

**CONFÉRENCE POUR L'HARMONISATION DES LOIS AU CANADA**

**SECTION CIVILE**

**LES PROVINCES ET LES TERRITOIRES DU CANADA  
DEVRAIENT-ILS METTRE SUR PIED DES RÉGIMES  
D'ENREGISTREMENT DES TITRES POUR LES VÉHICULES  
AUTOMOBILES ?**

**par Ronald C.C. Cuming, c.r., professeur  
College of Law, Université de Saskatchewan,  
Saskatoon (Saskatchewan)**

*Veillez noter que les idées et conclusions formulées dans ce document, ainsi que toute terminologie législative proposée et tout commentaire ou recommandations, n'ont pas été adoptés par la Conférence pour l'harmonisation des lois au Canada. Ils ne reflètent pas nécessairement le point de vue de la Conférence et de ses participants.*

**Edmonton (Alberta)**

**Août 2006**

# CONFÉRENCE POUR L'HARMONISATION DES LOIS AU CANADA

## I. THÈME CENTRAL DE L'ÉTUDE

[1] Ce rapport de recherche a été rédigé à la demande du Comité de supervision stratégique en droit commercial de la Conférence pour l'harmonisation des lois. Ce dernier a prié l'auteur d'étudier la valeur pratique de la mise sur pied de régimes d'enregistrement des titres des véhicules automobiles au Canada.

[2] Aucune province ni territoire du Canada n'a créé de régime d'enregistrement des titres. S'ils venaient à le faire, il est fort probable que ces systèmes reproduiraient un des nombreux modèles en cours aux États-Unis, ou du moins, s'inspireraient de leur concept ou de leur structure. Bien que les États aient tous adopté un régime d'enregistrement des titres, ceux-ci ne sont pas uniformes. La plupart de ces systèmes sont fondés sur la tenue de dossiers papier et délivrent des certificats de titres pour chaque véhicule motorisé, d'aucuns offrent un service moderne d'enregistrement électronique de la propriété, mais tous ne s'appliquent pas aux mêmes types de véhicules automobiles.

[3] Il s'est avéré inutile, dans le cadre de ce rapport, de relever et d'évaluer les nombreux régimes en usage dans les différents États. Une étude approfondie de la *Uniform Certificate of Title Act*, préparée par la National Conference of Commissioners on Uniform State Law en 2005, s'est révélée suffisante<sup>1</sup>. Cette loi-type vise à uniformiser davantage les divers régimes d'enregistrement du pays.

[4] L'absence de systèmes perfectionnés pour la publication des sûretés qui a prévalu dans la plupart des États jusqu'à tout dernièrement a largement contribué à la conception des régimes actuels d'enregistrement des titres aux États-Unis. De fait, ces systèmes permettent d'accéder aux renseignements relatifs à la propriété, mais aussi aux sûretés se rattachant aux véhicules automobiles. Ainsi, de nombreux États disposent aujourd'hui de systèmes électroniques modernes et efficaces de publication des sûretés qui pourraient être utilisés en garantie des véhicules à moteur autres que ceux gardés en inventaire.

## II. QU'EST-CE QU'UN RÉGIME D'ENREGISTREMENT DES TITRES ?

## CONFÉRENCE POUR L'HARMONISATION DES LOIS AU CANADA

[5] D'un point de vue conceptuel, les régimes d'enregistrement des titres des véhicules automobiles se comparent au régime Torrens pour les titres fonciers. Ces régimes s'appuient essentiellement sur cette simple proposition : « vous avez ce que vous voyez (sur le certificat) ». La personne inscrite à titre de propriétaire aux dossiers de l'administration compétente ou sur le certificat émis par celle-ci représente, en common law, le propriétaire légitime du véhicule. L'article 16 de la *Uniform Certificate of Title Act* de 2005 stipule que [Traduction] : « le transfert de propriété sans passation du certificat de titre ou d'origine n'est pas opposable à une tierce personne [c.-à-d. autre que l'auteur du transfert et son destinataire] qui revendique un droit sur le véhicule. » En outre, une sûreté sur le véhicule ne figurant pas aux dossiers du registraire ou sur le certificat de titre ne peut être opposée à une personne qui achète ou obtient une sûreté sur ce véhicule. L'article 19 stipule que [Traduction] « Celui a qui on a transféré la propriété l'acquiert sous réserve d'une sûreté grevant le véhicule telle qu'inscrite sur le certificat de titre [...] [Si] le bureau [responsable de la délivrance du certificat] crée un certificat de titre ne précisant pas que le véhicule est soumis à une sûreté [...], l'acheteur [...] est libre de toute sûreté s'il verse un montant en toute bonne foi, entre en possession du véhicule et obtient la passation du certificat de titre [...] et la sûreté est subordonnée à une autre sûreté concurrente sur le véhicule qui est exécutée à l'insu du créancier garanti après la création du certificat de titre ».

### III. AUX ÉTATS-UNIS

[6] Tous les États des États-Unis disposent d'une forme quelconque de régime d'enregistrement des titres des véhicules motorisés. Le professeur Gilmore<sup>2</sup> souligne que les lois des États se rapportant à l'immatriculation des automobiles ont d'abord été conçues pour générer des recettes aux gouvernements. Tout comme leurs homologues canadiens, les propriétaires d'automobile étaient tenus d'obtenir un certificat d'immatriculation pour pouvoir circuler sur les voies publiques avec leur véhicule. Toutefois, dès les années 1920, l'augmentation spectaculaire de vols de voiture a poussé

## CONFÉRENCE POUR L'HARMONISATION DES LOIS AU CANADA

les législateurs à considérer les certificats d'immatriculation comme un bon moyen de restreindre la transférabilité des véhicules volés. Dans de nombreux États, on a transformé les certificats d'immatriculation en titres.<sup>3</sup> En 1955, nombre d'États ont finalement adopté la *Uniform Motor Vehicle Certificate of Title and Anti-Theft Act* et la *Anti-Theft Act*, rédigées par la National Conference of Commissioners on Uniform State Law. Cependant, le manque soutenu d'uniformité entre les divers régimes d'enregistrement, le besoin de remplacer les certificats papier par des dossiers électroniques et la nécessité de s'adapter aux modifications de l'article 9 du *Code commercial uniforme* (lois sur les transactions garanties) a poussé l'organisme à adopter en 2005 une nouvelle version de la *Uniform Certificate of Title Act*.

### IV. CONSIDÉRATIONS DE POLITIQUE GÉNÉRALE

[7] Le principal fondement des politiques en matière de lois régissant les certificats de titre est d'identifier avec certitude le propriétaire en common law des véhicules automobiles. Cette certitude est essentielle aux organismes d'application de la loi, aux acheteurs privés et commerciaux, de même qu'aux créanciers garantis et non garantis des personnes qui revendiquent le droit de propriété de véhicules offerts en garantie ou confisqués suite à des procédures d'exécution d'un jugement. Les véhicules à moteur, de par leur nature mobile, peuvent être aisément transférés d'un territoire à un autre. La plupart des véhicules motorisés ont une grande valeur unitaire par rapport aux autres types de biens personnels et représentent donc un investissement important pour les acquéreurs. Ils constituent une des catégories de biens les plus couramment donnés en garantie au Canada dans le domaine des prêts garantis, principalement parce que la majorité des acquéreurs doivent en financer l'achat et que les distributeurs de crédit considèrent les sûretés sur ces véhicules comme une mesure non négligeable de réduction des risques. Par conséquent, une incertitude considérable quant à la propriété des véhicules à moteur peut sans conteste s'avérer extrêmement préjudiciable aux Canadiens et Canadiennes et aux activités commerciales au Canada.

## CONFÉRENCE POUR L'HARMONISATION DES LOIS AU CANADA

[8] Si les lois sous leur forme actuelle laissent suffisamment de place à l'incertitude quant à la propriété pour engendrer des pertes fréquentes et un désordre économique, les législateurs canadiens doivent envisager la mise sur pied de régimes d'enregistrement des titres.

[9] Il s'est avéré impossible, dans le cadre de ce rapport, de mener une étude empirique sur l'ampleur des pertes et de la perturbation économique résultant de l'absence de régimes d'enregistrement des titres au Canada. Bien qu'on puisse supposer que ces problèmes surviennent réellement, il faudrait, pour déterminer s'il faut ou non créer de tels systèmes, non seulement évaluer l'efficacité et les limites de ces régimes par rapport à ces problèmes, mais aussi les difficultés logistiques et les coûts financiers inhérents à leur conception, à leur mise en œuvre et à leur maintenance. Manifestement, les législateurs des États-Unis sont convaincus que, tout bien considéré, les régimes d'enregistrement des titres présentent des avantages suffisants pour justifier les frais et les inconvénients qu'ils entraînent. Cependant, malgré la grande similarité des diverses lois et pratiques commerciales aux États-Unis et au Canada, il serait malavisé de déduire de cet unique argument que le Canada doit mettre sur pied des régimes semblables<sup>4</sup>.

### IV. PREUVE DE PROPRIÉTÉ ET ANTÉRIORITÉ DES SÛRETÉS SOUS LE RÉGIME DES LOIS CANADIENNES

#### 1. La suprématie de *nemo dat*

[10] Un principe fondamental du droit canadien (tant de common law que du droit civil du Québec), exprimé en latin par l'expression « *nemo dat quod non habet* », veut que l'auteur d'un transfert ne peut offrir au destinataire du transfert un meilleur titre (de propriété) des biens meubles que celui qu'il possède, à moins qu'il ne soit autorisé par le propriétaire (ou, en de très rares cas, en regard de la loi) à effectuer au nom de celui-ci le transfert du titre de propriété. Sauf exception<sup>5</sup>, telle est la règle, même si la vente s'effectue entre un client et un vendeur autorisé à vendre des véhicules automobiles. Ainsi, en vertu du principe « *nemo dat* », l'acheteur d'une automobile usagée et le créancier qui obtient une sûreté sur le véhicule courent le risque que la personne qui propose le véhicule aux fins de vente ou de garantie n'en soit pas le propriétaire et, par

## CONFÉRENCE POUR L'HARMONISATION DES LOIS AU CANADA

conséquent, qu'il lui soit légalement impossible d'en transférer le droit de propriété à un acheteur ou d'accorder une sûreté ayant priorité sur la garantie du véritable propriétaire du véhicule.

### **2. Enregistrement du droit de propriété en vertu des lois sur l'immatriculation des véhicules automobiles**

[11] L'ampleur du problème que pose aux acheteurs et aux créanciers le principe « *nemo dat* » est déterminée par les mesures existantes grâce auxquelles les acheteurs et les créanciers garantis peuvent déterminer dans la plupart des cas, si ce n'est dans tous les cas, et pas forcément avec une infaillible certitude, si le véhicule automobile offert en vente ou en garantie appartient au vendeur ou au débiteur qui en réclame la propriété. Si de telles mesures, malgré qu'elles soient moins efficaces que le régime d'enregistrement des titres, sont bel et bien en place, on peut considérer que le risque inhérent aux transactions de véhicules automobiles est raisonnable lorsque comparé aux restrictions du régime d'enregistrement des titres et des frais engendrés par sa mise en œuvre.

[12] Les provinces et les territoires du Canada assurent l'immatriculation d'une vaste gamme de véhicules automobiles. L'enregistrement (qui accompagne la délivrance d'un permis relatif à un véhicule) détermine le « propriétaire » du véhicule et rapporte d'autres renseignements relatifs à ce dernier<sup>6</sup>. L'administration chargée de l'enregistrement exige généralement les documents qu'elle juge nécessaires afin de décider si elle doit ou non accorder un permis<sup>7</sup> et enregistre les « propriétaires » des véhicules en fonction du type de permis accordé<sup>8</sup>. Cependant, ces systèmes n'ont pas été conçus aux fins d'enregistrement des droits de propriété. L'enregistrement de la « propriété » tel que prescrit par ces lois ne permet pas de conclure d'un point de vue légal que le « titulaire inscrit » représente le propriétaire en common law du véhicule. Dans certaines provinces, les lois sur la circulation routière distinguent clairement le « titulaire inscrit » et le propriétaire en vertu du droit commun<sup>9</sup>. Dans d'autres, on suppose de prime abord que le

## CONFÉRENCE POUR L'HARMONISATION DES LOIS AU CANADA

titulaire inscrit est le propriétaire légitime en vertu des politiques donnant suite aux lois. Cependant, les tribunaux ont reconnu que les lois régissant la circulation routière ne permettaient pas de trancher les litiges sur l'identité du véritable propriétaire d'un véhicule quand elles n'abordent pas précisément le problème en cause<sup>10</sup>. Ils ont admis qu'il pouvait y avoir plus d'un « propriétaire » : le « propriétaire en common law » et le propriétaire présumé en regard des lois sur la circulation routière<sup>11</sup>. Ces lois régissent notamment le recouvrement des recettes, l'établissement de la responsabilité en dommages-intérêts consécutifs à la conduite d'un véhicule<sup>12</sup> et, dans certaines provinces, les régimes publics d'assurance automobile qui offrent une certaine couverture<sup>13</sup>.

[13] Même si les systèmes d'immatriculation des véhicules automobiles ne sont pas conçus pour protéger les acheteurs et les créanciers des répercussions du principe « *nemo dat* », plusieurs provinces et territoires du Canada ont reconnu que les dossiers d'immatriculation des véhicules tenus par les organismes gouvernementaux en vertu des lois sur la circulation routière peuvent s'avérer très utiles pour les acquéreurs car ils permettent de réduire le risque de perte à l'achat d'automobiles usagées. Dans plusieurs provinces et territoires, ces dossiers sont rendus accessibles au public<sup>14</sup>. Cependant, en raison des contraintes légales relatives à la divulgation des « renseignements confidentiels », la plupart des provinces et territoires<sup>15</sup> ne communiquent l'historique du véhicule qu'au titulaire inscrit, et certains d'entre eux<sup>16</sup> ne précisent pas l'identité des anciens propriétaires. D'autres encore n'offrent ce service en aucune circonstance.

[14] Il est clair que la divulgation des renseignements relatifs à l'immatriculation des véhicules ne constitue pas une solution de rechange parfaite au régime d'enregistrement des titres. Même lorsque l'intégralité des informations consignées au dossier d'un véhicule est accessible à un acheteur potentiel, il n'existe aucune garantie légale qu'elles sont exactes ou que la personne identifiée à titre de titulaire inscrit représente le propriétaire en common law en vertu du principe « *nemo dat* ». Cependant, ces renseignements suffisent généralement à protéger les acheteurs. Le principal risque encouru par un acquéreur survient dans le cas d'un véhicule volé puis immatriculé par le voleur. La plupart du temps, le propriétaire ou un policier s'assurera d'aviser les autorités du vol. Toutefois, le risque est plus important quand le vol est effectué sur un territoire et

## CONFÉRENCE POUR L'HARMONISATION DES LOIS AU CANADA

que le véhicule est transféré dans une autre province où on l'immatricule sous de faux documents ou encore avec des documents contrefaits.

### 3. Enregistrement des sûretés et des privilèges sur les véhicules automobiles

[15] Les régimes d'enregistrement des titres tels que ceux mis en œuvre aux États-Unis sont conçus, entre autres, pour permettre aux acheteurs potentiels et aux distributeurs de crédit garanti de prendre connaissance des sûretés et des privilèges sur les véhicules motorisés qui pourraient être subordonnés à ceux qu'ils acquièrent. Dans ce contexte, le risque ne proviendrait pas de la possibilité que le véhicule n'appartienne pas au vendeur, mais bien que la garantie du vendeur soit soumise à une sûreté opposable à l'acheteur ou au créancier garanti qui grève une sûreté sur celui-ci.

[16] Les systèmes sophistiqués de publication des sûretés des véhicules automobiles, qui sont au moins aussi efficaces que n'importe quel régime d'enregistrement des titres en usage aux États-Unis, remplissent également cette fonction sur tout le territoire canadien. On peut retracer à travers les différents systèmes provinciaux et territoriaux l'enregistrement de la plupart des véhicules automobiles au moyen d'une recherche basée sur le numéro matricule (VIN) du véhicule<sup>17</sup>. Par conséquent, les risques inhérents à l'acquisition d'une sûreté sur un véhicule automobile soumis à tout type de garanties devant être enregistrées en vertu des lois sur la sûreté mobilière (hypothèque) sont très faibles.

[17] Une personne souhaitant acheter ou grever une sûreté sur un véhicule automobile dans une province ou un territoire du Canada peut sans mal effectuer<sup>18</sup> une recherche<sup>19</sup> À ce sujet, les résultats de la recherche doivent afficher les sûretés et les privilèges susceptibles d'enregistrement<sup>20</sup> si la garantie de l'acheteur ou du créancier y est soumise<sup>21</sup>.

## CONFÉRENCE POUR L'HARMONISATION DES LOIS AU CANADA

### V. MISE EN APPLICATION DE RÉGIMES D'ENREGISTREMENT DES TITRES SEMBLABLES À CEUX DES ÉTATS-UNIS DANS LE CONTEXTE CANADIEN

#### 1. Dossier électronique ou certificat papier (ou combinaison des deux)

[18] La *Uniform Certificate of Title Act* de 2005 du NCCSUL permet de délivrer des titres sous format électronique ou papier. Cette solution s'est avérée nécessaire compte tenu du fait que certains États, qui ne disposent actuellement que de la version papier, n'investiront probablement pas de sitôt dans une nouvelle infrastructure indispensable à la gestion des dossiers électroniques. Par contre, il serait inconcevable que les régimes d'enregistrement des titres au Canada soient aussi fondés sur le support papier.

#### 2. La portée des lois

[18] Il est essentiel de prendre en considération le type de véhicules automobiles auxquels s'appliqueraient les lois relatives aux titres<sup>22</sup>. Les Canadiens et Canadiennes utilisent une variété croissante de véhicules automobiles possédant une forte valeur unitaire, prisés par les marchés de l'occasion en activité. Dans ce contexte, il faudra prendre une décision stratégique pour déterminer si la protection des acheteurs et des créanciers suffit à justifier la création de registres pour chacun de ces véhicules et à exiger de leur propriétaire qu'il obtienne un titre pour son automobile. Pour que les régimes régionaux soient fonctionnels à l'échelle nationale, chaque province et territoire devrait accorder le même champ d'application au régime qu'elle mettrait sur pied.

[19] Si les diverses administrations canadiennes venaient à mettre en œuvre un régime d'enregistrement des titres, il faudrait sérieusement songer à déterminer si ces régimes s'appliqueraient à tous les véhicules actuellement en possession de leur propriétaire présumé, ou seulement aux nouveaux véhicules vendus après l'entrée en vigueur des lois relatives à leur enregistrement. On pourrait appliquer ces régimes aux nouveaux véhicules achetés ou fabriqués à partir d'une date fixée à l'avance. Si cette approche

## CONFÉRENCE POUR L'HARMONISATION DES LOIS AU CANADA

venait à être adoptée, le régime d'enregistrement des titres n'aurait qu'une valeur limitée pendant environ dix ans, mais celle-ci serait croissante. Autrement, on pourrait aussi intégrer au régime d'enregistrement tous les véhicules déjà immatriculés. Toutefois, comme le titulaire inscrit ne représente pas forcément le propriétaire en common law en vertu du principe « *nemo dat* », il serait impossible de se fonder sur les dossiers des bureaux des véhicules automobiles pour déterminer de façon décisive le propriétaire des véhicules. Il faudrait nécessairement exiger que tous les véhicules soient enregistrés dans le même système en s'appuyant sur la preuve de propriété fournie par le demandeur.

### 3. Choix des lois et reconnaissance des règles de droit

[20] La propriété des véhicules automobiles est, de par la constitution, une affaire de biens et de droit civil. Il est donc impossible de créer un seul régime national basé sur la législation fédérale. Tout comme pour l'enregistrement de la propriété en vertu des lois régissant les véhicules automobiles, il faudrait mettre en place treize régimes distincts d'enregistrement des titres au Canada. Si tel était le cas, il serait indispensable de choisir des lois parmi un ensemble uniformisé de règles de droit régissant différents aspects; par exemple, (i) identification des lois et de l'administration sous lesquelles le droit de propriété des véhicules sera enregistré<sup>23</sup> et nécessité de reconnaître partout au pays la propriété créée par le régime de la province ou du territoire responsable de l'enregistrement et; (ii) enregistrement des véhicules nouvellement fabriqués et des automobiles importées de pays étrangers (des États-Unis ou du Mexique, par exemple).

### 4. Structures administratives

[21] Compte tenu du nombre élevé de véhicules automobiles acquis chaque année au Canada, un régime d'enregistrement des titres occasionnerait une masse considérable de travail administratif. On pourrait penser à convertir les systèmes d'immatriculation des véhicules en régimes d'enregistrement des titres. Cependant, cela impliquerait une restructuration considérable des lois, sans toutefois nécessiter de réaffectation des fonctions administratives à un organisme différent.

### 5. Application du régime aux sûretés

[22] Une grande part de la complexité juridique engendrée par la *Uniform Certificate of Title Act* de 2005 du NCCUSL découle de l'utilisation des régimes d'enregistrement des titres pour informer le public sur les sûretés et les privilèges applicables aux véhicules automobiles<sup>24</sup>. Cette loi ne traite pas seulement des procédures d'enregistrement des sûretés sur les véhicules automobiles et de gestion de ces dossiers<sup>25</sup>, mais aussi de l'organisation face aux divers aspects de l'article 9 du *Code commercial uniforme*, notamment le choix des règles de droit<sup>26</sup> et les règles de priorité applicables aux revendications concurrentes des créanciers garantis et des acheteurs, ou de deux créanciers garantis ou plus<sup>27</sup>.

[23] Dans chaque province et territoire canadien, les structures juridiques et les attributions administratives relatives à l'enregistrement de la « propriété » d'un véhicule, d'une part, et aux sûretés (et privilèges), d'autre part, sont complètement séparées. Les registres des transactions garanties du Canada sont les plus sophistiqués et les plus efficaces en leur genre. Au fil des années, les gouvernements provinciaux et territoriaux ont investi énormément de ressources pour élaborer ces systèmes. Il est très peu probable qu'un gouvernement soit disposé à mettre en exécution un régime d'enregistrement des titres où il lui faudrait consigner chaque sûreté sur les titres des véhicules automobiles. Cette démarche nécessiterait non seulement la fusion de deux structures administratives historiquement et fonctionnellement différentes, mais en outre, elle entraînerait une baisse d'efficacité notable du système d'enregistrement et de recherche des sûretés et des privilèges.

[24] Un autre facteur favorise la division des registres des transactions garanties et des régimes d'enregistrement des titres de propriété. Il est impossible de fusionner les uns aux autres et d'éliminer les régimes d'enregistrement des transactions garanties qui existent actuellement. Ces régimes pourvoient à l'enregistrement des sûretés et des privilèges relatifs à une vaste gamme de biens meubles corporels et incorporels autres que les véhicules automobiles. Par conséquent, il faudrait les maintenir à cette fin, tout

## CONFÉRENCE POUR L'HARMONISATION DES LOIS AU CANADA

comme l'ont fait les États-Unis, ce qui entraînerait un chevauchement et la nécessité d'offrir une interface légale et administrative adaptée aux deux systèmes.

[25] Une part considérable des revenus récoltés grâce à l'enregistrement et aux services de recherche offerts par les registres provient des sûretés et des privilèges sur les véhicules automobiles possédés par les propriétaires<sup>28</sup>. Les registraires ont informé l'auteur que 65 à 75 p. 100 des enregistrements consignés dans les registres de transactions garanties se rapportent aux automobiles. Si ces revenus devaient être perdus ou transférés à un autre organisme gouvernemental, les frais d'enregistrement et de recherches des registres connaîtraient une hausse énorme, à moins que le système soit largement subventionné grâce aux revenus d'autres sources.

[26] Étant donné les circonstances, on peut avancer des arguments très convaincants contre la mise en œuvre d'un régime d'enregistrement des titres pour les véhicules automobiles aux fins de divulgation des sûretés et privilèges sur les titres ou des registres de titres. La seule approche envisageable serait de se munir de deux systèmes séparés : un régime d'enregistrement des titres de propriété et un autre destiné à l'enregistrement des sûretés et des privilèges. Par cette approche, un acheteur éventuel ou un créancier garanti devrait effectuer deux démarches séparées dans deux régimes distincts<sup>29</sup>. D'un point de vue logistique, il serait possible d'aménager une interface électronique (page web) qui faciliterait les recherches dans les deux systèmes.

### V. QUELQUES CONCLUSIONS

[27] L'histoire joue un rôle primordial pour expliquer les différences fondamentales entre l'évolution des régimes d'enregistrement des titres des véhicules automobiles aux États-Unis et au Canada. Les régimes actuellement employés aux États-Unis ont été élaborés à une époque où l'immatriculation des véhicules était peu commune ou rudimentaire. Le vol d'automobiles se trouvait favorisé par la division du droit administratif et pénal dans chacun des nombreux États (d'abord 48, ensuite 50). Bien que le premier système moderne d'enregistrement des transactions garanties ait été mis en

## CONFÉRENCE POUR L'HARMONISATION DES LOIS AU CANADA

œuvre à partir de la fin des années 1950, très peu d'États, si ce n'est aucun, disposaient d'un régime d'enregistrement des sûretés sophistiqué et efficace avant le milieu des années 1990. Dans cette optique, les régimes d'enregistrement des titres offrant des dossiers fiables sur la « propriété » et les sûretés se rattachant aux véhicules proposaient une solution toute prête (si ce n'est efficace) à deux problèmes : le vol de voitures (grâce à la preuve de propriété) et la publication des sûretés propres à chaque véhicule automobile.

[28] Les régimes d'enregistrement des titres sont maintenant bien implantés aux États-Unis et le public peut se fier. Ils ne risquent pas d'être détrônés ni substantiellement modifiés même s'il existe maintenant des méthodes plus simples et plus efficaces pour régler les problèmes qui ont amené à leur création. L'avantage, maintenant, serait de les améliorer, et non de les remplacer.

[29] La situation est très différente au Canada. Ses systèmes d'immatriculation des véhicules sont modernes et efficaces. Il y a tout lieu de croire que, dans un avenir rapproché, chaque province et chaque territoire offrira des services semblables à ceux déjà accessibles dans certains d'entre eux, permettant à un acheteur éventuel ou à un créancier garanti d'obtenir le dossier d'immatriculation d'un véhicule automobile et de s'assurer dans une mesure raisonnable contre les risques inhérents au principe « *nemo dat* ». Les problèmes de vol de voiture sont pris en charge au moyen de mesures de contrôle, notamment la base de données nationale des vols de voitures accessible à tous les services de police. Puisque partout au Canada on dispose maintenant de systèmes hautement efficaces de divulgation des sûretés sur les véhicules automobiles, il n'y a aucune raison de dupliquer ces systèmes en adoptant des régimes d'enregistrement des titres pour les sûretés plus encombrants, plus dispendieux et moins efficaces.

---

<sup>1</sup> On peut consulter le texte de la *Uniform Certificate of Title Act* de 2005 à l'adresse URL suivante : [www.law.upen.edu/bll/ucota/2005AMAppText.html](http://www.law.upen.edu/bll/ucota/2005AMAppText.html)

<sup>2</sup> Grant Gilmore. *Security Interest in Personal Property*, Boston, Little Brown & Co, 1965, p. 552 et suiv.

## CONFÉRENCE POUR L'HARMONISATION DES LOIS AU CANADA

---

<sup>3</sup> Voir « Security Interests in Motor Vehicles Under the UCC: A New Chassis for Certificate of Title Legislation » (1961), 70 Yale L.J. 995.

<sup>4</sup> Cette question a déjà été étudiée au Canada par le passé. Voir *Report of the Select Committee of the Ontario Legislature on Central Registration of Documents of Title and Pledge Respecting Chattels and Certificates of Title of Ownership of Motor Vehicles*, 1955. Bien qu'il n'existe aucun registre public sur cette étude, un chercheur soutient que les recommandations du Comité, à savoir que l'Ontario adopte un régime d'enregistrement des titres semblable à ceux des États-Unis, n'ont pas été mises en application en raison des objections des vendeurs de véhicules automobiles, soulevées en grande partie parce qu'ils craignaient de se voir imposer d'importants délais avant de pouvoir délivrer les titres aux acheteurs. Voir de Davies, « Wrongful Dispositions of Motor Vehicles in England: A US Certificate of Title Solution? » (1994), *Anglo-American Law Review* n°23, pp. 460 à 476.

<sup>5</sup> Dans toutes les provinces de common law, les lois sur le courtage des marchandises et les lois sur la vente d'objets protègent les acheteurs qui traitent avec des agents de commerce (de vente en consignation) détenant des biens avec le consentement de leur propriétaire. Voir, par ex., la *Loi sur les commissionnaires*, L.R.O. 1990, ch. F.1, art. 2. Dans certaines provinces, un acheteur qui laisse ses biens au vendeur cède son droit de propriété à un acheteur de bonne foi. Voir, par ex., la *Loi sur la vente d'objets*, L.R.O. 1990, ch. S.1, art. 25. Dans de nombreuses provinces, le premier acheteur peut protéger son droit de propriété sur l'objet en l'inscrivant à un bureau d'enregistrement des biens personnels. Il s'agit d'une forme d'enregistrement de la « propriété ». Voir par ex., *The Sale of Goods Act*, R.S.S. 1978, ch. S. 1, par. 26(1.1).

<sup>6</sup> Voir, par ex., le *Code de la route* de l'Ontario, L.R.O. 1980, c. H.8, art. 7; R.R.O. 1990, Règlement 628, modifié O. Reg. 637/05, art. 2.

<sup>7</sup> *Ibid.*, par. 7(22).

<sup>8</sup> *Ibid.*, par. 7(13).

<sup>9</sup> Voir, par ex., *Véhicules à moteur*, L.R.N.-B. 1973, ch. M-17, art. 1

<sup>10</sup> Voir *Hayduk et autres. c. Pidoborozny et autres.* [1972] R.S.C. 879; *Bois c. McDonald*, [1975] 5 W.W.R. 739, 60 D.L.R. (3d) 184 (Alta. C.A.).

<sup>11</sup> *Furjes c. Goodman et autres.* (1956), 19 W.W.R. 26, 5 D.L.R. (2d) 57 (Alta.) et *Yaeger (Jaeger) c. Heilman*, [1948] 2 W.W.R. 135, confirmé *ibid* p. 958 (Sask. C.A.).

<sup>12</sup> *Code de la route* de l'Ontario, L.R.O. 1990, c. H-8, art. 192.

<sup>13</sup> Voir, par ex., *Motor Vehicle Act*, R.S.B.C. 1996. c. 318, art. 3.

<sup>14</sup> L'article 11.1 du *Code de la route* de l'Ontario, L.R.O. 1990, ch. H-8, art. 192, stipule que toute personne qui vend, met en vente ou transfère un véhicule automobile d'occasion fournit à l'acheteur ou au cessionnaire un dossier de renseignements sur le véhicule d'occasion produit par le ministère de la Consommation et du Commerce ou le ministère des Transports. Ce document contient un relevé de l'immatriculation du véhicule conformément à la *Loi sur les sûretés mobilières* et la *Loi sur le privilège des réparateurs et des entreposeurs* et l'historique de l'immatriculation du véhicule en Ontario. Ces renseignements permettent à l'acheteur ou au destinataire du transfert de connaître le « titulaire inscrit » aux divers stades de vie du véhicule (pourvu qu'il ait été immatriculé en Ontario pendant cette période) selon les dossiers du ministère des Transports. Bien que ce système n'offre aucune garantie légale pour déterminer si un de ces « titulaires inscrits » a bel et bien été ou est toujours le propriétaire légitime du véhicule à d'autres égards que ceux prévus par les lois sur la circulation routière, il peut s'avérer d'une grande utilité pour rassurer l'acheteur éventuel d'un véhicule automobile acheté à l'origine à l'état neuf auprès d'un agent de vente au détail en Ontario.

En Alberta, une personne intéressée à acheter un véhicule immatriculé peut faire la demande d'un rapport d'identification du véhicule auprès du bureau des véhicules automobiles. Ce rapport contient : (i) l'année, le modèle, la catégorie, la couleur et le type d'essence utilisée; (ii) l'état du véhicule et, s'il y a lieu, la date où il a été déclaré perte totale; (iii) les renseignements disponibles depuis décembre 1993 relativement aux sept dernières immatriculations effectuées en Alberta; (iv) la municipalité où habitaient les personnes enregistrées; (v) la dernière catégorie de la plaque d'immatriculation et (vi) le nombre de sûretés et de privilèges inscrits au bureau d'enregistrement des biens personnels selon le numéro de série du véhicule.

Au Québec, une personne intéressée à acheter ou à louer une voiture peut obtenir le dossier du véhicule auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec. Ce rapport contient : (i) la description du véhicule (marque, modèle, année, cylindres, poids net, etc.) et les renseignements relatifs à sa remise à neuf et aux accidents graves dans lesquels il a été impliqué, s'il y a lieu; (ii) la liste de ses propriétaires antérieurs (à l'exception de l'identité des particuliers) et (iii) son utilisation antérieure (commerciale ou personnelle).

<sup>15</sup> Saskatchewan, Territoires du Nord-Ouest, Île-du-Prince-Édouard et Manitoba.

<sup>16</sup> À Terre-Neuve et au Labrador, en Nouvelle-Écosse, en Colombie-Britannique et au Yukon. L'auteur a appris que le gouvernement du Nouveau-Brunswick offrira bientôt un service permettant, grâce au numéro de série ou au numéro d'immatriculation, d'obtenir de l'information auprès du bureau d'enregistrement des véhicules automobiles quant à la couleur, l'année, la marque et le modèle de l'automobile et de savoir s'il a été déclaré perte totale par un assureur ou s'il a fait l'objet d'un vol déclaré. Les résultats de cette recherche incluront également des renseignements sur les sûretés inscrites au Réseau d'enregistrement des biens personnels. Cependant, ils n'indiqueront pas les propriétaires actuels ou précédents du véhicule.

## CONFÉRENCE POUR L'HARMONISATION DES LOIS AU CANADA

---

<sup>17</sup> Voir l'ensemble de Cuming, Walsh et Wood, *Personal Property Security Law*, Toronto, Irwin Law, 2005, chapitre 6 en particulier. Parmi les exceptions, on compte les enregistrements effectués en vertu de l'article 427 de la *Loi sur les banques*. La sûreté sur les véhicules automobiles qu'offre cette loi ne comprend pas la description des biens donnés en garantie, ce qui ne cause pas de problème à proprement dit. En raison des contraintes imposées par cette loi sur les types de biens pouvant être donnés en garantie, les sûretés sur les véhicules automobiles accordées par la *Loi sur les banques* sont plutôt rares. Voir Cuming et coll., pp. 585-589.

<sup>18</sup> Comme tous les systèmes sont informatisés et que la plupart d'entre eux sont accessibles sur Internet, la recherche électronique peut souvent être effectuée en l'espace de quelques minutes.

<sup>19</sup> Les renseignements fournis par les bureaux des véhicules automobiles de l'Ontario, de l'Alberta (voir la note 13 ci-dessus) et du Manitoba permettent de divulguer l'immatriculation d'un véhicule telle que consignée dans les registres des transactions garanties.

<sup>20</sup> Dans certaines provinces, les recherches effectuées auprès du bureau d'enregistrement des biens personnels permettent de connaître les privilèges (des réparateurs, par exemple) et les mesures d'exécution de jugements (brefs d'exécution ou exécution forcée) auxquels seraient soumises les sûretés d'un acheteur ultérieur ou d'un créancier garanti. Voir Cuming, Walsh et Wood, précité, note 17, chapitre 10.

<sup>21</sup> La possibilité d'effectuer un enregistrement dans une succursale pose un problème uniquement dans le cadre de la *Loi sur les sûretés mobilières* de l'Ontario. Comme les résultats de la recherche dévoilent uniquement les enregistrements inscrits dans la base de données centrale du système, il y a un décalage entre la date d'enregistrement effectué à la succursale et le moment où il devient accessible aux fins de recherche. Par conséquent, il est possible que les résultats de la recherche d'un acheteur éventuel ne précisent pas les sûretés inscrites au dossier du véhicule. Pour souligner cette omission, les résultats de recherche indiquent une « date d'échéance du fichier ». Cette annotation signale à l'acheteur que les résultats présentent uniquement les enregistrements effectués jusqu'à la date précisée. L'acheteur éventuel est ainsi averti que le véhicule peut être soumis à une sûreté non publiée mais consignée au dossier après la date d'échéance. Toutefois, le délai entre la date de recherche et la date d'échéance du fichier affichée sur les résultats de la recherche est généralement très court.

<sup>22</sup> La *Uniform Certificate of Title Act* de 2005 du NCCUSL, par. 3(34) définit les véhicules comme [Traduction] « tout appareil motorisé et muni de roues servant habituellement à transporter une personne ou un bien sur une route ou une autoroute, toute remorque commerciale, de camping, de tourisme ou autre habituellement transportée sur une route ou une autoroute ». Cette définition exclut [Traduction] « le matériel mobile spécialisé qui n'est pas destiné au transport de personnes ou d'objets sur une route ou une

## CONFÉRENCE POUR L'HARMONISATION DES LOIS AU CANADA

---

autoroute, le matériel agricole, les fauteuils roulants, les appareils semblables conçus à l'usage des personnes atteintes d'une déficience physique et les maisons préfabriquées ».

<sup>23</sup> Un véhicule ne peut avoir qu'un seul titre.

<sup>24</sup> Voir dans l'ensemble, Harrell, « The 2004 NCCUSL Annual Meeting Draft of the Proposed Uniform Certificate of Title Law », (2005), 37 #3 *Uniform Commercial Code Law Journal* 83.

<sup>25</sup> Voir la *Uniform Certificate of Title Act*, art. 24-28.

<sup>26</sup> *Ibid.*, art. 4.

<sup>27</sup> *Ibid.*, art. 19

<sup>28</sup> Les régimes d'enregistrement des titres ne peuvent s'appliquer aux sûretés de véhicules automobiles en inventaire parce que, en vertu des lois modernes sur les transactions garanties, les contrats de garantie peuvent offrir une sûreté sur un bien acquis subséquemment et l'enregistrement de cette sûreté peut être effectué avant la prise de possession de l'inventaire par le débiteur. Au moment de l'enregistrement, il est possible que le débiteur ne possède aucun véhicule, et donc, qu'il n'existe encore aucun titre.

<sup>29</sup> Les soi-disant systèmes d'enregistrement des « titres incomplets » en cours dans certains États des États-Unis jusqu'à tout récemment délivraient des certificats de titre de propriété et assuraient l'enregistrement des sûretés dans les régimes d'enregistrement des sûretés mobilières. Toutefois, les systèmes de sûretés mobilières étaient peu perfectionnés et, à certains égards, carrément inefficaces. Voir Harrell, « The 2004 NCCUSL Annual Meeting Draft of the Proposed Uniform Certificate of Title Law », précité, note 24, pp. 997-998.