités. Ceci expliquerait sans doute pourquoi les avocats s'opposent à ce que l'on prive les victimes des indemnités pour douleurs et souffrances : ce ne sont pas tant les victimes que leurs avocats qui regrettent de telles indemnités.

L'enquête de l'Illinois a également permis de constater que les victimes d'accidents n'avaient pas appris si elles avaient ou non touché une indemnité pour douleurs et souffrances. Parmi les victimes qui avaient reçu un montant qui excédait de plus de quatre fois leurs dommages matériels réels (et qui avaient donc été relativement très bien indemnisées pour leurs souffrances), seules 34 p. 100 pensaient qu'elles avaient été indemnisées pour leurs douleurs. Et il n'existait aucune corrélation entre les douleurs éprouvées et les sommes accordées.

L'enquête a également révélé que l'indemnité pour douleurs et souffrances avait peu d'incidence sur l'état émotionnel des victimes d'accidents. Très rare étaient celles qui, à la longue, gardaient de la rancœur contre les personnes qui, par négligence, leur avaient causé des dommages corporels. Le fait de recevoir une indemnité pour douleurs, ou encore le montant de cette indemnité, a peu de rapport avec le ressentiment que la victime peut éprouver d'un accident. L'indemnité pour douleurs et souffrances ne modifie pas vraiment non plus l'attitude de la victime à l'égard des autres circonstances ayant entouré l'accident, telle la façon dont la compagnie d'assurance de l'autre partie s'est conduite envers elle. De plus, qu'il y ait réparation des douleurs et souffrances ou non, l'attitude de la victime à l'égard de l'accident, à l'égard de l'autre partie à qui la responsabilité incombe ou à l'égard de la compagnie d'assurance de l'autre partie demeure la même. Par ailleurs, la conviction d'avoir touché une indemnité pour douleurs ne soulage en rien les douleurs que la victime a éprouvées. Bref, la plupart des victimes d'accidents ignorent l'existence des indemnités pour douleurs et souffrances, ou sinon, cela leur est indifférent<sup>17</sup>.

Il est évident que l'adoption d'un régime sans égard à la faute n'exige pas nécessairement l'abolition des réclamations pour préjudices non économiques. Un tel régime pourrait prévoir la prestation d'une somme forfaitaire destinée à indemniser la douleur et la souffrance.

Nous avons souligné plus haut que la loi néo-zélandaise prévoit une telle disposition. Bien que cela soit possible, nous ne saurions le recommander pour les raisons suivantes :

- 1) Le "calcul" de l'indemnité correspondant à la douleur et à la souffrance ne repose sur aucun principe et est fondamentalement arbitraire. (L'absurdité du processus tout entier est énoncée assez clairement dans le chapitre V.)
- 2) Le calcul ne reposant inévitablement sur aucun principe et donnant donc un résultat imprévisible, les réclamations pour la douleur et la souffrance provoquent des litiges, qui représentent un aspect onéreux et improductif du régime sans égard à la faute. Ainsi, en Nouvelle-Zélande, cette dimension litigieuse occasionnée par l'adoption de la disposition sur la douleur et la souffrance a convaincu nombre de critiques de réclamer son abolition.
- 3) Les avocats semblent être les seuls bénéficiaires d'une protection des préjudices non économiques. Le citoyen moyen victime d'un accident préférerait une indemnisation rapide et relativement sûre aux termes du régime sans égard à la faute. Une étude faite en Nouvelle-Galles du Sud démontre que les indemnités accordées sans égard à la faute et sans tenir compte de la douleur ou de la souffrance sont nettement plus généreuses que celles qui sont versées en tenant compte de la douleur et de la souffrance des victimes<sup>18</sup>.
- 4) L'élimination des réclamations pour préjudices non économiques libérerait des sommes et permettrait ainsi d'accorder des indemnités supérieures pour les préjudices économiques, cette formule reçoit l'assentiment des citoyens.
- 5) La mise en oeuvre d'un régime universel bien conçu et relativement prévisible d'indemnisation des victimes d'accidents éliminerait la "nécessité" d'une protection des préjudices non économiques. On a constaté que l'indemnisation rapide, aux termes du "régime sans égard à la faute, des dommages subis, y compris les soins pour soulager la douleur, contribue plus largement à alléger la douleur et la souffrance que le régime fondé sur la responsabilité"<sup>19</sup>. Des études neuropsychiatriques ont démontré que l'assurance sans égard à la faute exerce un effet secondaire, celui de réduire le choc psychique, la tension et la "névrose traumatique" ultérieure chez les victimes d'accidents<sup>20</sup>.
- 6) S'il "faut" compenser la douleur et la souffrance par une indemnité pour "punir" le coupable, il serait beaucoup plus pertinent et efficace d'appliquer une sanction selon le code criminel, une amende ou l'emprisonnement par exemple.

L'Ontario Select Committee on Company Law, dans son Report on Automobile Insurance, analyse en profondeur la question de l'indemnisation des préjudices non économiques et conclut de façon très pertinente :

Le comité reconnaît que les deux thèses qui s'affrontent relativement à l'indemnisation des préjudices non économiques sont une affaire de jugement. Il reconnaît également que tout régime d'indemnisation sans égard à la faute qui assure l'indemnisation des souffrances et douleurs et des autres dommages non économiques ne peut le faire que par le truchement d'indemnités nominales établies arbitrairement. L'attribution d'indemnités pour préjudices non économiques établies en fonction de chaque cas d'espèce ne ferait que perpétuer la situation d'affrontement entre l'assureur et son propre assuré en ce qui a trait à l'évaluation du montant à verser. Par conséquent, il semblerait que ce soit le régime de responsabilité civile qui, plus que tout autre, permette l'indemnisation de tous les préjudices non économiques<sup>21</sup>.

#### LA DISSUASION : "COMMENT PROMOUVOIR LA SÉCURITÉ"

Nous avons vu au chapitre V, que même dans un contexte de "faute" ou de recours en responsabilité civile, l'efficacité de la dissuasion, exercée par le biais du mécanisme de la responsabilité commerciale ou des primes variables, est soit minime soit nulle. De toute évidence, la question de la sécurité des produits se pose avec encore plus d'acuité avec un régime universel d'indemnisation sans égard à la faute. Si la sanction pécuniaire n'est pas un moyen de dissuasion efficace (et jusqu'à maintenant, nous avons de très bonnes preuves que c'est le cas)<sup>22</sup>, comment un régime universel d'indemnisation peut-il régler la question des produits dangereux? S'il n'existe aucun moyen commercial ou "général" de dissuasion, comment pouvons-nous promouvoir et réglementer la sécurité des produits? Par le biais, bien sûr, d'un mécanisme de prévention particulier : des règlements de sécurité des produits.

L'adoption d'une législation efficace sur la sécurité des produits est un complément nécessaire à tout régime universel sans égard à la faute. Le gouvernement est-il justifié d'intervenir? Sans l'ombre d'un doute. La majorité des règlements justifient légitimement leur existence par l'incapacité du marché<sup>23</sup>, laquelle se manifeste le plus souvent sous les quatre formes suivantes, soit : 1) par des effets "d'entraînement" ou des facteurs indépendants de la volonté des fabricants, 2) par le manque d'information, 3) par un monopole inné et 4) par une concurrence "néfaste"<sup>24</sup>. Dans le domaine des accidents reliés à la sécurité des produits, tant le phénomène des facteurs indépendants de la volonté du fabricant que celui du manque d'information viendraient légitimer, dans une certaine mesure, l'intervention gouvernementale. Nous savons que le fabricant d'un produit n'assume pas la totalité du coût

social des dommages causés par le produit. La combinaison de l'assurance-responsabilité et de l'assurance maladie, sans mentionner les fuites et les distorsions diverses traitées aux chapitres V et VI, représentent des "facteurs externes" assez importants. Une réglementation précise sur la sécurité des produits aiderait à équilibrer le tout. Le fabricant de produits dangereux ou excessivement défectueux serait dissuadé d'en poursuivre la fabrication non par les subtilités de la "prise en compte des coûts sociaux de ses produits", mais plus directement par le biais de la réglementation sur la sécurité des produits.

L'intervention gouvernementale dans ce domaine se justifie par un deuxième argument, le manque d'information de la part du marché.

La manque d'information est souvent à l'origine de l'incapacité du marché. La spécialisation et la complexité croissantes de la technologie font que la valeur relative de nombreux biens et services ne peut plus s'établir à partir de caractéristiques perceptibles. Mieux que les consommateurs, les fabricants et les fournisseurs sont renseignés sur les produits qui sont mis en vente, sur les sources d'approvisionnement et sur les caractéristiques importantes des biens et services concurrentiels. Ils ont parfois tout intérêt à faire connaître ces faits. Mais dans d'autres circonstances, ils peuvent avoir de bonnes raisons de ne pas dévoiler certains faits ou même de fournir des informations trompeuses. Tel article qui se vend moins cher peut contribuer à accroître le chiffre d'affaires dans la mesure où l'on cache ou présente sous un faux jour les risques que présente son utilisation ou encore sa durabilité limitée. Les gouvernements semblent justifiés d'adopter des règlements en matière d'étiquetage, de normes obligatoires et de licence de fabrication ou de distribution<sup>25</sup>.

Les expériences récentes, soit les explosions des bouteilles de Coca Cola et des réservoirs des Pinto, illustrent assez tragiquement la nature et l'importance des lacunes du marché en ce qui concerne l'information sur la sécurité des produits. Ici encore, la réglementation assurerait une protection nettement meilleure.

Ne nous étonnons pas qu'à notre époque, la majorité des gouvernements n'aient pas hésité à prendre des mesures législatives et que, par conséquent, la réglementation sur la sécurité des produits représente, de nos jours, un fait aussi banal. Le Canada ne compte pas moins de 16 lois fédérales et 155 lois provinciales relatives, principalement à la réglementation sur la sécurité des produits<sup>26</sup>. Les plus importantes et les plus connues d'entre elles sont de compétence fédérale. La Loi des aliments et drogues<sup>27</sup>, d'abord adoptée en 1890, prévoit une analyse réglementaire minutieuse de divers aliments, drogues, appareils thérapeutiques et cosmétiques. Grâce à un ensemble d'interdictions formelles et de règlements détaillés, la loi veut garantir la sécurité raisonnable

du marché en ce qui concerne la fabrication et la vente des produits et appareils en cause. La Loi sur les produits dangereux<sup>28</sup> est une initiative fédérale plus récente. Adoptée en 1969, la loi prévoit l'interdiction pure et simple de certains produits dangereux et un ensemble de règlement établissant des normes relativement élevées de qualité, d'étiquetage ou d'emballage d'autres produits moins dangereux. Ainsi, les normes adoptées récemment par le gouvernement fédéral en ce qui concerne les lits d'enfants, les sièges d'auto pour bébés et les bouteilles de Coca Cola de 1,5 litre tombent sous le coup de la Loi sur les produits dangereux. Les mesures législatives fédérales sur la sécurité des automobiles et les pneus sont un troisième exemple visible et familier de l'action du gouvernement. La Loi sur la sécurité des véhicules automobiles<sup>29</sup> et la Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile<sup>30</sup>, qui sont respectivement entrées en vigueur en 1971 et 1978, portent toutes deux sur la définition et l'application des normes relatives à la sécurité des automobiles et des pneus des véhicules automobiles. Bien que les hauts fonctionnaires fédéraux ne soient pas habilités à ordonner de "rappels", les pouvoirs assez large de recherche et de saisie, les amendes élevées en cas d'infraction et la persuasion morale officielle semblent permettre, dans la plupart des cas, d'obtenir les effets souhaités<sup>31</sup>. Il existe, bien sûr, nombre d'autres lois fédérales sur la sécurité des produits, par exemple la Loi sur les explosifs<sup>32</sup>, la Loi sur les dispositifs émettant des radiations<sup>33</sup>, la Loi sur les produits antiparasitaires<sup>34</sup>, et de multiples lois portant des normes précises sur divers produits<sup>35</sup>, mais elles sont moins importantes. Les provinces, comme nous l'avons déjà fait remarquer, ont également adopté des lois prescrivant des normes de qualité des produits dans des domaines comme la construction domiciliaire<sup>36</sup>, la sauvegarde de l'environnement<sup>37</sup>, la manutention de l'essence<sup>38</sup>, et la fabrication du mobilier<sup>39</sup>. Nous pourrions apporter d'autres exemples de mesures tant fédérales que provinciales, mais c'est inutile, car l'essentiel est dit : les deux niveaux de gouvernement comptent, à l'heure actuelle, un réseau important de mesures législatives concernant la réglementation sur la sécurité des produits.

L'adoption d'un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents exigera une révision et une évaluation de la réglementation actuelle. La protection du consommateur contre les produits dangereux ou défectueux dépendra étroitement de l'élaboration et de l'efficacité générale des lois sur la sécurité des produits. Diverses questions devront être soumises à un examen rigoureux. Sommes-nous satisfaits de ce que nous avons aujourd'hui? La réglementation sur la sécurité des produits est-elle efficace? Nous faut-il adopter des mesures plus sévères qui confieraient aux autorités gouvernementales compétentes des pouvoirs réglementaires ou administratifs plus importants? S'il nous faut reconstruire le système, comment devrions-nous procéder?

Nous n'avons pas l'intention de répondre à ces questions à cette étape-ci. Il est indéniable que d'avoir à réviser les lois sur la sécurité des produits en fonction de leurs répercussions sur le marché et de leur rentabilité représente une entreprise de taille, qui a cependant

déjà été amorcée. Le Conseil fédéral du Trésor a publié une série d'études traitant, cas par cas, des avantages, au niveau des coûts, de divers règlements fédéraux sur la sécurité des produits<sup>40</sup>. Le Conseil économique du Canada a entrepris une révision complète de la réglementation gouvernementale canadienne<sup>41</sup>. La sécurité des produits représentera une part importante du présent document sur la réglementation. Plus récemment, le Parlement a confié à un groupe d'étude sur la réforme de la réglementation le mandat d'examiner, dans le but de réduire le fardeau du secteur privé, toute réglementation gouvernementale, y compris les objectifs des règlements, leur efficacité, leur impact économique et leur portée sans cesse plus vaste, de proposer d'autres mécanismes permettant d'atteindre les objectifs des règlements; d'éviter les chevauchements des deux paliers de compétence, fédéral et provincial, ainsi que de faire rapport à ce sujet<sup>42</sup>. Le groupe a présenté son rapport au Parlement au début de 1981.

Dans ce cadre, il pourrait s'avérer extrêmement utile de procéder à un examen rigoureux de la réglementation gouvernementale sur la sécurité des produits. Nous pourrions juger que le système actuel fonctionne à merveille, ou alors nous rendre compte que les modifications, voire une reconstruction du système, s'imposent. Quoi que nous décidions, nous le ferons sans contredit en comprenant pleinement que la réglementation gouvernementale est le seul mécanisme durable de dissuasion en ce qui touche la sécurité des produits. La seule question (importante, reconnaissons-le) en est une de conception du système.

#### LA LIBERTÉ DE CHOIX : "LE RÉGIME SANS ÉGARD À LA FAUTE DOIT-IL ÊTRE OBLIGATOIRE?"

Même ceux qui se sont persuadés que le régime sans égard à la faute constitue une évolution logique peuvent quelquefois s'interroger sur son caractère obligatoire. Pourquoi ne pas adopter un régime sans égard à la faute sur une base volontaire? Les fabricants pourraient choisir de fournir une garantie sans égard à la faute et les citoyens pourraient souscrire à une assurance de ce type à leur gré. Oui, c'est possible. Mais à quel prix? Les données les plus exactes et les plus actuelles révèlent que pour être efficace, le régime devrait être obligatoire. Si des discussions nombreuses ont été publiées sur le régime volontaire ou "facultatif" d'indemnisation sans égard à la faute<sup>43</sup>, la majorité s'inspiraient d'informations très incomplètes.

Prenons d'abord les textes traitant de la liberté de choix du point de vue du fabricant. Le professeur Jeffrey O'Connell est le principal tenant de l'argument selon lequel les fabricants devraient pouvoir "choisir" de fournir ou non des garanties sans égard à la faute applicables à leurs produits et, le cas échéant, devraient pouvoir décider de la portée de leur garantie. Dans Ending Insult to Injury, oeuvre impressionnante publiée en 1975, O'Connell développe en profondeur le thème du régime "facultatif", qui serait à peu près le suivant : tout fabricant qui le désirerait pourrait offrir un niveau précis de protection

sans égard à la faute pour certains types d'accidents reliés au produit. Ainsi, un fabricant d'outils électriques pourrait offrir une protection dans les cas d'accidents aux bras et aux jambes, mais conserver les actions en responsabilité civile pour tous les autres types d'accidents. Le niveau de la protection sans égard à la faute serait également stipulé pour chaque cas. Si la victime, acheteur ou utilisateur, choisissait d'être indemnisée sans égard à la faute, elle serait soumise à des critères pré-établis par contrat ou par le biais d'une garantie expresse. Elle ne pourrait pas tenter de recours en responsabilité et ne recevrait aucune indemnité pour les préjudices non économiques.

Selon O'Connell, l'avantage de ce système, pour la victime, serait de recevoir rapidement l'indemnisation prévue. Le fabricant, pour sa part, serait porté à offrir cette formule d'indemnisation sans égard à la faute à cause des économies financières qu'il réaliserait en n'étant pas obligé d'aller devant les tribunaux et en fixant des plafonds modérés d'indemnisation sans égard à la faute applicables à certaines blessures constituant des risques élevés.

Pourquoi Jeffrey O'Connell, critique de longue date du recours en responsabilité civile et défenseur du régime universel d'indemnisation sans égard à la faute, a-t-il choisi d'élaborer cette troisième option qu'est le régime facultatif? La première raison était de nature politique. Il était presque impensable que les législateurs américains, qui n'ont pas encore reconnu la nécessité d'un régime équitable d'indemnisation des accidents du travail ou d'une assurance maladie nationale, envisagent sérieusement d'instaurer un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents. De l'avis de M. O'Connell, ce régime est politiquement irréalisable, alors que le régime "facultatif" sans égard à la faute représente au moins une étape dans la bonne voie.

Malheureusement, le régime facultatif d'assurance sans faute serait inapplicable, car il susciterait un problème majeur. En effet, les fabricants intéressés auraient toute latitude de couvrir les risques les plus onéreux et les plus élevés aux termes d'un éventail très modéré d'indemnités accordées sans égard à la faute et de laisser les autres risques de blessures soumises à l'incertitude du recours en responsabilité. Rien ne garantit un niveau d'indemnisation universel ou raisonnable. Et le contraire semble même plus probable. La réparation ne serait ni uniforme ni adéquate; le débat sur l'inclusion ou non de dispositions sans égard à la faute ne ferait que susciter les litiges; les disputes de procédure entre les défendeurs y ayant adhéré et ceux qui l'auraient rejetée engendreraient encore d'autres différends. Tout compte fait, aucun des objectifs de cette théorie solide sur les accidents ne serait atteint. Comme l'affirme, au contraire, le professeur Victor Schwartz, de nouveaux problèmes se substitueraient aux problèmes actuels<sup>44</sup>.

La critique de la proposition de M. O'Connell sur le régime facultatif d'assurance sans égard à la faute fut impitoyable<sup>45</sup>. Dès 1979, M. O'Connell avait considérablement modifié sa proposition. Dans The Lawsuit Lottery<sup>46</sup>, il décida de donner le choix de l'assurance aux assurés plutôt qu'aux fournisseurs. Les derniers chapitres de cette brillante condamnation du recours en responsabilité du fait des produits sont consacrés à l'élaboration et à la description du fonctionnement de sa nouvelle proposition sur le régime facultatif de protection de l'assuré sans égard à la faute. Les compagnies d'assurance assureraient une protection sans égard à la faute aux personnes intéressées et toute réclamation litigieuse pour un dommage couvert par l'assurance serait renvoyée à l'assureur, qui devrait alors entamer des poursuites contre le responsable et garderait les indemnités accordées. Comme le professeur O'Connell l'explique :

Le régime d'assurance facultatif sans égard à la faute permet à l'industrie de l'assurance d'aménager le régime de la responsabilité fondé sur la faute tant à son propre avantage qu'à l'avantage du public[...]. Loin d'exiger des changements aussi importants et aussi radicaux que ceux qu'a connus la Nouvelle-Zélande, les contrats d'assurance sans égard à la faute et comportant subrogation de l'assureur dans les droits de la victime contre le tiers responsable peuvent être conclus sans qu'il ne soit nécessaire de modifier les lois existantes. Le régime facultatif de protection de l'assuré sans égard à la faute peut être mis en oeuvre par suite d'une convention arrêtée d'un commun accord entre les parties qui souffrent le plus du régime légal, ce qui ferait disparaître le besoin de recourir aux services des avocats, lesquels sont en fait les seuls à bénéficier vraiment du régime légal qu'ils ont eux-mêmes conçu. Comme le régime facultatif sans égard à la faute ne s'appliquerait que dans les cas où les deux parties contractantes en conviendraient ainsi, il serait possible de choisir un tel régime lorsqu'il semblerait devoir donner de bons résultats et un autre régime lorsque ce ne serait pas le cas; on pourrait vérifier de façon suivie les coûts et les avantages d'un tel régime<sup>47</sup>.

Cette proposition sur le régime de l'assuré ne contient pas les mêmes lacunes que le régime antérieur. Cependant, dans ce régime facultatif de protection de l'assuré sans égard à la faute, il faut encore, dans une certaine mesure, avoir recours à l'action en responsabilité. Même si l'action implique les assureurs plutôt que les victimes, le coût social global demeure élevé. Et à quelle fin? L'indemnisation ne serait ni plus uniforme ni plus adéquate. Contracter une assurance sans égard à la faute n'est pas à la portée de tous. De quel "choix" véritable les gens à faible revenu disposeraient-ils? Si la réponse est de subventionner les défavorisés par le biais de régimes à revenu garanti pour qu'ainsi tous puissent "choisir" de prendre une assurance garantissant leur revenu, pourquoi ne pas tout simplement fournir une protection obligatoire?

En outre, si tous ceux qui en ont les moyens souscrivaient à une assurance accident sans égard à la faute, dans quelle mesure l'inquiétude sur la liberté de choix est-elle sincère? Comme le fait observer le professeur Marc Franklin, si la société a quelque avantage à imposer comme règle que tout le monde doit manger, est-il important que certaines personnes exigent le droit de crever de faim même si elles ont l'intention de manger<sup>48</sup>? L'on a peut-être trop exploité cette notion de "choix", notamment dans le domaine de l'indemnisation du préjudice corporel, où nous, en tant que groupe social, avons déjà réduit les choix. Personne ne peut, par exemple, "choisir" de toucher en un seul montant global ses indemnités régulières pour accident du travail ou ses prestations hebdomadaires d'assurance-chômage. Cependant, comme le souligne le professeur Reuben Hasson :

Si la liberté de choix est à ce point précieuse, il faudrait en faire profiter les personnes qui touchent des indemnités d'accidents du travail, des prestations d'assurance-chômage, des prestations du Régime de pensions du Canada, etc. Elles devraient pouvoir demander à un tribunal de leur accorder une somme globale : "J'ai maintenant 65 ans, je voudrais toucher les prestations que je devrais normalement recevoir en vertu du Régime de pensions du Canada pendant les 10 prochaines années, et je m'engage à ne plus vous faire de demandes de prestations" ou "je suis au chômage; veuillez, s'il-vous-plaît, prévoir pendant combien de temps je serai sans travail et me verser un montant forfaitaire". La marge d'erreur en matière d'assurance-chômage sera moins grande que lorsqu'il s'agit d'évaluer des dommages dans une action en responsabilité. Dans ce dernier cas, les prévisions pourraient porter sur une période de 25 à 30 ans, alors que dans le cas de l'assurance-chômage, elles ne portent jamais sur une période excédant une année, étant donné que les prestations d'assurance-chômage sont accordées sur une période maximale de 12 mois<sup>49</sup>.

Personne n'a ce choix, et personne ne devrait l'avoir non plus. Et le professeur Hasson d'ajouter :

Personne n'a la possibilité de choisir une somme globale. Il y a une très bonne raison à cela : nous ne voulons pas nous tromper dans la détermination du montant à accorder. Nous souhaitons simplement que nos programmes atteignent leurs objectifs, et la création de nouvelles loteries ne figure pas parmi ces objectifs<sup>50</sup>.

Enfin, à défaut d'autres arguments, les chances d'instaurer un système privé d'assurance sans égard à la faute qui soit financièrement viable (et tout plan facultatif serait administré par le secteur privé) sont très minces, c'est le moins qu'on puisse dire. Ce point est développé plus loin.

LA CONCEPTION GÉNÉRALE DU RÉGIME : "DOIT-IL ÊTRE ÉTATISÉ?"

La question ne concerne ni le caractère volontaire ni la bureaucratie gouvernementale. Elle a trait plus exactement à l'idée que le marché privé de l'assurance peut administrer un régime universel et obligatoire d'indemnisation des victimes d'accidents et que l'on préconise un régime public pour des raisons idéologiques.

Il est vrai que théoriquement, le secteur privé pourrait administrer un régime d'indemnisation sans égard à la faute. En fait, nous savons que, dans six provinces, le secteur privé continue d'administrer l'assurance-automobile<sup>51</sup>. L'assurance privée n'est pas incompatible avec l'indemnisation sans égard à la faute. Pas plus qu'il n'est évident qu'il est soit nécessaire soit souhaitable que le gouvernement administre les régimes d'indemnisation des victimes d'accidents. Ainsi, l'Ontario Select Committee on Company Law, même s'il recommande l'adoption de l'assurance sans égard à la faute dans le domaine automobile, n'est pas en faveur du fait que le gouvernement administre le régime :

Le comité, après avoir examiné les diverses caractéristiques des régimes étatisés d'assurance-automobile, a conclu que le régime d'assurance automobile administré par les compagnies d'assurance privées était plus avantageux pour l'Ontario qu'un régime administré par la province<sup>52</sup>.

Même si l'on peut trouver d'ardents défenseurs de l'administration, par le secteur privé, d'un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents<sup>53</sup>, la majorité des observateurs sont d'avis qu'une telle administration est vouée à l'échec<sup>54</sup>. Les limitations institutionnelles intrinsèques du marché de l'assurance privée et les impératifs financiers considérables d'un régime efficace de protection sans égard à la faute expliquent pourquoi l'assurance privée est incapable de maintenir un régime d'indemnisation. La concrétisation du régime de protection sans égard à la faute exige un appareil financier en mesure de verser régulièrement et pendant de longues périodes des prestations qui ne sont pas touchées par l'inflation. Cela dépasse nettement le pouvoir financier de l'assurance privée, qui ne peut se permettre d'assurer une protection à long terme contre des inconnues futures, plus particulièrement l'inflation. Pas plus qu'elle ne dispose des modes de financement accessibles au gouvernement. Elle ne peut, notamment, se financer au cours actuel des obligations à terme. Contrairement à l'assurance-automobile ou sur la vie, les incertitudes à long terme de l'indemnisation de l'invalidité exigent une intervention du gouvernement. L'argumentation en faveur de l'étatisation du régime repose sur le pouvoir financier du gouvernement, non sur un parti pris idéologique.

On semble généralement présumer que le fait de confier la gestion des régimes d'assurance en matière de revenu garanti, soit aux assureurs privés, soit à l'administration publique résulte d'un choix politique. Il en va de même en matière d'assurance-automobile. Tant le secteur

privé que l'État sont en mesure d'assurer le type de couverture qui a généralement cours au Canada. La même situation existe en matière d'assurance-vie. Le secteur privé et l'État sont tous les deux en mesure d'administrer les régimes d'assurance-vie et il serait peut-être logique que ce soit à l'assuré d'opter en faveur de l'un ou l'autre, ou encore que la nature du régime soit déterminée en fonction de quelque facteur extrinsèque, notamment les positions politiques sur le contrôle des investissements.

Mais la situation n'est pas du tout la même en ce qui concerne l'assurance-invalidité. Pour des raisons d'ordre pratique et actuariel, les compagnies d'assurance n'offrent pas et ne sont pas en mesure d'offrir au public un régime universel pour l'invalidité, avec des indemnités à peu près équivalentes au manque à gagner pendant la durée de l'incapacité. Il est tout simplement impossible d'avoir un système d'assurance sur une aussi grande échelle de la part des assureurs privés. Il ne s'agit donc pas d'accepter ou de rejeter l'intervention de l'État dans la gestion du régime pour des raisons d'ordre politique. C'est là le seul moyen d'avoir un tel régime<sup>55</sup>.

#### LES STRATÉGIES À COURT TERME : "L'ADOPTION DE LA RESPONSABILITÉ STRICTE N'EST-ELLE PAS, AU MOINS, UN PAS DANS LA BONNE DIRECTION?"

La majorité des législateurs sont d'avis que l'acceptation, l'élaboration et la mise en oeuvre du régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents n'auront pas lieu avant plusieurs années. Il reste, nous le savons, un nombre important de questions, qui seront longues à régler. Parallèlement au débat et à l'élaboration de la rationalisation et de l'intégration du régime, on est tenté d'instaurer le principe de la responsabilité stricte, sous prétexte que "c'est mieux que rien" ou que cela constitue, au moins, "un pas dans la bonne direction".

Ainsi, le professeur Stephen Waddams est d'avis que "l'élaboration du principe de la responsabilité stricte ne nuit en rien à l'adoption d'un régime universel d'assurance-accident", et il laisse entendre que même s'il est fort possible que l'instauration de l'indemnisation universelle des victimes d'accidents soit la meilleure évolution, rien ne justifie que l'un empêche l'autre<sup>56</sup>. L'Ontario Law Reform Commission, dans son Report on Products Liability, démontre également de façon explicite que l'adoption de la responsabilité stricte "ne cherche [en rien] à entraver l'objectif ultime d'instauration éventuelle du [régime universel d'assurance accident]"<sup>57</sup>. Et nous savons qu'au pis-aller, la règle de la responsabilité stricte du fournisseur aiderait à rationaliser ou à éliminer les nombreuses anomalies de notre droit actuel dans le domaine de la vente de la responsabilité du fait des produits<sup>58</sup>.

Il faut néanmoins s'opposer à l'obsession académique actuelle de réformer la responsabilité civile délictuelle avec la règle de la responsabilité stricte. L'adoption de la responsabilité stricte est une stratégie à court terme qui n'est ni souhaitable, ni défendable. Premièrement, compte tenu de ce que nous savons, les recours en responsabilité n'intéressent pas, au Canada, la grande majorité des victimes d'accidents, il est arbitraire et moralement insoutenable d'axer la réforme sur la responsabilité civile<sup>59</sup>. Deuxièmement, ce désir peu scrupuleux de rafistoler la responsabilité civile ne fera que perpétuer la confusion actuelle sur l'indemnisation des victimes d'accidents. L'absence de coordination, les anomalies de la protection et le chevauchement improductif des structures administratives (sans oublier l'épuisement continu des ressources financières dans les actions en justice) se poursuivront. Le nombre de personnes vivement intéressées à la structure actuelle augmentera et la mise en oeuvre de réformes plus exhaustives sera retardée, voire annulée. Et à quelle fin? Après tout, la réforme de la responsabilité stricte est tout à fait élémentaire. Même l'OLRC a reconnu que l'adoption de la règle de la responsabilité stricte constitue une modification mineure en comparaison du régime actuel<sup>60</sup>. Adopter la responsabilité stricte en droit n'exercerait qu'une influence négligeable sur les chances, pour le plaignant, d'obtenir gain de cause, car celles-ci n'augmenteraient que de 2 p. 100 seulement<sup>61</sup>. Lorsque l'on pense au pourcentage infime des victimes d'accidents qui intentent des poursuites, la faiblesse de la réforme avec la responsabilité stricte se manifeste avec encore plus d'acuité. Et cela justifie de s'opposer à son adoption. Qui plus est, la réforme de la responsabilité civile risque de faire perdre un temps énorme. Le seul aspect, et le plus inadmissible, de l'attrait exercé présentement par la responsabilité stricte est que le principe exigera, de la part des institutions, beaucoup de temps et d'énergie, qui pourrait être consacrés à d'autres fins. Au lieu de diriger nos efforts vers l'intégration rationnelle et l'élaboration d'un régime équitable et efficace d'indemnisation des victimes d'accidents, nous perdons du temps à débattre des réformes inadéquates, mais onéreuses, de la responsabilité civile.

Lorsque le juge en chef Meredith proposa carrément, en 1913, un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents du travail, certains continuèrent de préconiser la réforme du droit de la responsabilité civile comme stratégie à court terme. Heureusement, la Commission Meredith ne se laissa pas persuader par ces demi-mesures :

À mon avis, il faut éviter les demi-mesures qui atténuent les injustices, mais qui n'y mettent pas fin[...] la pire erreur consisterait à examiner l'étendue et la nature des dispositions législatives correctrices qui sont proposées en fonction du minimum que le travailleur serait prêt à accepter plutôt qu'en fonction de ce qui lui est le plus équitable<sup>62</sup>.

Sa déclaration s'applique avec encore plus de force aujourd'hui. La responsabilité stricte, en tant que "demi-mesure", est non seulement dénuée de fondements, mais faible du point de vue empirique et une pure perte, institutionnellement parlant. C'est une réforme législative rétrograde.

REMISE EN QUESTION : "SI LA RESPONSABILITÉ STRICTE EST AUSSI VIDE DE SENS QUE VOUS LE DITES, POURQUOI UNE TELLE CONTROVERSE?"

L'on peut effectivement s'étonner qu'une réforme du droit de la responsabilité civile comme celle de la responsabilité stricte, qui est insignifiante au point d'être une insulte à l'esprit, suscite tant de controverse. C'est pourtant le cas. Les travaux des différentes commissions de réforme du droit, commissions d'étude et groupes de travail dont nous avons fait état au chapitre I, que ce soit aux États-Unis, au Canada, en Grande-Bretagne ou en Europe, provoquent des débats et des controverses considérables. Il ne sera pas facile d'adopter une règle générale de responsabilité stricte du fournisseur. Il faudra calmer les inquiétudes des divers groupes intéressés, et cela prendra du temps. Cela pourra prendre au moins cinq ans avant qu'on puisse mettre fin aux différentes oppositions. Par la suite, on adoptera la règle de la responsabilité stricte des fabricants de produits défectueux ayant causé des dommages corporels. Mais cinq années précieuses auront été perdues à résoudre une controverse qui n'aurait jamais dû être soulevée.

Cette controverse sur la responsabilité stricte comporte deux aspects. Le premier, celui dont on parle le plus, a trait aux questions relatives à l'assurance-responsabilité des produits; le second s'applique à la mise en oeuvre législative globale du principe. Nous avons discuté, au chapitre I, de la première préoccupation selon laquelle la responsabilité stricte provoquera une "crise" au sein de l'assurance, tant du point de vue des moyens financiers exigés par le régime qu'à celui de son accessibilité. Aux États-Unis, la détérioration du milieu de l'assurance, attribuable, dit-on, à la responsabilité stricte, a fait l'objet d'une étude majeure de l'Inter-Agency Task Force et donné lieu à de multiples "réformes" au niveau des gouvernements fédéral et de chaque État. Les fabricants canadiens craignent qu'avec l'adoption de la responsabilité stricte, une crise semblable survienne au Canada en ce qui concerne la protection offerte par l'assurance-responsabilité des produits<sup>63</sup>. Nous savons que leurs craintes sont totalement dénuées de fondement. Pour toute sorte de raisons, l'adoption de la responsabilité stricte n'aura qu'une influence réduite, sinon nulle, sur le marché canadien de l'assurance-responsabilité des produits. Il faut en premier lieu garder à l'esprit la conclusion de l'étude du IATF : la "crise" du marché américain de l'assurance-responsabilité des produits provenait, dans une vaste mesure, de la panique enregistrée au niveau des tarifs et de ce que les assureurs avaient mal jugé la situation, et, en fait, ni l'accessibilité ni les moyens financiers ne constituaient de problèmes<sup>64</sup>. Même si l'expérience américaine fournissait la preuve du contraire, elle ne s'appliquerait pas au Canada. Le système américain dif-

fère considérablement du système canadien, et le premier est facilement reconnaissable à divers éléments, par exemple : mesures législatives insuffisantes à l'égard de l'indemnisation des accidents du travail, droit d'avoir un procès civil avec un jury, octroi de dommages-intérêts extrêmement élevés, privilèges ad damnum, existence de dommages exemplaires et calcul des honoraires des avocats selon le résultat de l'action. L'étude de Halpern et Carr<sup>65</sup> a traité en détail ces différents facteurs, de même que la Commission de la réforme du droit de l'Ontario, dans son Report on Products Liability<sup>66</sup>. Ces deux études examinent également le marché canadien de l'assurance et concluent que l'adoption de la règle de la responsabilité stricte du fournisseur n'influerait en rien sur le coût de l'assurance-responsabilité des produits.

MM. Halpern et Carr déclarent :

Ces raisons nous incitent à conclure que le marché de l'assurance-responsabilité continuera d'exister sous un régime de responsabilité stricte des fabricants[...]. Une telle règle entraînera peu de changement au niveau des primes d'assurance[...]<sup>67</sup>.

L'Ontario Law Reform Commission est d'avis que :

La preuve empirique[...] nous amène à conclure que l'adoption de la règle de la responsabilité stricte n'entraînerait probablement pas d'augmentation marquée des primes d'assurance en Ontario<sup>68</sup>.

Un jour ou l'autre, les inquiétudes soulevées par l'assurance disparaîtront, mais pour laisser place à une autre controverse, cette fois sur la mise en oeuvre législative du régime.

Les préoccupations que formuleront tant les avocats des fournisseurs que ceux des consommateurs des produits porteront, dans ce cas, sur le texte législatif lui-même : sa nature, sa portée, etc. Les risques de débats et de discussions importantes à ce chapitre sont encore plus grands que dans le cas de l'assurance. Nul n'en connaîtra la fin lorsqu'il s'agira de discuter, par exemple :

- sur les types de dommages couverts : dommages corporels à la propriété, dommages purement économiques
- sur les types de produits visés : produits pharmaceutiques, pièces de rechange, produits naturels
- sur les défendeurs : tous les fournisseurs seront-ils touchés? et le fournisseur non direct?
- sur les demandeurs : la loi s'appliquera-t-elle uniquement aux acheteurs? à tous les utilisateurs? et aux spectateurs?

- sur les moyens d'exonération : conformité aux règles de l'art ou aux normes gouvernementales, acceptation des risques, faute de la victime
- sur les prescriptions
- sur les clauses de désistement et "renonciation par contrat"
- sur la contribution et l'indemnisation
- sur la procédure : procès devant jury? recours collectif?
- sur les problèmes de conflit de lois : problèmes du fournisseur de l'extérieur de la province, de juridiction, de choix de la loi applicable

Par la suite, ces préoccupations sur la nature et la portée du régime seront aussi résolues et la responsabilité stricte sera adoptée. Il aura fallu cinq années précieuses pour procéder à une réforme législative dénuée de fondements, insignifiante et, somme toute, rétrograde.

Il est malheureux que ce genre de modifications controversables, mais élémentaires, puisse réellement se concrétiser. Comme le souligne si judicieusement Jeffrey O'Connell :

Nous, les avocats, avec notre fascination pour nos propres ratiocinations vigoureuses et élégantes, lesquelles ne tiennent pas compte des questions importantes et il nous faut des années, sinon des siècles, pour régler les questions les plus futiles, nous avons causé les malheurs presque inimaginables que le régime de responsabilité extra-contractuelle inflige à tout le monde (sauf aux avocats).

Il est grand temps que nous, les avocats, nous cessions de nous raconter des histoires, à nous et à notre clientèle, avec notre verbiage futile et interminable qui porte sur de petites contradictions et néglige les questions les plus importantes. Il est grand temps d'entreprendre des réformes législatives ambitieuses au lieu de s'en remettre à un régime de responsabilité extra-contractuelle pénible et douloureux qui va de décision en décision, caractéristique de la common law, un régime qui fascine les professeurs de droit, procure des revenus importants aux avocats et a peu d'avantages pour le public<sup>70</sup>.

L'INSATISFACTION : "SI L'ARGUMENTATION SUR LE RÉGIME UNIVERSEL D'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS EST AUSSI EXPLICITE QUE VOUS LE DITES, POURQUOI N'ADOPTE-T-ON PAS LE RÉGIME"?

Certains progrès ont réellement été accomplis. Le Québec a adopté un régime universel d'assurance-automobile sans égard à la faute en ce qui concerne les dommages corporels résultant d'un accident d'auto. Entre temps, la plupart des provinces se penchent sur la question des accidents causés par les produits à travers les glaces déformantes de la réforme de la responsabilité civile. Pourquoi? Pourquoi tarder tant à entreprendre une véritable réforme du droit? Selon nous, pour trois raisons :

1) Une affaire de temps. La concrétisation du régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents exige, au préalable, la disparition des nombreuses conceptions erronées sur la responsabilité avec ou sans faute. Ceux qui élaborent les politiques doivent comprendre les dimensions de la question des accidents reliés à un produit, ainsi que la nature et la portée du système actuel d'indemnisation de l'assuré sans égard à la faute. Le potentiel mythique et la soi-disant pertinence du système des recours en responsabilité civile doivent être mis au grand jour et ses lacunes graves et coûteuses, reconnues. Enfin, il faut analyser et vérifier les données empiriques dont nous disposons aujourd'hui et débattre de leurs répercussions. Par la suite, la logique du régime universel d'assurance accident s'imposera et l'on adoptera les mesures législatives pertinentes. Mais pour cela, il faudra faire de gros efforts pour éduquer le public et cela prend beaucoup de temps.

2) L'influence très forte des groupes d'intérêt qui veulent maintenir le statu quo. Deux groupes particuliers ont tout intérêt, financièrement parlant, à préserver le statu quo : les entreprises d'assurance et les avocats. Les répercussions financières de l'assurance-accident universelle sur les entreprises privées d'assurance-responsabilité sont énormes. Si le régime est adopté, elles perdront une part importante de leurs revenus et de leurs fonds d'investissement.

Les données révélées par un comité du Congrès chargé d'examiner les pratiques de l'industrie américaine de l'assurance illustrent bien à quel point les assureurs sont prêts à s'opposer à l'adoption de la responsabilité stricte (sans parler de l'assurance universelle). Le Sub-Committee on Capital, Investment and Business Opportunities du House Committee on Small Business (le LaFalce Committee) a fait état, dans un rapport publié en mars 1978, que même les sociétés d'assurance réputées diffusaient une publicité trompeuse, falsifiaient des données et faisaient preuve d'une "attitude irresponsable" dans le but de gagner les Américains à leurs vues. Il a été établi que l'Insurance Services Office lui-même, cet important organisme de tarification, avait adopté des "pratiques abusives" comme inventer des données et falsifier des données défavorables. Le rapport final du sous-comité conclut que la conduite

des sociétés d'assurance est "révoltante"<sup>71</sup>. Il apparaît donc que lorsque les enjeux financiers sont suffisamment importants, même les assureurs de prestige peuvent se laisser prendre à exercer les pressions les plus fortes, voire à faire preuve d'une malhonnêteté flagrante. Ceci ne se veut pas une critique de l'éthique des assureurs canadiens. Rien ne porte à croire que la même chose se passe au Canada. Nous faisons état de l'expérience américaine pour que l'on sache bien que les compagnies d'assurance constituent un groupe de pression influent et tenace et qu'à l'heure actuelle, il est le principal obstacle politique à une réforme rationnelle du droit.

Le Barreau canadien représente un groupement d'intérêts tout aussi important, même s'il est plus effacé et un peu moins influent. L'enjeu financier du système actuel, pour les avocats, est également manifeste et considérable. Le professeur Calabresi remarque qu'il ne faut pas s'étonner de ce que certains des avocats les plus acharnés de l'équité du régime de la faute sont ceux-là mêmes qui profitent de ses défauts<sup>72</sup>. C'est dire les choses de façon peut-être un peu rude, mais non sans une certaine part de vérité. Il est indéniable que les avocats possèdent un intérêt financier et philosophique considérable face au présent système. Les actions en responsabilité constituent une pratique lucrative pour beaucoup d'entre eux. Ceux pour qui ce n'est pas la seule source de revenu apportent leur support par leur attachement aux droits de la personne et à la tradition établie par la common law. Toutes ces années d'études, avec l'analyse des jugements et la façon subtile de montrer aux étudiants la supériorité institutionnelle et la pertinence de la common law, ont laissé leur marque. Aujourd'hui, peu d'avocats peuvent secouer ces préjugés et déformations doctrinales pour mesurer objectivement le potentiel et la pertinence générale de la common law, notamment dans le domaine des accidents. Les quelques rares personnes qui y sont parvenues, Terry Ison, Patrick Atiyah et Jeffrey O'Connell par exemple, ont réussi à atteindre un niveau de savoir remarquable et convaincant. Toutefois, la majorité des avocats, et, malheureusement, certains d'entre eux se retrouvent au sein des commissions provinciales de réforme du droit, n'ont encore ni lu les textes à ce sujet ni reconnu leur valeur. Les enjeux financiers et philosophiques sont tout simplement trop grands.

3) L'absence de puissants groupes de pression favorables à la réforme. Ceci sera probablement l'unique obstacle à l'adoption de l'assurance accident universelle dans un avenir rapproché, et il est de taille. Comme le souligne Terry Ison :

Il est possible que le plus grand problème, du point de vue politique[...] ne découle pas de la force des intérêts qui pourraient s'y opposer, mais plutôt de l'absence de tout groupe de pression qui pourrait lui être favorable. La majeure partie des revendications politiques des personnes invalides en matière de sécurité du revenu a été

généralement le fait de personnes souffrant d'un certain type d'invalidité ou encore d'organismes qui cherchaient à obtenir des prestations ou à les améliorer dans le cadre de régimes existants. En ce qui concerne l'adoption d'un régime d'assurance-sociale plus avancé et universel, comme nous l'avons mentionné précédemment, les personnes qui sont actuellement invalides ne sont pas organisées et ne peuvent donc exercer aucune pression politique, et celles qui le deviendront ne peuvent même pas être identifiées<sup>73</sup>.

Tant que le mouvement syndical ne s'impliquera avec plus de cohérence et de force ou qu'un nouvel organisme national exerçant des pressions en faveur de l'assurance invalidité universelle ne sera pas formé, tout ce qui parviendra aux oreilles des législateurs continuera à être excessivement partial et démesurément influent.

L'information, les puissants groupes de pression favorables au statu quo, le nombre très restreint de groupes prônant la nécessité d'une réforme, tous ces facteurs peuvent aider à comprendre le fait que la majorité des provinces n'aient pas encore procédé à une réforme satisfaisante du droit. Il existe peut-être une autre raison, toutefois, relative à l'essence même d'une réforme du droit à notre époque. Le professeur Francis Cornford, de l'université de Cambridge, a avancé que rien de véritablement sérieux n'est jamais accompli tant que tous ne sont pas convaincus que des changements s'imposent sur-le-champ et qu'ils sont persuadés depuis déjà très longtemps que le moment est déjà venu de passer à autre chose<sup>74</sup>. C'est un peu cynique, mais pas totalement faux. Peut-être existe-t-il, dans la dynamique de la réforme du droit à notre époque, un élément qui récompense la faiblesse et l'irrationnel et empêche toute réforme véritable. Peut-être, un jour, les anthropologues juridiques pourront-ils nous fournir quelques réponses. Entre temps, nous ne pouvons qu'avancer les preuves, rassembler les arguments et espérer pour le mieux. Les responsables canadiens nous surprendront peut-être en mettant cette idée stupide de la responsabilité stricte au panier. C'est pourtant là sa place. Il est par ailleurs plus probable, même compte tenu de l'abondance des données et des documents que nous possédons déjà, que la lutte pour l'adoption du régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents sera ardue. Nous finirons bien par la gagner, mais cela prendra du temps, peut-être des dizaines d'années. D'ici là, comme le dit Patrick Atiyah, "il faut persévérer en se disant que la logique doit finir par l'emporter"<sup>75</sup>.



## RÉFÉRENCES

1. Dorfman (1970-1971) p. 102.
2. Les accidents à la maison sont en fait plus fréquents et plus graves. Voir supra, chap. I.
3. Supra, note 16, chap. II et le texte qui l'accompagne.
4. Woodhouse, J., Symposium de Calgary (1979) p. 32.
5. Ces calculs sont présentés en détail dans Atiyah (1979) p. 242.
6. Exposé CUPE (1980).
7. Ison (1977b) p. 400.
8. Voir l'analyse exposée aux chap. V et VI. Toutefois, certains problèmes demeurent. Voir notamment "WCB Called a Biased, Nightmarish Jungle, By OLF", Globe and mail (27 août 1980) p. 1. Voir infra, chap. IX.
9. Voir la preuve exposée au chapitre V.
10. Szakats (1978) p. 1.
11. Palmer (1977) p. 3.
12. Id., p. 25.
13. Id., pp. 19-25.
14. O'Connell (1975b) p. 115.
15. Id.
16. Traité dans O'Connell (1979) pp. 173-174.
17. Id., p. 194.
18. Woodhouse, J., Symposium de Calgary (1979) pp. 32-33.
19. O'Connell (1979) p. 195.
20. Id., p. 196.
21. Ontario Select Committee on Company Law (1978) p. 51.

22. Atiyah (1975a) p. 520 et 550 et Ison (1967) p. 92-93. M. Geoffrey Palmer préconisait divers degrés de sanction dans le cadre du régime néo-zélandais, mais il s'est depuis ravisé. Il est maintenant d'avis que l'application de primes variables est inutile. Voir Palmer (1977) pp. 34-36.
23. Conseil économique du Canada (1978). Voir également Trebilcock, Waverman et Prichard (1978).
24. Conseil économique du Canada (1978) p. 17.
25. Conseil économique du Canada (1979) p. 14.
26. Id., p. 6.
27. S.R.C. 1970, c. F-27, modifiée.
28. S.R.C. 1970, c. H-3, modifiée.
29. S.R.C. 1970, (1<sup>er</sup> supp.) c. 26, modifiée.
30. S.C. 1974-1975-1976, c. 96, modifiée.
31. Steinecke (1980a) pp. 9-10.
32. S.R.C. 1970, c. E-15, modifiée.
33. S.R.C. 1970, (1<sup>er</sup> supp.), c. 34.
34. S.R.C. 1970, c. P-10.
35. Notamment la Loi sur les normes des produits agricoles du Canada, S.R.C. 1970, c. F-13; la Loi sur les produits laitiers du Canada, S.R.C. 1970, c. D-1; la Loi sur les animaux de ferme et leurs produits, S.R.C. 1970, c. L-8, et la Loi sur l'inspection des viandes, S.R.C. 1970, c. M-7. Voir Steinecke (1980a) p. 4.
36. En Ontario, la Building Code Act, S.O. 1974, c. 74, serait un exemple.
37. Voir notamment l'Environmental Protection Act, S.O. 1971, vol. 2, c. 86. Cette loi contient des dispositions sur les contenants pour le lait et les boissons gazeuses, outre les articles ayant un but plus évident.
38. Notamment la Gasoline Handling Act, R.S.O. 1970, c. 189.
39. Notamment l'Upholstered and Stuffed Articles Act, R.S.O. 1970, c. 474, modifiée.

40. Voir notamment Conseil du trésor (1978) et (1980). Ont également été publiées des études de rentabilité relatives à la réglementation sur la radioactivité de l'uranium, les normes d'isolation, les effluents des raffineries de pétrole et les normes d'étiquetage des réfrigérateurs relativement à la consommation d'énergie.
41. Voir Conseil économique du Canada (1978) et (1979).
42. Chambre des communes, Parliamentary Task Force on Regulation Reform: Discussion Paper (1980) p. 1.
43. Voir notamment Blum et Kalven (1973).
44. Schwartz (1975).
45. Voir notamment Smith (1977-1978) et les ouvrages critiques mentionnés ici.
46. O'Connell (1979).
47. Id., pp. 199 et 200.
48. Franklin (1967) p. 797.
49. Hasson, Symposium de Calgary (1979) p. 39.
50. Id.
51. En Saskatchewan, au Manitoba, en Colombie-Britannique et au Québec, l'assurance-automobile est régie par l'État. Voir supra, chap. III.
52. Ontario Select Committee on Company Law (1978) p. 104.
53. Voir notamment Sherman (1979) p. 119.
54. Hasson (1976) p. 454.
55. Ison (1977b) p. 393.
56. Waddams (1980) p. 269.
57. Ontario Law Reform Commission (1979b) p. 63.
58. Supra, note 57, chap. I, et le texte qui l'accompagne.
59. Voir le chapitre V.
60. Ontario Law Reform Commission (1979b) p. 65.
61. Hasson (1978).

62. Ontario, Rapport Meredith (1913) p. XIX.
63. "The Product Goes on Trial", Financial Times (4 février 1980) p. 7.
64. IATF (1977c) p. XXXV. Voir aussi supra, note 10, chap. I, et le texte qui l'accompagne.
65. Halpern et Carr (1981). Voir en particulier le chap. 5.
66. Ontario Law Reform Commission (1979b) pp. 72-78.
67. Halpern et Carr (1981) pp. 71 et 76.
68. Ontario Law Reform Commission (1979b) p. 78.
69. Ces questions sont traitées de façon très détaillée dans le Ontario Reform Commission (1979) pp. 79-124. Pour une excellente analyse de ces questions, voir Sharpe (1981).
70. O'Connell (1975b) p. 67.
71. United States, House Committee on Small Business, Sub-Committee on Capital, Investment and Business Opportunities (1978).
72. Calabresi (1970) p. 311.
73. Ison (1977b) p. 395.
74. Cornford (1953) p. 2. Cité dans Zander (1979) p. 490.
75. Atiyah (1979) p. 254.

## Chapitre IX

### UN PLAN D'ACTION POUR L'AVENIR

L'acceptation du principe du régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents constituerait un progrès social et politique considérable. Il reste cependant encore énormément de recherche à faire avant que ce concept devienne une réalité au Canada. Nous allons maintenant exposer brièvement la façon dont, à notre avis, ces recherches devraient être effectuées.

1) Une meilleure compréhension des régimes existants d'assurance sans égard à la faute. Nous connaissons déjà la nature et les incidences financières des régimes publics sans égard à la faute, mais il serait utile de recueillir des données plus précises concernant, entre autres, le nombre de bénéficiaires, les montants versés et la rentabilité. Il s'agirait d'effectuer des recherches plus poussées afin de classer toutes les données pertinentes selon chaque régime particulier. Si les divers paliers de gouvernement acceptent de collaborer, ces recherches ne devraient pas coûter trop cher.

2) Une meilleure compréhension du système de l'assurance-responsabilité civile et des recours en justice. Des études en ce sens permettraient non seulement d'appuyer davantage sur le plan empirique l'indemnisation des victimes d'accidents sans égard à la faute, mais aussi d'examiner l'économie qui pourrait être réalisée grâce à l'abolition des recours en responsabilité civile. Au Royaume-Uni, la Commission Pearson en est arrivée à la conclusion que les recours en responsabilité n'existaient que dans 6,5 p. 100 des cas d'accidents, coûtait environ £375 millions et qu'en l'abolissant, on réaliserait une économie nette de quelque £84 millions<sup>1</sup>. Il devrait être possible d'en arriver aux mêmes résultats au Canada (en observant la méthode proposée par la Commission Pearson).

3) Étude du fonctionnement des régimes sans égard à la faute existants et des problèmes rencontrés. Avant de pouvoir élaborer un système universel efficace d'indemnisation des victimes d'accidents, il serait important de recueillir des données détaillées sur les systèmes existants pour découvrir dans quelle mesure ils sont efficaces et en cerner les problèmes. Des questions d'ordre pratique et politique ont soulevé beaucoup de mécontentement dans les secteurs de l'assurance-maladie provinciale et de l'indemnisation des victimes d'accidents du travail<sup>2</sup>. Relativement à l'assurance-maladie provinciale, il faudrait analyser notamment les aspects suivants : protection, prestations, participation des médecins, financement, partage des coûts entre le fédéral et le provincial. Quant à l'indemnisation des victimes d'accidents du travail, il faudrait examiner les critiques relatives à la protection et aux prestations, à l'étude des dossiers ainsi qu'aux procédures d'audition et d'appel. Les problèmes que pose l'administration des divers

régimes d'assurance fédéraux (décrits au chapitre III) seront également examinés. Plusieurs études sont déjà en cours<sup>3</sup> et fourniront sans aucun doute des données de base fort utiles.

4) L'organisation de l'ensemble du système. Quand nous connaissons les caractéristiques des régimes d'assurance sans égard à la faute et leur portée, nous pourrions travailler à l'organisation de ces régimes. Le régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents doit-il chapeauter les structures existantes sous réserve de quelques modifications? Faut-il plutôt concevoir un nouveau programme avec une structure indépendante? Quelle que soit la solution adoptée, comment seront réglés les problèmes relatifs au chevauchement des compétences fédérales et provinciales? Les provinces devraient-elles avoir une compétence exclusive en matière d'indemnisation en cas d'invalidité ou serait-il préférable de répartir autrement les pouvoirs? C'est ce genre de questions, entre autres, qu'il faudra étudier et résoudre.

5) La structure législative. Comment le projet de loi devrait-il être rédigé? Que devrait-il couvrir? Quels types de prestations seront versées? À quelles conditions? Faudrait-il inclure les dommages non-économiques? Quelles seront les conditions d'admissibilité? Qu'advient-il des travailleurs indépendants, des enfants, des personnes sans emploi et des touristes? Les questions portant sur la structure législative sont nombreuses et dans certains cas complexes. Il sera intéressant ici d'examiner la situation en Nouvelle-Zélande<sup>4</sup>. Il serait bon de débiter par la récente étude de Terry Ison<sup>5</sup> sur l'indemnisation des victimes d'accidents en Nouvelle-Zélande.

6) La structure administrative. Comment le régime sera-t-il administré? Il faudra porter une attention spéciale aux questions suivantes : participation, effectifs, procédures d'audition et d'appel. L'ouvrage susmentionné et l'examen de la situation en Nouvelle-Zélande s'avèrent en l'occurrence également utiles.

7) La structure financière. Comment le régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents sera-t-il financé? Doit-on taxer les employeurs et les conducteurs? Imposer une taxe sur l'essence? Qu'advient-il des accidents des personnes à la maison ou qui n'ont pas d'emploi? Ces dernières seront-elles protégées quand même? Qu'advient-il de la formule des primes variables? Sera-t-elle applicable? Devrait-on la mettre à l'essai? Comment sera-t-elle conçue? Il faudra résoudre toutes ces questions. Les ouvrages sur ce sujet sont nombreux<sup>6</sup> et pourraient aider à la recherche dans ce domaine.

8) Poursuivre la réglementation en matière de sécurité dans un but de dissuasion. Comme nous l'avons expliqué au chapitre VIII, dans le contexte de l'indemnisation universelle des victimes d'accidents, la dissuasion ne peut s'opérer que par une réglementation précise en matière de sécurité des produits. Nous sommes déjà dotés d'un nombre considérable de lois fédérales et provinciales concernant la sécurité des

produits, mais nous les connaissons peu. Sont-elles vraiment efficaces? Devrions-nous en avoir d'autres? Les amendes sont-elles satisfaisantes? Les pouvoirs administratifs devraient-ils être plus étendus, en particulier le pouvoir de rappeler ou d'interdire un produit? Des études récentes menées par le Conseil du Trésor<sup>7</sup>, par le Conseil économique du Canada<sup>8</sup> et par la Consumer Product Safety Commission<sup>9</sup> aux États-Unis constituent des ouvrages pertinents et très utiles relativement à la structure réglementaire.

9) Stratégies d'éducation du public. L'éducation du public constitue l'une des plus grandes difficultés. L'implantation d'un nouveau régime global d'indemnisation des victimes d'accidents pourrait semer la confusion et intimider beaucoup de gens. Comment concevoir le programme d'éducation du public? Quelles stratégies publicitaires ou d'information adopter? Comment simplifier la paperasserie? Il faudra notamment effectuer d'importantes études inter-disciplinaires sur les techniques d'information, la psychologie de l'éducation, la vulgarisation, le marketing et les modes de comportement. On n'insistera jamais assez sur l'importance d'informer le public et de gagner sa confiance.

10) La recherche sur l'élargissement éventuel du programme en vue d'englober toutes les formes d'incapacité dont la maladie. Il se peut que certaines provinces aillent de l'avant et étendent la protection à toutes les formes d'invalidité, y compris la maladie. Il est cependant plus probable qu'à court terme du moins, le régime global d'assurance sans égard à la faute se limite à l'incapacité du fait d'un accident. La distinction qui existe entre le traumatisme et la maladie ne peut toutefois être invoquée. Elle n'a pas de fondements logiques. Le principe empirique de la priorité ne s'applique pas non plus. La principale cause d'incapacité dans notre société n'est pas l'accident mais la maladie<sup>10</sup>. Quelque 90 p. 100 des cas d'incapacité sont reliés à la maladie<sup>11</sup>. Pour que le régime global d'indemnisation en cas d'incapacité s'applique à la grande majorité des Canadiens souffrant d'incapacité, il faut que soient incluse la maladie. Il est clair que c'était le but visé par la Saskatchewan<sup>12</sup>. C'est également à cette conclusion qu'en arrive le National Committee of Inquiry on Compensation and Rehabilitation en Australie<sup>13</sup>. Les incidences financières de l'élargissement inévitable et éventuel du programme universel d'indemnisation des victimes d'accidents devront être soigneusement évaluées.

L'intérêt des recherches proposées ci-dessus n'est pas uniquement théorique. Ces recherches sont absolument essentielles pour que le régime d'indemnisation des victimes d'accidents puisse être mis en oeuvre au Canada avec succès. Il serait vraiment dommage que les provinces passent à l'action sans la préparation nécessaire au préalable. Si le régime universel est mal conçu ou instauré prématurément, il risque de s'effondrer rapidement en raison de l'inefficacité administrative. L'application du concept général du régime global d'indemnisation en cas d'invalidité serait alors retardée de plusieurs années. Nous recommandons par conséquent aux responsables de l'élaboration de la politique d'agir, mais prudemment. Il vaut mieux prendre une ou deux années de plus afin de ne pas se tromper.



## RÉFÉRENCES

1. Henderson (1976) pp. 420-421.
2. Voir notamment "WCB Called a Biased, Nightmarish Jungle, by OFL", Globe and Mail (27 août 1980) p. 1.
3. Voir supra, note 5, chap. IV. Le rapport Hall vient d'être publié. Voir "Restrict MDs' Fees, Scrap Premiums, Ottawa Told", Globe and Mail (4 sept. 1980) p. 1. L'étude Weiler sur la Commission des accidents du travail de l'Ontario sera terminée en 1981.
4. Voir en particulier Gaskins, 1980.
5. Ison (1980).
6. Supra, note 22, chap. VIII. Voir aussi Brown (1979).
7. Supra, note 40, chap. VIII.
8. Voir Conseil économique du Canada (1978) et (1979).
9. Pour l'historique relatif à cette question, consulter la Consumer Product Safety Act: Text, Analysis, Legislative History, BNA, 1973. Pour une analyse générale du CPSC, voir "Special Issue: The Consumer Product Safety Commission" (1975) 43 Geo. Wash. L. Rev. 1001; Brodsky et Cohen (1974); Scalia et Goodman (1973). Voir aussi Hosmer (1976). D'autres articles figurent dans (1974) 2 Holfstra L.Rev. 619, p. 635, n° 45.
10. Ison (1977b) p. 398 et Atiyah (1975a) p. 358.
11. Atiyah (1975a) p. 19.
12. Welsh (1980) p. B-8.
13. Australie (1974).



## Chapitre X

### CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Le présent chapitre résume les conclusions et recommandations formulées dans les neuf chapitres précédents. Nous avons dressé la liste des conclusions par chapitre afin de fournir au lecteur un aperçu global du rapport avec une suite logique. Les cinq principales recommandations sont énoncées ci-après.

#### I. La responsabilité du fait des produits : évolution et situation actuelle

Le problème des dommages causés par des produits a pris une ampleur considérable au Canada. Chaque année, environ 3,5 millions de Canadiens subissent des blessures causées par des produits (2,4 millions se blessent à la maison); 11 000 Canadiens sont atteints d'invalidité permanente et de trois à cinq mille se tuent. Le coût social total dépasse \$2 milliards par année. Presque tous les projets récents de réforme du droit, tout comme les changements apportés à la législation et à la jurisprudence, vont dans le sens d'une réforme de la responsabilité civile (avec l'adoption de la responsabilité stricte) pour faire face au problème des blessures causées par des produits.

#### II. Le débat sur la question de la responsabilité du fait des produits : où devrions-nous en être?

Le débat actuel sur la responsabilité du manufacturier est faussé tant sur la portée que sur le contenu de la question. On présume qu'il vaut mieux réformer le régime de la responsabilité civile (responsabilité stricte) sans même tenir compte des nombreuses recherches empiriques qui prouvent le contraire. Le problème de la responsabilité du fait des produits n'est pas placé dans son contexte. On refuse de tenir compte des données et de la documentation existantes qui proposent d'autres approches, ou même d'admettre la pertinence des récents progrès réalisés dans d'autres juridictions.

#### III. La responsabilité du fait des produits et l'indemnisation des victimes d'accidents au Canada de nos jours

L'indemnisation des victimes d'accidents au Canada tient essentiellement aujourd'hui à un ensemble de régimes fédéraux et provinciaux d'indemnisation sans égard à la faute qui, per capita, ont une plus grande incidence sociale et financière sur le

Canadien victime d'un préjudice corporel ou atteint d'invalidité que le recours en responsabilité civile devant les tribunaux. Ces régimes d'indemnisation sans égard à la faute sont importants du point de vue financier (\$5,5 milliards par année), mais ils sont disparates, inégaux et mal coordonnés.

Actuellement, l'indemnisation des victimes d'accidents se fait par un méli-mélo des différents régimes basés sur la faute et d'autres sans égard à la faute, qui ne réussissent qu'à semer la confusion chez les Canadiens victimes de blessures. La question primordiale n'est pas celle de la responsabilité stricte mais bien celle de l'organisation de l'ensemble du système. Devons-nous poursuivre nos politiques disparates ou tenter de rationaliser et d'uniformiser nos méthodes? Dans ce débat de l'organisation de l'ensemble du système, il importe de se demander dans quelle mesure l'assurance sociale fait déjà partie intégrante de nos structures politiques.

#### IV. Responsabilité du fait des produits et assurance sociale : tendances et propositions

Au Canada, l'assurance sociale est un phénomène puissant qui prévaut aujourd'hui. Même si certains programmes existants soulèvent parfois le mécontentement, la valeur fondamentale et le bien-fondé de régimes comme celui de l'indemnisation des victimes d'accidents du travail ou l'assurance-maladie provinciale ne se discutent même plus. Ces programmes d'assurance sociale ne sont pas appelés à disparaître. Tout indique que l'élargissement des mesures d'assurance sociale se poursuivra tant au Canada que sur le plan international.

La raison première de ce passage à une approche institutionnelle en matière de sécurité sociale est cette préoccupation de plus en plus grande de la société en ce qui concerne l'invalidité et l'indemnisation des victimes d'accidents. Que cette tendance reflète un sens civique accru ou soit simplement un impératif financier, l'accent mis sur l'indemnisation de la victime tend nécessairement vers l'adoption d'un régime global sans égard à la faute.

Malgré les recherches effectuées et les données considérables à l'appui du bien-fondé et de l'application d'un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents, d'aucuns prétendent encore qu'il faut conserver le recours en responsabilité civile. Afin de nous convaincre une fois pour toutes du bien-fondé du fait de garder le mécanisme dans les cas de blessures causées par des produits, il convient de réexaminer tous les arguments avancés de part et d'autre.

V. Responsabilité civile et réparation du préjudice

Les défauts du recours en responsabilité civile comme moyen de réparation des blessures causées par des produits sont nombreux : la protection inadéquate, l'aspect "loterie" du recours, le caractère arbitraire inhérent à l'évaluation des dommages, les retards indus, les frais exorbitants et le fait que même les "gagnants" perdent. Ces lacunes ont été abondamment traitées dans les ouvrages en la matière. En effet, il se dégage un consensus sur le point suivant : si la réparation constitue la seule raison justifiant le maintien de la responsabilité civile dans le cas d'un accident causé par un produit, nous ne sommes pas fondés de continuer à y avoir recours.

VI. Responsabilité civile et prévention des accidents

L'argument selon lequel la responsabilité civile est un bon moyen de prévention n'a pas de fondements ni théoriques, ni empiriques. La théorie de la dissuasion est très boiteuse. Dans la pratique, c'est encore pire. Les actions en responsabilité ont très peu d'effet préventif en raison de la combinaison des problèmes suivants : le manque d'initiative des victimes, l'inefficacité des tribunaux, l'iniquité des sanctions, les écarts en matière d'assurance et la facilité de contourner les règles. De fait, étant donné l'existence de l'assurance-responsabilité et la possibilité d'établir des primes personnalisées dans un régime d'indemnisation sans égard à la faute, le débat entourant la question de l'aspect préventif manque tout à fait d'à-propos.

VII. Un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents

La question du régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents se résume en dix points :

1. Les cas d'invalidité suite à des accidents mettant en cause des produits constituent un problème social important.
2. Près de 75 p. 100 de toutes les blessures accidentelles ne sont pas reliées au travail. Toutefois, ce sont dans les cas d'invalidité de courte ou de longue durée par suite de blessures non reliées au travail que les régimes d'assurance sont le moins efficaces.
3. Notre approche actuelle de l'indemnisation des victimes d'accidents consiste en un nombre effarant de régimes basés sur la faute et de régimes sans égard à la faute; ceux-ci sont onéreux et mal coordonnés, c'est pourquoi il est essentiel de les rationaliser et de les uniformiser.

4. L'idée de conserver le recours en responsabilité civile, même en supposant l'adoption de la responsabilité stricte, ne peut se justifier. La responsabilité civile échoue lamentablement tant comme moyen de réparation que de prévention. C'est l'évidence même.
5. Quant au principe de la réparation, tous conviennent que l'assurance individuelle sans égard à la faute serait grandement supérieure. Un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents serait non seulement plus complet, plus stable et plus facile à administrer, mais il serait aussi plus efficace, moins cher et plus juste.
6. La responsabilité civile échoue également comme moyen de prévention. La théorie de la dissuasion est boiteuse; dans la pratique, c'est encore pire. Même si de rares experts dans le domaine de la responsabilité civile demeurent inébranlables face au principe utopique de la dissuasion, toutes les recherches prouvent indubitablement le contraire.
7. De fait, il n'y a pas du tout lieu de débattre la question de l'aspect préventif étant donné la nature et la portée de l'assurance-responsabilité de nos jours. L'établissement de primes personnalisées est probablement le seul moyen d'avoir un impact préventif. Cette technique est applicable et serait vraisemblablement plus efficace dans le cadre d'un régime sans égard à la faute.
8. Il est fort peu probable que l'on puisse compter sur l'assurance privée ou la négociation collective pour obtenir un programme d'indemnisation complet pour tous les Canadiens.
9. L'adoption d'un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents paraît logique et irrésistible sur le plan empirique. La rationalisation et l'intégration sont inévitables pour des raisons sociales et humaines si ce n'est pour des raisons de coût.
10. L'intégration des différents régimes actuels d'assurance sans égard à la faute en un système global d'indemnisation des victimes d'accidents faciliterait le passage logique et inévitable à un système incluant tous les cas d'incapacité, notamment ceux découlant de la maladie ou d'une invalidité.

VIII. Dix préoccupations les plus courantes concernant le régime universel d'indemnisation

Il est possible de répondre aux dix questions les plus fréquemment soulevées quant à un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents par une étude sérieuse :

1. Le risque moral ne constituerait pas un problème en ce qui a trait aux blessures.
2. Tout porte à croire que l'instauration d'un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents, loin de coûter plus cher, permettrait de réaliser des économies réelles.
3. Le problème de "l'invasion bureaucratique" peut être amoindri grâce à une bonne organisation du système.
4. En théorie, des dommages moraux pour douleur et souffrance physique pourraient être versés en vertu d'un régime d'assurance sans égard à la faute, mais il serait nettement plus réaliste de limiter l'indemnisation aux cas de préjudices à caractère économique.
5. On pourrait prévenir les accidents grâce à une réglementation gouvernementale accrue en matière de sécurité des produits.
6. Un régime facultatif ou volontaire d'assurance sans égard à la faute ne serait pas applicable. Pour être efficace, le régime universel devrait être obligatoire.
7. En théorie, le secteur privé pourrait gérer un régime sans égard à la faute, mais dans la pratique, compte tenu des exigences financières inhérentes à un tel programme, il doit inévitablement être instauré et administré par l'État. S'il est préférable que ce soit un régime public, c'est pour des raisons financières et non idéologiques.
8. Même si la mise en oeuvre d'un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents devrait prendre plusieurs années, nous devrions refuser d'adopter la "responsabilité stricte", même à titre de solution à court terme. Non seulement la responsabilité stricte est-elle indéfendable sur le plan moral, sans valeur sur le plan empirique et peu rentable sur le plan institutionnel, elle est de plus rétrograde sur le plan de la réforme du droit.

9. Nonobstant le caractère dérisoire de la responsabilité stricte, la question soulèvera beaucoup de controverse, d'abord en ce qui a trait à l'assurance proprement dite, et ensuite en ce qui a trait à la structure législative d'ensemble. La controverse finira par s'éteindre, mais nous aurons perdu un temps considérable.
10. Même si l'instauration d'un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents semble logique et attrayante d'un point de vue empirique, les obstacles sont de taille : a) il faut du temps pour éduquer les gens; b) les groupes d'intérêt qui préconisent le maintien du statu quo (l'industrie de l'assurance et le Barreau canadien) sont très puissants; et c) les groupes de pression en faveur de la réforme, sont à peu près inexistantes.

#### IX. Un plan d'action pour l'avenir

En dépit du fait que l'adoption d'un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents constituerait une réalisation sociale et politique importante, il reste énormément de recherche à faire avant que ce concept puisse devenir une réalité au Canada :

1. étude plus approfondie des régimes existants d'assurance sans égard à la faute;
2. étude plus approfondie des litiges en matière de responsabilité extra-contractuelle dans le cadre de l'assurance du tiers responsable;
3. recherche sur le fonctionnement des régimes étatisés d'assurance sans égard à la faute existants et les problèmes qu'ils rencontrent;
4. recherche sur l'organisation de l'ensemble du système;
5. recherche sur la structure législative;
6. recherche sur la structure administrative;
7. recherche sur la structure financière;
8. recherche sur les règlements fédéraux et provinciaux concernant la sécurité des produits;
9. élaboration de programmes d'éducation et d'information du public;

10. recherche sur l'élargissement éventuel du système de manière à englober tous les cas d'incapacité, y compris ceux découlant d'une maladie ou d'une invalidité.

Il est absolument essentiel que les études et recherches proposées ci-dessus soient effectuées afin de parvenir à mettre sur pied au Canada un régime global efficace d'indemnisation des victimes d'accidents. Si le régime universel d'assurance sans égard à la faute est mal conçu ou mis en oeuvre prématurément, il risque de crouler rapidement sous le poids de la bureaucratie et de l'inefficacité administrative et le concept de l'assurance invalidité universelle serait abandonné pour bien des années.

En conclusion, sont présentées les recommandations suivantes :

1. Les ministères fédéral et provinciaux de la Santé devraient immédiatement étudier la possibilité de mettre sur pied un système de traitement informatique des données relatives aux blessures en s'inspirant du système NEISS en vigueur aux États-Unis.
2. Au niveau provincial, il faudrait cesser de perdre son temps à discuter de la réforme du droit de la responsabilité civile.
3. Il faudrait, au contraire, profiter de l'occasion pour apporter des réformes législatives logiques et efficaces, et commencer à élaborer un régime global et complet d'indemnisation des victimes d'accidents sans égard à la faute.
4. Une fois que le concept de l'indemnisation universelle des victimes d'accidents aura été accepté, il s'agira de procéder aux recherches essentielles décrites au chapitre IX.
5. Il est enfin recommandé que l'on considère l'adoption d'un régime universel d'indemnisation des victimes d'accidents comme la première étape conduisant à l'adoption éventuelle d'un régime universel d'assurance en cas d'incapacité.



## BIBLIOGRAPHIE

La liste alphabétique d'ouvrages, d'articles, d'études et de rapports qui suit est de toute évidence sélective. Pour une bibliographie plus complète, consulter l'annexe du Report of the Royal Commission of Inquiry on Compensation for Personal Injury in New Zealand, Nouvelle-Zélande, 1967, les annexes des volumes 1 et 2 du Report of the National Committee of Inquiry on Compensation and Rehabilitation in Australia, Australie, 1967, et l'annexe du Report of the Royal Commission on Civil Liability and Compensation for Personal Injury, Commission Pearson, 1978.

### OUVRAGES, ARTICLES, ÉTUDES ET RAPPORTS

Affaires des Anciens Combattants-Canada, Rapport annuel 1977-1978 (1979).

Akerloff, "The market for Lemons: Quality Uncertainty and the Market Mechanism" (1970) 84 Quarterly Journal of Economics 488.

Alberta, Report of the Alberta Automobile Insurance Board of the IBC "Variplan" Proposal (1976).

Alchian, "The Meaning of Utility Measurement" (1953) 43 American Economic Review 26.

Allen, Bourn et Holyoak, (éds) Accident Compensation After Pearson (1979).

American Bar Association, Automobile No-Fault Insurance: A Study by the Committee on Automobile Insurance Legislation, ABA Report (fév. 1978).

Andreopoulos, (éd.) National Health Insurance: Can We Learn from Canada (1975).

Apel, "Strict Liability: Recovery of Economic Loss" (1976-1977) 13 Idaho L.Rev. 30.

Armitage, Social Welfare in Canada (1975).

Arrow, "Uncertainty and the Welfare Economics of Medical Care: Reply" (1965) 55 American Economic Review 154.

- Ash, Satisfaction, insatisfaction et plaintes des consommateurs : principales conclusions et recommandations, Consommation et Corporations Canada (1980).
- Association canadienne de criminologie, "Compensation to Victims of Crime and Restitution By Offenders" (1968) 10 Can. J. Corr. 591.
- Atiyah, Accidents Compensation and the Law, 2<sup>e</sup> éd. (1975a).
- Atiyah, "Accident Prevention and Variable Premium Rates for Work-Connected Accidents" (1975b) 4 Indus. L.I. 1.
- Atiyah, "What Now?", dans Allen, Bourne and Holyoak, Accident Compensation After Pearson (1979) p. 225.
- Atkey, "Perspectives for Non-Fault Automobile Accident Compensation in Ontario" (1966) 5 Western L.R. 1.
- Australie, House of Representatives, National Rehabilitation and Compensation Bill 1977 (1977).
- Australie, National Rehabilitation and Compensation Scheme Committee of Inquiry, Report of the National Committee of Inquiry, Compensation and Rehabilitation in Australia, Woodhouse (1974).
- Badgley et Smith, User Charges for Health Services (1979).
- Baer, "Insurance Law" (1969) 3 Ottawa L.R. 553.
- Bailey, Reducing Risks to Life: Measurement of the Benefits (1980).
- Baker, "The Ideology of the Economic Analysis of Law" (1975) 5 Journal of Philosophy and Public Affairs 3.
- Barker, "Compensation for Criminal Violence" (1966) 9 Criminal L.Q. 124.
- Bator, "The Anatomy of Market Failure" (1958) Quarterly Journal of Economics 351.
- Beard, Pentikainen and Pesonen, Risk Theory (1977).
- Bennett, "Practice and Procedure before the Law Enforcement Compensation Board" (1971) Law Society of Upper Canada Lectures 167.
- Benningson et Benningson, "Product Liability: Manufacturers Beware", dans Aaker et Day, Consumerism: Search for the Consumer Interest, 3<sup>e</sup> éd. (1978).
- Best, Home Accident Study, Ministère de la Santé de l'Ontario (1980).

- Birnbaum, "Legislative Reform or Retreat? A Response to the Product Liability Crisis" (1978) 14 Forum 251.
- Bivins, "The Product Liability Crisis: Modest Proposals for Legislative Reform" (1978) 11 Akron L.R. 595.
- Blum et Kalven, "Public Law Perspectives on a Private Law Problem - Auto Compensation Plans" (1964) 31 U. Chi. L. Rev. 641.
- Blum et Kalven, "The Empty Cabinet of Dr. Calabresi: Auto Accidents and General Deterrence" (1967) 34 U. Chi. L. Rev. 239.
- Blum et Kalven, "Ceilings, Costs and Compulsion in Auto Compensation Legislation" [1973] Utah L.Rev. 341.
- Bourn, "The Pearson Proposal in Outline", dans Allen, Bourn et Holyoak, Accident Compensation after Pearson (1979) p. 9.
- Bozeman, "Recalls - On Making the Best of a Bad Thing" (1978) 33 Food, Drug, Cosmetic L.J. 342.
- Brodsky et Cohen, "Uncle Sam, the Product Safety Man" (1974) 2 Hofstra L. Rev. 619.
- Brown, "Toward an Economic Theory of Liability" (1973) 2 Journal of Legal Studies 323.
- Brown, "Product Liability: The Case of an Asset with Random Life" (1974) 64 American Economic Review 149.
- Brown, "Deterrence and Accident Compensation Schemes" (1979) 17 U.W.O. Law Review 111.
- Bryan, "Compensation to Victims of Crime" (1968) 6 Alberta L.R. 202.
- Buchanan, "In Defence of Caveat Emptor" (1970-1971) 38 U. Chicago L.R. 64.
- Buchanan et Tollison, (éds), Theory of Public Choice: Political Applications of Economics (1972).
- Bureau d'assurance du Canada, Facts of the General Insurance Industry in Canada, 7<sup>e</sup> éd. (1979).
- Bureau d'assurance du Canada, 1979 Automobile Insurance Experience (Green Book) (1980).
- Bureau of National Affairs, Inc., The Consumer Product Safety Act, 1973.
- Burman, Genn et Lyons, "The Use of Legal Services by Victims of Accidents in the Home - A Pilot Study" (1977) 40 M.L.R. 47.

- Burns et Ross, "A Comparative Study of Victims of Crime Indemnification in Canada: British Columbia as Microcosm" (1973) 8 U.B.C. L.R. 105.
- Calabresi, "The Decision for Accidents - An Approach to Non-Fault Allocation of Costs" (1965a) 78 Harvard L.R. 713.
- Calabresi, "Fault, Accidents and the Wonderful World of Blum and Kalven" (1965b) 75 Yale L.J. 216.
- Calabresi, "Does the Fault System Optimally Control Primary Accident Costs?" (1968) 33 Law and Contemporary Problems 249.
- Calabresi, The Cost of Accidents: A Legal and Economic Analysis (1970).
- Calabresi, "The Problem of Malpractice: Trying to Round Out the Circle" (1977) 27 U.Toronto L.J. 131.
- Calabresi et Bass, "Right Approach, Wrong Implications: A Critique of McKean on Products Liability" (1970-1971) 38 U. Chicago L.R. 74.
- Calabresi et Hirschhoff, "Toward a Test for Strict Liability in Tort" (1972) 81 Yale L.J. 1055.
- Calabresi et Malamed, "Property Rules, Liability Rules, and Inalienability: One View of the Cathedral" (1972) 85 Harvard L.R. 1089.
- Carrington, "Adjudication ...: A Comment" (1979) 8 Journal of Legal Studies 303.
- Chapman, "Federal Statutes Relating to Food and Drugs", dans Neilson, Consumer and the Law in Canada (inédit, 1970) p. 362.
- Charles, "Justice in Personal Injury Awards: The Continuing Search for Guidelines", dans Klar, Studies in Canadian Tort Law (1977) p. 37.
- Charles, "A New Handbook on the Assessment of Damages in Personal Injury Cases from the Supreme Court of Canada" (1978) 3 Can. Cases on the Law of Tort 344.
- Cheifetz, "Entitlement to Schedule E Benefits Under the Ontario Insurance Act" (1978) 26 Chitty's L.J. 37.
- Coase, "The Problem of Social Cost" (1960) Journal of Law and Economic 1 dans Breit et Hochman, Readings in Economics, 2<sup>e</sup> éd. (1971) p. 484.
- Colombie-Britannique, Report of the British Columbia Commission of Inquiry Workmen's Compensation Act, Tysoe (1965).
- Colombie-Britannique, Report of the Royal Commission of Inquiry, Automobile Insurance in British Columbia, Wootton (1968).

Commission des communautés européennes, Product Liability, Supplément 11/76 du Bulletin des communautés européennes (1976).

"Compensation for Criminal Injuries" (1968) 16 Chitty's L.J. 292.

Conard, "The Economic Treatment of Automobile Injuries" (1964) 63 Mich. L. Rev. 279.

Conrad et Ethan, "New Hope for Consensus in the Automobile Injury Impasse" (1966) 52 A.B.A.J. 533.

Conseil du Trésor, Government Intervention in the Marketplace and the Case for Social Regulation, 1977.

Conseil du Trésor, Étude de cas : évaluation des normes de sécurité proposées pour les autobus scolaires en vertu de la Loi canadienne sur la sécurité des véhicules automobiles (1978).

Conseil du Trésor, Étude de cas : règlements sur le verre de sécurité aux termes de la Loi sur les produits dangereux (1980).

Conseil économique du Canada, Mandat sur la réglementation : rapport préliminaire au Premier Ministre (1978).

Conseil économique du Canada, Rationalisation de la réglementation publique : résumé et recommandations (1979).

Consumer Product Safety Commission, États-Unis, Final Report (1970).

Consumer Product Safety Commission, États-Unis, Annual Report, Fiscal Year 1976 (1976).

Cook, "Hazardous Products: The Canadian Situation", dans Neilson, Consumer Law Studies (inédit, 1970) p. 251.

Cook, "The Hazardous Products Act, 1969", dans Neilson, Consumer and the Law in Canada (inédit, 1970) p. 370.

Cooper, "A Collateral Benefits Principle" (1971) 49 Can. Bar Rev. 501.

Cooper, "Assessing Possibilities in Damage Awards - The Loss of a Chance or the Chance of Loss" (1973) 37 Sask. L.Rev. 193.

Cooter, Kornhauser et Lane, "Liability Rules, Limited Information, and the Role of Precedent" (1979) 10 Bell Journal of Economics 366.

Cornford, Microcosmographia Academica (brochure, 5<sup>e</sup> éd. 1953) cité dans Zander, "Promoting Change in the Legal System" (1979) 42 Mod. L.Rev., pp. 489-490.

- Coward, Mercer Handbook of Canadian Pension and Welfare Plans, 6<sup>e</sup> éd. (1977).
- Cranston, "Creeping Economism: Some Thoughts on Law and Economics" (1977) 4 British Journal of Law and Society 103.
- Cranston, Consumers and the Law (1978).
- C.C.H. Canadian Ltd., Canadian Workmen's Compensation 1975-76, 18<sup>e</sup> éd. (1975).
- C.C.H. Canadian Ltd., Canada Pension Plan and Old Age Security Legislation, 5<sup>e</sup> éd. (1978).
- C.C.H. Canadian Ltd., Topical Law Report Series, Canadian Product Safety Guide, 2 volumes, mis à jour (1978).
- C.C.H. Canadian Ltd., Topical Report Series, Canadian Product Safety Guide, Report 10 (26 sept. 1979).
- C.C.H. Canadian Ltd., Topical Report Series, Canadian Product Safety Guide, Report 11 (31 oct. 1979).
- C.C.H. Canadian Ltd., Topical Report Series, Canadian Product Safety Guide, Report 15 (20 fév. 1980).
- Demsetz, "Private Production of Public Goods" (1970) 13 Journal of Law and Economics 293.
- Demsetz, "Wealth Distribution and the Ownership of Rights" (1972a) 1 Journal of Legal Studies 223.
- Demsetz, "When Does the Rule of Liability Matter?" (1972b) 1 Journal of Legal Studies 13.
- Denenberg, Product Liability Insurance: Impact on Safety and Implications for the Consumer, National Commission on Product Safety, 8<sup>e</sup> rapport, sans date.
- Diamond, "Accident Law and Resource Allocation" (1974) 5 Bell Journal of Economics and Management 366.
- Diamond, "Insurance Theoretic Aspects of Workers' Compensation, dans Blinder et Friedman, Natural Resources, Uncertainty and General Equilibrium Systems (1977) p. 67.
- Diamond et Rothschild, éds, Uncertainty in Economics, Readings and Exercises (1978).

- "Discussion on Workmen's Compensation by Senior Officials of the Workmen's Compensation Board, Ontario" (1976) Law Society of Upper Canada Special Lectures 137.
- Doerner, "A Quasi-Experimental Analysis of Selected Canadian Victim Compensation Programs" (1978) 20 Can. J. Crim. 239.
- Dorfman, "The Economics of Product Liability: A Reaction to McKean" (1970-1971) 38 U. Chicago L.Rev. 92.
- Dunlop, "The High Price of Sympathy: Damages for Personal Injuries" (1967) 17 U.Toronto L.J. 51.
- Dunlop, "No-Fault Auto Insurance and the Negligence Action: An Expensive Anomaly" (1975) 13 Osgoode Hall L.J. 439.
- Dunlop, Working Paper on the Economics of Strict Liability for Defective Products, Ontario Law Reform Commission (fév. 1978).
- Ehrenzweig, Law: A Personal View (1977).
- Ehrlich et Becker, "Market Insurance, Self-Insurance and Self-Protection" (1972) 80 Journal of Political Economy 623.
- Empke, Directeur régional, Consommation et Corporations Canada, dans une lettre datée du 17 juillet 1979.
- Emploi et Immigration Canada, Rapport annuel 1978-1979 (1979).
- Énergie, Mines et Ressources Canada, Rapport annuel 1978-1979 (1979).
- Englard, "The System Builders: A Critical Appraisal of Modern American Tort Theory" (1980) 9 Journal of Legal Studies 27.
- Epple et Raviv, "Product Safety: Liability Rules, Market Structure, and Imperfect Information" (1978) 68 American Economic Review 80.
- Epstein, "A Theory of Strict Liability" (1973), 2 J. Legal Studies 151.
- Epstein, "Products Liability: The Search for a Middle Ground" (1978) 56 North Carolina L.R. 643.
- Epstein, "Is Pinto a Criminal?", Regulation, mars-avril 1980, p. 15.
- Epstein, "Automobile No-Fault Plans: A Second Look at First Principles" (1980b) 13 Creighton L.Rev. 769.
- Eremko, "Compensation of Criminal Injuries in Saskatchewan" (1969) 19 U.Toronto L.J. 263.

- États-Unis, House Committee on Small Businesses Sub-Committee on Capital, Investment and Business Opportunities, (J.J. LaFalce, président), Report on Product Liability Insurance: Highlights (mars 1978).
- États-Unis, Report to the Columbia University Council for Research in the Social Sciences, Compensation for Automobile Accidents (1932).
- États-Unis, Senate Committee on Commerce, Science and Transportation Subcommittee for Consumers, Implementation of the Consumer Product Safety Act: Oversight Hearings (1977).
- États-Unis, Senate Select Committee on Small Business, Hearings on Impact on Products Liability (Parts I-IV) (8 et 10 sept., 20 oct. 1977, 9 et 10 mars 1977).
- États-Unis, Senate Sub-Committee for Consumers of the Committee on Commerce, Science and Transportation, Hearings on Product Liability Insurance (du 27 au 29 avril 1977).
- Exposé CUPE, Ontario Select Committee on Company Law (1980) cité dans Welsh, "Saskatchewan Plans Universal Insurance", Globe and Mail (25 août 1980).
- Feeney, "Compensation for Victims of Crime" (1968) 10 Can. J. Corr. 261.
- Feeney, "Compensation for the Victims of Crime: A Canadian Proposal" (1967) 2 Ottawa L.R. 175.
- Feinberg, "Consumer Product Safety: The Current Record of Administrative Interpretation" (1978) 37 Federal Bar J. 56.
- Feldthusen, Working Paper on Pure Economic Loss Caused by Defective Products, Ontario Law Reform Commission (fév. 1978).
- Feldthusen et McNair, "General Damages in Personal Injury Suits: The Supreme Court Trilogy" (1979) 28 U.Toronto L.J. 381.
- Fleming, "More Thoughts on Loss Distribution" (1966) 4 Osgoode Hall L.J. 161.
- Fleming, "The Role of Negligence in Modern Tort Law" (1967) 52 Virginia L.Rev. 815.
- Fleming, "Damages: Capital or Rent?" (1969) 19 U.Toronto L.J. 295.
- Fleming, "Damages for Non-material Losses" (1973) Law Society of Upper Canada Special Lectures 1.
- Fleming, The Law of Torts, 5<sup>e</sup> éd. (1977).
- Fleming, "The Pearson Report: Its 'Strategy'" (1979) 42 Mod.L.Rev. 249.

- Fletcher, "Fairness and Utility in Tort Theory" (1972) 85 Harvard L.R. 537.
- Franklin, "When Worlds Collide: Liability Theories and Disclaimers in Defective Product Cases" (1966) 18 Stanford L.R. 976.
- Franklin, "Replacing the Negligence Lottery: Compensation and Selective Reimbursement" (1967) 53 Virginia L.R. 774.
- Franklin, "Personal Injury Accidents in New Zealand and the United States: Some Striking Similarities" (1975) 27 Stanford L.Rev. 653.
- Franklin, Injuries and Remedies (1979).
- Franson et al., Canadian Law and the Control of Exposure to Hazards, Conseil des sciences du Canada (1977).
- Freedman, "No-Fault and Products Liability: Can One Live without the Other?", [1972] Forum 100.
- Friedman, Law in a Changing Society, 2<sup>e</sup> éd. (1970).
- Gaskins, "Tort Reform in the Welfare State: The New Zealand Accident Compensation Act" (1980) 18 Osgoode Hall L.J., 238.
- Gauvin, "Labour Legislation in Canada, 1975; Workers' Compensation" (1976) 76 Gazette du travail 495.
- Gauvin, "Labour Legislation in Canada, 1976: Workers' Compensation" (1977) 77 Gazette du travail 374.
- Geerts, Kornbluth et Urmson, Compensation for Bodily Harm: A Comparative Study (1977).
- Gertner, "History of Food and Drug Legislation in Canada", dans Ziegal, Cases, Notes and Materials on Commercial and Consumer Transactions, inédit (1977) p. 438.
- Gibson, "Non-Fault Automobile Insurance" (1968) 11 Can. B.J. 172.
- Gibson, "Repairing the Law of Damages" (1978) 8 Manitoba L.J. 637.
- Gibson, "Vergata v. Vergata and the Manitoba Public Insurance Corporation" (1979) 9 Manitoba L.J. 183.
- Gifford, "Transaction Costs, Uncertainty and Externalities" (1974) 19 Public Choice 121.

- Gilmore, "Products Liability: A Commentary" (1970-1971) 38 U. Chicago L.Rev. 103.
- Glasbeek et Hasson, "Fault -- The Great Hoax", dans Klar, Studies in Canadian Tort Law (1977).
- Glasbeek et Rowland, "Are Injuring and Killing at Work Crimes?" (1974) 17 Osgoode Hall L.J. 506.
- Goddard, Goldenberg et Thibideau, "Motor Vehicle Safety Law in Canada: Made in U.S.A.?" dans Neilson, Consumer Law Studies (inédit, 1970) p. 602.
- Goldenberg, "The Economics of Product Safety and Imperfect Information" (1974) 5 Bell Journal of Economics 683.
- Goldenburg, "Products Liability: It's Almost Here and It Means Big Lawsuits and a Dramatic Rise in Insurance Rates", Financial Times of Canada (5 juin 1978).
- Gouvernement du Québec, Guide de l'assurance-automobile au Québec (1979).
- Grande-Bretagne, Report of Committee on Personal Injuries Litigation (1968) (Cmnd. 3691).
- Grande-Bretagne, Report of the Royal Commission on Civil Liability and Compensation for Personal Injury, Pearson (1978) (Cmnd. 7054).
- Gray, et al., Product Liability: A Management Response (1975).
- Green, Traffic Victims: Tort Law and Insurance (1958).
- Green, "A Perspective" (1975) 13 Osgoode Hal L.J. 475.
- Green, "A Fish Out of Water: Classical Fault on the Highway" (1970) 35 Sask. L.R. 2.
- Grether et Plott, "Economic Theory of Choice and the Preference Reversal Phenomenon" (1979) 69 American Economic Review 623.
- Griffiths, "Don't Abolish Tort Law in Auto Accident Compensation" (1969) 12 Can. Bar J. 187.
- Guest, The Emergence of Social Security in Canada (1980).
- Guss, "Product Quality -- A Multi-Disciplinary Policy Perspective" (document inédit présenté dans le cadre de Meredith Lecture Series, Faculté de Droit de McGill, 1979).

- Guzzardi, "The Mindless Pursuit of Product Safety", Fortune (9 avril 1979).
- Halpern et Carr, Les marchés des assurances et les règles de responsabilité, Consommation et Corporations Canada (1981).
- Harris, "An Appraisal of the Pearson Strategy", dans Allen, Bourn et Holyoak, Accident Compensation After Pearson (1979) p. 83.
- Hasson, "Blood Feuds, Writs and Rifles - A Reply to Professor Linden" (1976) 14 Osgoode Hall L.J. 445.
- Hasson, Working Paper on Negligence and Strict Liability: Insurance Implications of a Change in Regime, Ontario Law Reform Commission, (jan. 1978).
- Hasson, "The Pearson Report - Something for Everyone" (1979) 6 British Journal of Law and Society 119.
- Hébert, "Management et prévention des accidents du travail" (1976) 31 Rel. Ind. 3.
- Helpman et Laffont, "On Moral Hazard in General Equilibrium Theory" (1975) 10 Journal of Economic Theory 8.
- Henderson, "Should Workmen's Compensation be Extended to Non-Occupational Injuries?" (1969-1970) 48 Texas Law Review 117.
- Henderson, "Judicial Review of Manufacturers' Conscious Design Choices: The Limits of Adjudication" (1973) 73 Columbia L.Rev. 1531.
- Henderson, "Crisis in Accident Loss Repartition Systems: Where We Are and How We Got There", [1976] Arizona State L.J. 401.
- Henderson, "Manufacturers' Liability for Defective Product Design: A Proposed Statutory Reform" (1978) 56 North Carolina L.R. 625.
- Higgins, "Producers Liability and Product-Related Accidents" (1978) 7 Journal of Legal Studies 299.
- Holmes, "The Common Law: Lecture III", 1881, réimprimé dans Rabin, Perspective on Tort Law (1976).
- Holyoak, "Accident Compensation in New Zealand Today," dans Allen, Bourn et Holyoak, Accident Compensation after Pearson (1979) p. 180.
- Holyoak et Allen, "Alternative Accident Compensation Strategies", dans Allen, Bourn et Holyoak, Accident Compensation After Pearson (1979) p. 177.

- "Horror Story Ads Untrue? Can't Prove Mower Claims Assertions," dans Illinois House of Representatives Judiciary I Sub-Committee, Products Liability Report and Recommendations, partie I (1978) p. 101.
- Hosmer, "Federal Regulation of 'Substantial Product Hazards': An Analysis of Section 15 of the Consumer Product Safety Act" (1976) 25 Am. U.L.Rev. 717.
- Hubbard, "Efficiency Expectation and Justice: A Jurisprudential Analysis of the Concept of Unreasonably Dangerous Product Defects" (1976-1977) 28 South Carolina L.R. 587.
- Hughes, Gill et Dworkin, "Detailed Effects of the Pearson Proposals", dans Allen, Bourn et Holyoak, Accident Compensation after Pearson (1979) p. 135.
- Illinois House of Representatives, Judiciary Subcommittee on Product Liability: Report and Recommendations, parties I et II (1979).
- Information Canada, Le régime de pensions du Canada (1970).
- Inter-Agency Task Force on Product Liability (IATF), Symposium -- Transcript of Proceedings of July 21, 1976 Meeting with Leading American Experts (1976).
- Inter-Agency Task Force on Product Liability, Selected Papers (1977a).
- Inter-Agency Task Force on Product Liability, Briefing Report (1977b).
- Inter-Agency Task Force on Product Liability, Final Report (1977c).
- Inter-Agency Task Force on Products Liability Contractors Study, Final Report of the Insurance Study (1978a).
- Inter-Agency Task Force on Products Liability Contractors Study, Final Report of the Legal Study (1978b).
- Ison, The Forensic Lottery (1967).
- Ison, "Tort Liability and Social Insurance" (1969a) 19 U.Toronto L.J. 614.
- Ison, "Highway Accidents and the Demise of Tort Liability" (1969b) 47 Can. Bar Rev. 304.
- Ison, "Contemporary Developments and Reform in Personal Injury Compensation" (1973) Law Society of Upper Canada Special Lectures 521.
- Ison, "Human Disability and Personal Income", dans Klar, Studies in Canadian Tort Law (1977a).

- Ison, "The Politics of Reform in Personal Injury Compensation" (1977b) 27 U.Toronto L.J. 385.
- Ison, Accident Compensation: A Commentary of the New Zealand Scheme (1981).
- Issalys et Watkins, Unemployment Insurance Benefits (1977).
- Johnson, "Consumer Product Safety -- The Need for Reform" (1973) 127 New L.J. (Pt. 2), 852.
- Johnson, "Products Liability Reform: A Hazard to Consumers" (1978) 56 North Carolina L.R. 677.
- Jolowicz, "Compensation for Personal Injury and Fault", dans Allen, Bourn et Holyoak, Accident Compensation after Pearson (1979) p. 33.
- Kahan, "Reporting of Substantial Product Hazards Under Section 15 of the Consumer Safety Act", [1978] Administrative L.R. 289.
- Kavanagh, "Ontario Automobile Accident Benefits" (1973) 6 Ottawa L.Rev. 285.
- Keeton, "Automobile Accidents: The Basis of Liability and the Compensation of Victims" (1974) 9 Themis 149.
- Keeton et O'Connell, Basic Protection for the Traffic Victim (1965).
- Keeton et O'Connell, After Cars Crash (1967).
- Keeton, Owen et Montgomery, Products Liability and Safety: Cases and Materials (1980).
- Keeton et al., Crisis in Car Insurance (1968).
- Kennedy, "Compensation for Victims of Crime" (1966) 14 Chitty's L.J. 1.
- Kimble et Leshner, Products Liability (1979).
- Kunreuther, "Limited Knowledge and Insurance Protection" (1976) 24 Public Policy 223.
- Kunreuther et Slovic, "Economics, Psychology and Protective Behaviour" (1978) 68 American Economic Review Proc. 64.
- Lang, "The Activity-Risk Theory of Tort: Risk, Insurance and Solvency" (1961) 39 Can. Bar Rev. 530.
- Lang, "The Nature and Potential of the Saskatchewan Insurance Experiment" (1962) 14 U. Fla. L. Rev. 352.

Law Commission (No. 82) and the Scottish Law Commission (No. 45), Liability for Defective Products, 1977.

Laycraft, "Reforming the Automobile Tort System" (1970) 9 Alberta L.R. 22.

Leff, "Economic Analysis of Law: Some Realism About Nominalism" (1974) 60 Virginia L.R. 451.

Legge, "Practices and Procedures Before the Workmen's Compensation Board" (1971) Law Society of Upper Canada Special Lectures 137.

Legge, The Canadian System of Workmen's Compensation, Gouvernement de l'Ontario (1972).

Lemons, "The Woodhouse Report: Relegated to the Archives?" (1973) 19 McGill L.J. 195.

"Liability without Fault" (1965) 13 Chitty's L.J. 163, 191.

Linden, Report of Osgoode Hall Study, Compensation for Victims of Automobile Accidents, 1965.

Linden, "The Destiny of Automobile Accident Compensation in Ontario" (1966a) 14 Chitty's L.J. 79.

Linden, "Peaceful Coexistence and Automobile Accident Compensation" (1966b) 9 Can. Bar J. 5.

Linden, "Automobile Accident Compensation in Ontario -- A System in Transition" (1966-1967) 15 Am.J. Comp. L. 301.

Linden, "Automobile Cases in the British Columbia Courts" (1967) 1 U.B.C.L.Rev. 194.

Linden, "The Prevention of Traffic Accidents" (1967b) 15 Chitty's L.J. 80.

Linden, "Auto Accident Compensation in Alberta; Toward Peaceful Coexistence?" (1968a) 6 Alberta L.Rev. 219.

Linden, "Auto Accident Compensation in Ontario -- An Unanswered Challenge?" (1968b) 16 Chitty's L.J. 222.

Linden, "Canadian Victims of Crime" (1969a) 17 Chitty's L.J. 82.

Linden, "International Conference on Compensation to Innocent Victims of Violent Crime" (1969b) 11 Criminal Law Quarterly 145.

Linden, "Victims of Crime and Tort Law" (1969c) 12 Can. Bar J. 17.

- Linden, "Automobile Insurance Breakthrough in Canada" (1969d) 1 Transp. L.Rev. 171.
- Linden, "Automobile Insurance -- Canadian Style" (1972) 21 Cath. U.L.Rev. 369.
- Linden, "Tort Law as Ombudsman" (1973) 51 Can. Bar R. 155.
- Linden, "No-Fault Insurance in Canada" (1974) 9 Themis 140.
- Linden, "Faulty No-Fault: A Critique of the OLRC Report on Motor Vehicle Accident Compensation" (1975) 13 Osgoode Hall L.J. 449.
- Linden, "Restitution, Compensation for Victims of Crime and Canadian Criminal Law" (1977) 19 Can. J. Crim. 3.
- Lipsey et Lancaster, "The General Theory of Second Best" (1956-1957) 24 Review of Economics Studies 11.
- Little, "No-Fault Reparation in Florida: An Empirical Examination of Some of Its Effects" (1975) 9 Mich. J. Law Ref. 1.
- Lofchik, "The Ontario Motor Vehicle Accident Claims Act" (1970) 28 U.T. Fac. L.Rev. 94.
- McClellan, "Strict Liability for Drug-Induced Injuries: An Excursion Through the Maze of Product Liability, Negligence and Absolute Liability" (1978) 25 Wayne Law Review 1.
- MacDonald, "Criminal Injuries Compensation Act: Draft Uniform Act" (1970) Conf. Comm. Uniform Leg. 271.
- McGrady, "Compensation Scheme or Tort Liability" (1966) 2 Manitoba L.J. 49.
- McGrath, "Compensation to Victims of Crime in Canada" (1970) 12 Can. J. Corr. 11.
- McInnes, Welfare Legislation and Benefit Plans in Canada (1974).
- MacKay, "The Costliness of Information and Its Effects on the Analysis of Law", dans Proceedings of the Seventh Annual Workshop on Commercial and Consumer Law (1977).
- McKean, "Products Liability: Implications of some Changing Property Rights" (1970a) 84 Quarterly Journal of Economics 611.
- McKean, "Products Liability: Trends and Implications" (1970b) 38 U. Chicago L.Rev. 3.

- MacKenzie, "Some Reflections on Negligence, Damages and No-Fault Compensation" (1975) 10 U.B.C.L. Rev. 27.
- McRuer, "The Motor Car and the Law" (1966) 4 Osgoode Hall L.J. 54.
- Manitoba, Government White Paper, Accident and Sickness Compensation in Manitoba, 3 volumes (1977).
- Marshall, "Compensation: New Atonement for Old Guilt?" (1971) 4 Can. Bar J. 24.
- Mendeloff, Regulating Safety: An Economic and Political Analysis (1979).
- Merrill, "Risk-Benefit Decision-Making by the Food and Drug Administration" (1977) 45 George Washington L.R. 994.
- Mickleburgh, Consumer Protection (1979).
- Miers, "The Ontario Criminal Injuries Compensation Scheme" (1974) U.Toronto L.J. 347.
- Migue et Bélanger, The Price of Health (1974).
- Miller et Lovell, Product Liability (1977).
- Minda, "The Lawyer-Economist at Chicago: Richard A. Posner and the Economic Analysis of Law" (1978) 39 Ohio State L.J. 439.
- Morphy, "Safety Standards Legislation" (1976) Law Society of Upper Canada Special Lectures 179.
- Morris et Paul, "The Financial Impact of Automobile Accidents" (1962) 110 U. Pa. L. Rev. 913.
- Moynihan, Copying: Essays on the Practice of Government (1973).
- National Commission on Product Safety, Final Report (1970).
- New York Insurance Department, Automobile Insurance ... For Whose Benefit? (1970).
- "No-Fault Benefits Under the B.C. Insurance Act: A Panel Discussion" (1973) B.C. Branch Lectures 129.
- Note, "No-Fault Automobile Insurance: An Evaluation Survey" (1977) 30 Rutgers L. Rev. 909.
- Nouvelle-Zélande, Report of the Royal Commission of Inquiry, Compensation for Personal Injury in New Zealand, Woodhouse (1967).

- Nouvelle-Zélande, Report of the Torts and General Law Reform Committee of New Zealand on Products Liability (1974).
- O'Connell, The Injury Industry and the Remedy of No-Fault Insurance (1971).
- O'Connell, "No-Fault Insurance for All Accidents" (1975a) 13 Osgoode Hall L.J. 461.
- O'Connell, Ending Insult to Injury: No-Fault Insurance for Products and Services (1975b).
- O'Connell, "Transferring 'Injured Victims' Tort Rights to No-Fault Insurers: New 'Sole Remedy' Approaches to Cure Liability Insurance Ills" (1977a) 3 Law Forum 749.
- O'Connell, "Operation of No-Fault Auto Laws: A Survey of Surveys" (1977b) 56 Neb. L. Rev. 23.
- O'Connell, "Design Litigation and the State of the Art: Terminology, Practice and Reform" (1978) 11 Akron L.R. 627.
- O'Connell, The Lawsuit Lottery: Only the Lawyers Win (1979).
- Ogus, Corfield and Harris, "Pearson: Principled Reform or Political Compromise" (1978), 7 Indus. L.J. 143.
- Oi, "The Economics of Product Safety" (1973) 4 Bell Journal of Economics 3.
- Oi, "The Economics of Product Safety: A Rejoinder" (1974) 5 Bell Journal of Economics 689.
- Oi, "On Socially Acceptable Risks", dans Phillips, Safety at Work (1977) p. 35.
- Ontario Criminal Injuries Compensation Board, Tenth Annual Report, 1978-1979 (1979).
- Ontario Economic Council, Government Regulation: Issues and Alternatives (1978).
- Ontario Law Reform Commission, Report on Consumer Warranties and Guaranties in the Sale of Goods (1972).
- Ontario Law Reform Commission, Report on Motor Vehicle Accident Compensation (1973)
- Ontario Law Reform Commission, Report on Sale of Goods (1979a).

- Ontario Law Reform Commission, Report on Products Liability (1979b).
- Ontario Ministry of Community and Social Services, Forty-Eighth Annual Report, 1978-79 (1979a).
- Ontario Ministry of Community and Social Services, Quarterly Statistical Bulletin, January-March 1979 (1979b).
- Ontario Ministry of Health, Annual Report 1978-79 (1979a).
- Ontario Ministry of Health, Hospital Statistics 1978-79 (1979b).
- Ontario Ministry of Health, OHIP Practitioner Care Statistics 1978-79 (1979c).
- Ontario, Report on Laws Relating to the Liability of Employers, Meredith (1913).
- Ontario, Report of the Royal Commission in the Matter of the Workmen's Compensation Act of Ontario, McGillivray (1967).
- Ontario, Report of the Task Force on Administration of Workmen's Compensation in Ontario, Aird (1973).
- Ontario Select Committee on Company Law, Second Report on Automobile Insurance (1978).
- Ontario Select Committee on Company Law, The Insurance Industry (Third Report) (1979).
- Ontario Select Committee on Health Care Financing and Costs, Report of the Select Committee on Health Care Financing and Costs (1978).
- Ontario Workmen's Compensation Board, Annual Report 1978 (1979a).
- Ontario Workmen's Compensation Board, The Workmen's Compensation Act Amendments, brochure (1979b).
- Osgoode Hall, Study on Compensation for Victims of Automobile Accidents (1965).
- Palmer, "Abolishing the Personal Injury Tort System: The New Zealand Experience" (1971) 9 Alberta L.R. 169.
- Palmer, "Compensation for Personal Injury: A Requiem for the Common Law in New Zealand" (1973) 21 American Journal of Comparative Law 1.
- Palmer, "Dangerous Products and the Consumer in New Zealand" (1974) New Zealand Law Journal 366.

- Palmer, "Inspired Tinkering v. Holistic Social Engineering - Jeffrey O'Connell and the American Tort System", (une critique de l'ouvrage de Jeffrey O'Connell intitulé Ending Insult to Injury, (1976) 25 Draka L.R. 893.
- Palmer, "Accident Compensation in New Zealand: The First Two Years" (1977) 25 American Journal of Comparative Law 1.
- Pauly, "The Economics of Moral Hazard: Comment" (1968) 58 American Economic Review 531.
- Pauly, "Overinsurance and the Public Provision of Insurance: The Roles of Moral Hazard and Adverse Selection" (1974) 88 Quarterly Journal of Economics 44.
- Peltzman, Regulation of Automobile Safety (1975).
- Peltzman, "The Effects of Automobile Safety Regulation" (1975) Journal of Political Economy 677.
- Polinsky, "Economic Analysis as a Potentially Defective Product" (1974) 87 Harvard L.R. 1655.
- Posner, "A Theory of Negligence" (1972) 1 Journal of Legal Studies 29.
- Posner, "Strict Liability - A Comment" (1973a) 2 Journal Legal Studies 205.
- Posner, Economic Analysis of Law (1973b).
- Posner, "A Comment on No-Fault Insurance for All Accidents" (1975) 13 Osgoode Hall L.J. 471.
- Posner, Economic Analysis of Law, 2<sup>e</sup> éd., 1977.
- Prévost, (Chef, Statistiques, Division de l'évaluation, Programmes de la sécurité du revenu, Santé et Bien-être Canada), lettre datée du 2 juin 1980.
- Priest, "The Common Law Process and the Selection of Efficient Rules" (1977) 6 Journal of Legal Studies 65.
- Prosser, "The Assault Upon the Citadel" (1960) 69 Yale L.J. 1099.
- Prosser, "The Fall of the Citadel" (1966) 50 Minn. L.Rev. 791.
- Rabin, Perspective on Tort Law (1976).
- Rabin, "Some Thoughts on Tort Law from a Socio-Political Perspective" (1969) Wisconsin Law Review 51.

- Rachlin, "No-Fault Liability Insurance; What Should the Practitioner Do?" (1973) 7 Law Soc. Gaz. 282.
- Rachlin, "Accident Benefits -- Revisited" (1979) 13 L. Soc. Gaz. 51.
- Rambin, "The Consumer Product Safety Act and Private Causes of Action for Personal Injury: What Does the Consumer Gain?" (1978) 30 Baylor L.R. 115.
- Reder, "Economic Analysis of Medical Malpractice" (1976) 5 Journal of Legal Studies 267.
- Reed, "Workmen's Compensation in Ontario" (1976) Law Society of Upper Canada Special Lectures 95.
- "Regulations Alone Don't Prevent Accidents" (1972) 72 Gazette du travail 25.
- Research Group International, First World Congress on Product Liability, Londres (du 19 au 21 janv. 1977).
- Rokes, No Fault Insurance (1971).
- Romero, "The Consumer Product Warranties Act" (1978-1979) 43 Sask. L.Rev. 81.
- Ross, Settled Out of Court: The Social Process of Insurance Claims Adjustment (1970).
- Rothschild et Stiglitz, "Equilibrium in Competitive Markets: An Essay on the Economics of Imperfect Information" (1976) 90 Quarterly Journal of Economics 629.
- Rowe, "Government Regulation of Societal Risks" (1977) 45 George Washington L.R. 944.
- Rubin, "Why is the Common Law Efficient?" (1977) 6 Journal of Legal Studies 51.
- Sandford, "Accident Compensation - Its Development and Future" (Document encore inédit présenté à la Conférence triennale de 1978 de la New Zealand Society, à Auckland, Nouvelle-Zélande, en mars 1978 par K.L. Sandford, président de l'Accident Compensation Commission).
- Santé et Bien-être social Canada, Rapport annuel 1977-1978 (1978).
- Santé et Bien-être social Canada, Rapport annuel 1978-1979 (1979).
- Santé et Bien-être social Canada, Rapport annuel - Régime de pensions du Canada 1977-1978 (c. 1979).

- Santé et Bien-être social Canada, Statistiques mensuelles : Programmes de sécurité du revenu (1980).
- Santé et Bien-être social Canada, Direction des drogues et aliments, Services éducatifs, Health Protection and Food Laws (1970).
- Saranchuk, "Presentation of a Personal Injury Claim: Role of the Manitoba Public Insurance Corporation" (1979) 9 Manitoba L.J. 171.
- Saskatchewan Bar Association, Brief to the Minister's Advisory Committee on Reparations for Motor Vehicle Accidents (1976).
- Saskatchewan Department of Labour, Report of the Sickness and Accident Insurance Committee (1976).
- Saskatchewan Government Insurance, Brief to the Minister's Advisory Committee on Reparations for Motor Vehicle Accidents (1976).
- Saskatchewan, Report of the Special Committee on the Study of Compensation for Victims of Automobile Accidents, Allore (1947).
- Saskatchewan, The Consumer Products Warranties Act (1977).
- Saskatchewan, Report of the Minister's Advisory Committee on Reparations for Motor Vehicle Accidents, Carter, 1977.
- Saucier, "Some Random Reflections on the No-Fault Concept" (1972) 10 Albert L.R. 132.
- Savage and Friedman, "The Utility Analysis of Choices Involving Risk" (1948) 56 J. Pol. Econ. 279.
- Scalia and Goodman, "Procedural Aspects of the Consumer Product Safety Act" (1973) 20 U.C.L.A.L. Rev. 899.
- Schmitt, "Automobile Insurance in British Columbia" (1977) 35 Advocate 497.
- Schneider et Solomon, A Practical Guide to Unemployment Insurance (1977).
- Schwartz, "Professor O'Connell's No-Fault Plan for Products and Services: Have New Problems Been Substituted for Old?" (1975) 70 Northwestern U.L.R. 639.
- Schwartz, "The Uniform Product Liability Act - A Brief Overview" (1970) 33 Vand. L.R. 579.
- Schwartz et Wilde, "Intervening in Markets on the Basis of Imperfect Information: A Legal and Economic Analysis" (1979) 127 U. Pennsylvania L.Rev. 630.

- Sharpe, La responsabilité du fait des produits dans les litiges inter-provinciaux : compétence, exécution et choix de la loi applicable, (Parties I et II), Consommation et Corporations Canada (sept. 1978).
- Sherman, "The Pearson Report and Insurance", dans Allen, Bourn et Holyoak, Compensation after Pearson (1979) p. 119.
- Shillington, The Road to Medicare in Canada (1972).
- Silk et MacGrath, "Compensation for Victims of Crime in Ontario" (1975) 9 L. Soc. Gaz. 29.
- Silver, "A Survey of Views on Motor Vehicle Accident Compensation and the Concept of Fault" (1963) 2 Osgoode Hall L.J. 452.
- Slattery, Terschan et Griffin, "Product Liability Verdict Formulation in Wisconsin" (1978) 61 Marquette L.R. 381.
- Smith, "Products Liability: A Compendium of Reform" (1977-1978) 15 Houston L.Rev. 871.
- Smith, "Sequel to Workmen's Compensation Acts" (1913) 27 Harvard L.R. 235 and 344.
- Smith, "Workmen's Compensation Procedure in British Columbia" (1962) 1 U.B.C. L.Rev. 597.
- Soderstom, The Canadian Health System (1978).
- Somerville, "The Motorists' Compensation Board" (1962) 5 Can. Bar J. 375.
- Spangenberg, "No-Fault Fact, Fiction and Fallacy" (1973) 44 Mississippi L.J. 15.
- Spence, "Consumer Misperception, Product Failure and Producer Liability" (1977) 44 R. Econ. Studies 561.
- Spengler, "Economics of Safety" (1968) 38 Law and Contemporary Problems, 619.
- Star, Risky Products and Consumer Protection: An Economic Study of Information, Insurance Warranties and Liability, Consommation et Corporations Canada (1979).
- Steinecke, "The Regulation of Product Safety in Canada" (inédit 1980a).
- Steinecke, "Personal Injury Compensation Schemes in Canada" (inédit 1980b).

- Steiner, "Economics, Morality and the Law of Torts" (1976) 26 U. Toronto L.J. 227.
- Stigler, "The Economics of Information" (1961) 69 Journal of Political Economy 213.
- Stigler, "The Theory of Economic Regulation" (1971) 2 Bell Journal of Economics 22.
- Stoljar, "Accidents, Costs and Legal Responsibility" (1973) 36 Mod. L.Rev. 233.
- Stoll, "Penal Purposes in the Law of Torts" (1970) 18 Am. J. Comp. L. 3.
- Strause et Hedden, "Liability for Product Design in Ohio: A First Step Toward Solution" (1978) 11 Akron L.R. 663.
- "Strict Products Liability to the Bystander: A Study in Common Law Determinism" (1970-1971) 38 U. Chicago L.R. 625.
- Symposium, "Product Liability: Economic Analysis and the Law" (1970-1971) 38 U. Chicago L.R. 1.
- Symposium, "Symposium on No-Fault Automobile Insurance" (1974) 8 L.Soc. Gaz. 17.
- Symposium, "The Economics of Information", [1976] Quarterly Journal of Economics 591.
- Symposium, "Economics of Information" [1977] Review of Economics Studies 389.
- Symposium, The Future of Personal Injury Compensation (tenu à la Faculté de droit de l'université de Calgary en janvier 1978) (1979).
- Szakats, "Community Responsibility for Accident Injuries: The New Zealand Accident Compensation Act" (1973) 8 U.B.C.L.Rev. 1.
- Szakats, "The Re-emergence of Common Law Principles in the New Zealand Accident Compensation Scheme" (1978) 7 Industrial L.J. 216.
- Tay, "The Foundation of Tort Liability in a Socialist Legal System: Fault versus Social Insurance in Soviet Law" (1969) 19 U.Toronto L.J. 1.
- Taylor, Health Insurance and Canadian Public Policy (1978).
- Taylor, "Seizures and Injunctions: Their Role in FDA's Enforcement Program" (1978) 33 Food, Drug, Cosmetic L.J. 596.
- Tebbens, International Products Liability (1979).

- Transports Canada, Road Safety Annual Report, 1978 (1978).
- Travail Canada, Workmen's Compensation in Canada (1969).
- Travail Canada, Division de la prévention des accidents, Occupational Health and Safety: A Bibliography (1976).
- Verti, "Products Liability: The Developing Framework for Analysis" (1975) 54 Oregon L.R. 293.
- Waddams, Products Liability, 2<sup>e</sup> éd. (1980).
- Wakeling, "The Saskatchewan Government Insurance Office and the Automobile Accident Victim" (1977) 41 Sask. L.R. 303.
- Walker, "The Motor Vehicle Safety Act 1970 and the Consumer", dans Neilson, Consumer and the Law in Canada (inédit, 1970) p. 356.
- Weaver, "The Hazards of Trying to Make Consumer Products Safer", dans Aaker et Day, Consumerism, 3<sup>e</sup> éd. (1978).
- Weir, "The Pearson Commission Report" (1978) 37 Camb. L.J. 222.
- Welsh, "Saskatchewan Plans Universal Insurance," Globe and Mail (25 août 1980).
- Withford, "Products Liability", in Supplemental Studies to Final Report: National Commission on Product Safety, volume 3 (1970).
- Widiss, "A Survey of No-Fault Personal Injury Experience," dans Council on Law-Related Studies, No-Fault Automobile Insurance in Action (1977).
- Williamson, et al., "Externalities, Insurance and Disability Analysis" (1967) 34 Economica 235.
- Wilson, "A Model of Insurance Markets with Incomplete Information" (1977) 16 Journal of Economic Theory 167.
- Winter, "Economic Regulation vs. Competition: Ralph Nader and Creeping Capitalism" (1973) 82 Yale L.J. 840.
- Wirfs, "B.C. Worker's Compensation: A Model for Other Jurisdictions" (1977) 77 Gazette du travail 404.
- Wittman, "Prior Regulation versus Post Liability: The Choice Between Input and Output Monitoring" (1977) 6 Journal of Legal Studies 193.
- Wright, "The Adequacy of the Law of Torts", in Linden, Studies in Canadian Tort Law (1968a) p. 579.

Wright, "The Province and Function of the Law of Torts", dans Linden, Studies in Canadian Tort Law (1968b) p. 1.

Wright et Linden, Canadian Tort Law: Cases and Materials, 7<sup>e</sup> éd. (1980).

Zander, "Promoting Change in the Legal System" (1979) 42 Modern L.R. 489.

Zarnett, "Tort Liability for Defective Automobile Design" (1975) 13 Osgoode Hall L.J. 483.

#### ARTICLES DE JOURNAUX

"Big Pop Bottles Pulled Off Shelves After Woman Hurt", Globe and Mail (26 juin 1979).

"Bill on Safe Shipment of Goods Nears Vote", Globe and Mail (11 juillet 1980).

Communiqué de presse émis par la Colombie-Britannique sur les bouteilles de 1,5 litre (26 juin 1979).

"Compensation: A Widow learns the bitter truth", Globe and Mail (6 juin 1980).

"Exploding Car May Cost Ford \$128 Million", Toronto Star (19 fév. 1978).

"Ford Planning a Fight if Hugh Recall Forced", Globe and Mail (13 juin 1980).

"1,5 Litre Soft Drink Bottles to Return With Plastic Coat", Toronto Star (17 mai 1980).

"Minister Puts Onus on Industry, Won't Ban Pop Bottles", Globe and Mail (29 juin 1979).

"Novel Tort Theory Upheld", National Law Journal (7 avril 1980).

"Ottawa Will Explore Legal Options if Ford Transmissions Proves Faulty", Globe and Mail (14 juin 1980).

"Pesticide Testing Fudged by American Firm Ottawa Says", Globe and Mail (25 juin 1980).

"Property - Casualty Insurers Post Substantial Underwriting Game", Financial Post (6 juin 1979).

"Research Finds No Solution to Exploding Pop Bottles", Globe and Mail (11 juil. 1979).

Restrict MD's Fees, Scrap Premiums, Ottawa Told," Globe and Mail  
(4 sept. 1980).

"The Product Goes on Trial," financial Times (4 fév. 1980).

"Wawanesa Head Feels Needed in Manitoba's Auto Coverage", Globe and Mail (5 mai 1979).

WCB Called a Biased, Nightmarish Jungle, par OFL," Globe and Mail  
(27 août 1980).

"What a Car Owner Pays", Financial Post, 10 mars 1979.

"Workers' Compensation under Fire," Toronto Star (16 août 1980).

"You May Pay Next Year for Insurance Bargain", Financial Post (28 avril  
1979).



Canada 

1-888-983-1