



Fédération des collectionneurs pour la  
sauvegarde du Patrimoine et la préservation des  
Véhicules, équipements ou Armes historiques

Monsieur Bruno Le Maire  
Ministre de l'Économie et des Finances  
139 rue de Bercy  
75572 PARIS CEDEX 12

La Tour du Pin le 14 septembre 2020.

Lettre suivie n° LP 1K 027 817 2373 4

Objet : Problématique pour les acteurs de la sauvegarde du patrimoine militaire et de la transmission  
Mémorielle.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me permettre d'attirer votre attention sur les problèmes et incohérences rencontrés par les musées privés, les collectionneurs et les reconstituteurs dans leurs actions de sauvegarde du patrimoine historique et de sa présentation au public dans les musées privés et à l'occasion de manifestations culturelles (commémoration, défilés, etc...).

Il va de soi que cette situation se trouve hélas accentuée par la crise de la COVID 19.

C'est pour cela que je joins à ce courrier une note exposant les divers problèmes et des propositions de solutions que nous souhaitons vous soumettre concernant la Taxe à l'essieu, la taxe à l'immatriculation et la TVA applicable aux droits d'entrée dans les musées privés.

En effet, nous sollicitons l'obtention des mêmes dispositions que celles qu'ont obtenu les autres acteurs économiques du secteur culturel (par exemple le taux de TVA à 5,5% sur les droits d'entrée dans les musées privés au même titre que ce qui existe déjà pour les places de cinéma, les billets pour les matchs de foot, de spectacle, manifestations théâtrales, concerts, etc...). Ce ne serait là que la simple application du principe de l'égalité devant la loi et le règlement.

Restant à votre disposition

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre en l'assurance de ma Haute Considération.

Le Président de la FPVA  
Jean-Jacques BUIGNE

Ps : La F.P.V.A regroupe aujourd'hui, plus d'une centaine de membres (musées, clubs, associations, professionnels, ...) collectionneurs de matériels d'origine militaire (véhicules, navires, aéronefs, matériels de transmission, matériels de protection contre les gaz, fortifications, ...) et représente environ 10 000 collectionneurs.

**F.P.V.A adresse de correspondance : Jean-Jacques BUIGNÉ - BP 124 – 38354 LA TOUR DU PIN CEDEX**

Association régie par la loi du 1<sup>er</sup> Juillet 1901. Enregistrée S/Préfecture de la Tour du Pin (Isère) n° W911000466.  
JO du 17/12/16 annonce n° 00797 - Siège social : F.P.V.A. 8 rue du Portail de ville, 38110 LA TOUR DU PIN

## Note explicative

**La FPVA souhaiterait attirer votre attention d'une part sur la situation du patrimoine automobile au regard du montant exorbitant payée par les collectionneurs s'agissant de la taxe à l'immatriculation sur les véhicules de collection et de la taxe à l'essieu pour leurs poids-lourds anciens de plus de 10 mais de moins de 30 ans (Youngtimer) ou pour leur porte-engins servant uniquement à titre personnel, occasionnel et non-commercial pour les transporter jusqu'à une manifestation culturelle en toute sécurité.**

**D'autre part, sur la situation des musées français au regard de l'augmentation insupportable ces dix dernières années de la TVA sur les droits d'entrée des musées privées et la disparition croissante des musées privés en province.**

### La TVA applicable aux droits d'entrée dans les Musées privés :

Selon les statistiques, il apparaît que 50 % du nombre total des musées existant en France font moins de 10 000 entrées par an, 19 % font entre 10 000 et 20 000, 18 % font entre 20 000 et 50 000, 7 % font entre 50 000 et 100 000, 4 % font entre 100 000 et 250 000 et 2 % font plus de 250 000 entrées annuelles (*Source : direction des Musées de France, enquête Muséostat 2006*).

Les différentes études économétriques réalisées, suggèrent que le prix des billets d'entrée ne représente qu'un pourcentage assez faible des revenus pour les musées publics, notamment les grands (20 % en moyenne). En effet, ceux-là bénéficient de subventions diverses et d'un mécénat abondant (Martin S. Feldstein, *The Economics of Art Museums*, The University of Chicago Press, 1991, 374 p. (ISBN 0226240738), cité dans Benhamou, p. 57), contrairement aux musées privés, notamment les petits, pour qui le prix des billets d'entrée représente un pourcentage important (entre 60 % et 90 %), auquel s'ajoute uniquement les recettes de la boutique de souvenir.

Les entrées se répartissent de la manière suivante : 35 % pour les musées nationaux, 50% pour les autres musées publics et 15 % pour les musées privés. Elles correspondent en moyenne à 62% d'individuels, 11 % de groupes et 8 % de scolaires. Bien entendu, la fréquentation des groupes nécessite que toutes les conditions requises pour intéresser les « *tours operators* » soient remplies, ce qui n'est pas une mince affaire et ce qui explique que peu de musées privés aient accès à cette ressource. Quant aux scolaires, la nécessité d'appuis locaux et de respecter l'ensemble des critères pédagogiques imposées par les académies limite souvent leur nombre pour les petits musées privés.

Dès lors, s'agissant des musées privés qui, en l'absence de subventions ou d'un mécénat significatif du fait de leur taille réduite, fonctionnent quasi exclusivement grâce au chiffre d'affaires généré par le prix des billets d'entrée, l'importance d'une politique publique prenant en compte cette spécificité est nécessaire.

Il convient de préciser ici que le choix du statut de société à responsabilité limitée pour la structure d'exploitation d'un musée privé est souvent dicté par le fait qu'il est beaucoup plus protecteur juridiquement que celui d'une association de loi de 1901 tant pour les dirigeants (qui ne sont pas engager au-delà de leur apports) que pour les collections et leurs propriétaires (qui peuvent en garder la maîtrise). Il faut ajouter que tout changement de structure pour les musées déjà (société ou association par exemple) est impossible car entraîne généralement un changement de régime fiscal financièrement extrêmement douloureux avec imposition immédiate des éventuels bénéfices, boni de liquidation, Plus-Values sur fonds de commerce, droits d'enregistrement ou de mutation, frais divers ....., ce qui annule toute possibilité pour les musées privés. Enfin, l'activité muséographique et de collection étant une action de passionnés, les personnes morales de droit privé gérant des musées ne font pas ou peu de bénéfice, mais se contentent, le plus clair du temps, d'équilibrer leurs comptes ou de réinvestir dans les collections permanentes.

Cela étant, l'action des musées privés est unanimement considérée comme bénéfique à l'ensemble de la société, puisque d'une part, certains individus acquièrent une meilleure connaissance du patrimoine

**F.P.V.A adresse de correspondance : Jean-Jacques BUIGNÉ - BP 124 – 38354 LA TOUR DU PIN CEDEX**

Association régie par la loi du 1<sup>er</sup> Juillet 1901. Enregistrée S/Préfecture de la Tour du Pin (Isère) n° W911000466.  
JO du 17/12/16 annonce n° 00797 - Siège social : F.P.V.A. 8 rue du Portail de ville, 38110 LA TOUR DU PIN

artistique ou technique de l'humanité, et d'autre part, l'existence d'un musée génère des flux de visiteurs qui profitent aux commerces situés à proximité, ainsi qu'à l'image du lieu dans lequel ils sont situés (communes, départements et régions). Dès lors, les conséquences financières positives de l'existence d'un musée sur les profits des acteurs économiques ou sociaux au plan local et sur la balance commerciale au plan national (notamment en termes de devises) doivent également être prises en compte dans l'élaboration des textes qui sont appliqués aux musées.

Or, depuis les dernières lois de finances, face à l'augmentation de la fiscalité applicable aux musées privés et à l'inégalité de traitement par rapport aux musées publics et aux associations de loi de 1901, l'avenir des musées privés français est remis en cause. En effet, il apparaît que les personnes morales de droit public gérant des musées sont exonérées de TVA sur les droits d'entrée perçus pour la visite (DB 3 A 3141, n° 27 et DB 3 A 3182, n° 30), tandis que pour la même activité culturelle, les personnes morales de droit privé gérant des musées (hors cas tout à fait particulier des associations) sont soumises au taux intermédiaire de 10 % depuis le 1er janvier 2014 (5,5% auparavant), conformément aux dispositions de l'article 279-2° b *ter* du CGI. De même, les premières sont exonérées de la CET, tandis que les secondes y sont soumises de plein droit et ce de façon exponentielle en fonction de la surface des bâtiments du musée (CGI, art. 1447 et 1449 et suivants). Cette constatation s'applique également aux taxes foncières, à la taxe sur les ventes d'objets de collection, etc. ...

Par rapport à cela, l'administration fiscale française indique que cette situation serait justifiée du fait que les personnes morales de droit privé se livreraient à une exploitation « commerciale lucrative », et que les musées de droit public auraient des obligations, tant en matière de missions que de modalités de gestion, auxquelles ne sont pas soumis leurs homologues du secteur privé. Ainsi, les musées publics répondant à l'appellation de « musée de France » sont tenus de conserver, restaurer, étudier et enrichir leurs collections en les rendant accessibles au public, et contrairement aux musées privés, leurs droits d'entrée doivent respecter les impératifs d'un service public. De plus, ils seraient tenus par la loi de concevoir et mettre en œuvre des actions d'éducation et de diffusion visant à assurer l'accès de tous à la culture (réponses aux questions parlementaires n°31804, 43536, 47580, 47952, 47953, 47954, 48760, 49403, 49404, ...).

Cette réponse, purement théorique et éloignée de la réalité concrète, apparaît insatisfaisante compte tenu, d'une part, de la nécessité de préserver notre patrimoine, d'autre part, de favoriser le développement de tous les musées, et enfin, d'assurer leur financement en permettant leur accès au public le plus large grâce à des prix d'entrée raisonnables que des charges ou des impositions trop importantes mettent en péril.

D'ailleurs, en ce qui concerne les droits d'entrée (c'est-à-dire les résultats hors boutique), les arguments de l'administration ne tiennent pas à l'analyse. En effet, la mission de tout musée « ouvert au public » est de conserver, restaurer, étudier et enrichir des collections en les rendant accessibles au public le plus large. On voit mal, sinon, à quoi servirait un musée. En effet, conformément aux dispositions de l'article L. 410-1 du code du patrimoine, un musée est défini comme « toute collection permanente composée de biens dont la conservation et la présentation revêtent un intérêt public et organisée en vue de la connaissance, de l'éducation et du plaisir du public ». Cette définition qui s'inscrit dans une logique de démocratisation culturelle accorde à tous les musées (publics comme privés) des fonctions d'éducation. Dès lors, s'abriter derrière de prétendues raisons de missions légales et d'exigences de service public des musées publics pour refuser d'aligner la fiscalité des musées privées (hors impôts sur les sociétés) sur celle de musées publics est incohérent et constitue bien un facteur de distorsion de concurrence, les deux types de musées ayant le même objectif.

D'autant plus que, le montant total des crédits alloués par l'État aux musées publics atteignait 683,8 M € en 2016<sup>1</sup> et que le Rapport critique de la Cour des comptes sur la gestion des musées indique que « Sans même prendre en compte les contreparties fiscales attachées au mécénat et autres, l'État contribue au fonctionnement des musées nationaux, grâce à ses subventions et à la prise en charge d'une partie des

---

<sup>1</sup> Hors paiement des traitements des fonctionnaires travaillant dans ces musées, soit 93 M€ en plus.

*personnels, selon des taux qui s'échelonnent de 55 % à 80 % »<sup>2</sup>. D'ailleurs, les autres musées publics appartenant à l'État et aux collectivités territoriales, ainsi que les musées associatifs bénéficient également de subventions qui viennent s'ajouter à celles qui précèdent. En ce sens, les Régions, Départements, Communes et intercommunalités accordent respectivement 773 M€, 1 354 M€, 5 594 M€ et 1 608 M€ de dépenses culturelles dont 10% à 20% bénéficie directement aux musées publics ou associatifs<sup>3</sup>.*

En tout état de cause, le simple fait d'exclure sans motif les musées gérés par une société du régime des « *Musées de France* »<sup>4</sup> et maintenir un taux de TVA à 10% sur les droits d'entrée est discriminatoire. En effet, cette inégalité de traitement entre les deux types de structures permet aux musées publics de réduire de façon déloyale leur prix ou d'augmenter leur marge au détriment des musées privés, sachant que le plus souvent, ils bénéficient déjà de subventions, ainsi que de mise à disposition gratuite de locaux et de personnels ou encore de publicité gratuite et de visites scolaires.

D'autant plus que la conjoncture économique depuis 2015 est particulièrement difficile : entre les attentats, les grèves, l'épisode de pénurie d'essence, la météo, les inondations, les gilets jaunes, le COVID, ..., les visiteurs attendus ne sont pas venus ! Cela explique la disparition de plus de 130 musées ces dernières années et la disparition d'un musée par mois ces derniers temps ! Face à ces obstacles les musées privés continuent à se battre dans l'indifférence générale, mais aujourd'hui, la situation est de moins en moins tenable !

**Aussi, il apparaît urgent d'agir et de ramener à 5,5 % le taux de TVA sur les droits d'entrée dans les musées privés comme c'était le cas auparavant et comme l'a déjà fait l'État s'agissant de la TVA sur les places de cinéma, les billets de foot, de spectacles, manifestations théâtrales ou concerts et parcs zoologiques, qui ont toutes déjà été ramenées de 10% à 5,5% à l'article 278-0 bis du CGI.**

Il convient d'appliquer ce même taux pour nos musées privés afin d'assurer l'équité et l'égalité de tous devant la Loi, dans le respect de nos principes constitutionnels. Ce ne serait que justice.

### **La taxe à l'immatriculation sur les véhicules de collection :**

La préservation du patrimoine automobile français des véhicules de collection légers ou poids-lourds, qu'ils soient issus de l'industrie française, européenne ou encore importés par les alliés lors des dernières guerres mondiales doit être encouragée. Il en est de même pour les véhicules deux-roues motorisés de collection.

Or, le coût prohibitif de l'immatriculation liée à la cylindrée et au nombre de chevaux fiscaux appliqués aux véhicules anciens, considérés comme des véhicules de collection selon les dispositions de l'article R. 311-1 (6.3) du code de la route, nuisent considérablement à cet objectif.

L'absence de nécessité d'économiser l'énergie avant le premier choc pétrolier de 1973 a conduit nombre de constructeurs automobiles à produire des modèles populaires disposant d'une importante cylindrée et comprenant jusqu'à 40 ou 50 chevaux fiscaux sur des voitures de grandes séries.

De même, certains véhicules spéciaux ou certains camions peuvent couramment relever d'une puissance fiscale allant jusqu'à 100 chevaux fiscaux, voire plus dans certains cas.

Or, avec un prix de 30 à 51,20 euros par cheval fiscal selon les régions pour 2019, et une hausse qui a pu atteindre 30% entre 2011 et 2017, le montant à payer peut rapidement devenir prohibitif et constituer un frein à la préservation de certains véhicules dont les caractéristiques techniques mériteraient pourtant qu'ils soient préservés.

En tout état de cause, il convient de noter que la mesure ici demandée de l'article à l'article 1599 sexdecies du code général des impôts aurait un impact négligeable sur le budget de l'État.

<sup>2</sup> Rapport de la Cour des Comptes de mars 2011 p. 9 et 10.

<sup>3</sup> Source DEPS/ministère de la Culture et de la communication 2017, tableaux 5 et 6.

<sup>4</sup> Article L.441-1 du Code du patrimoine et article 1<sup>er</sup> et s. de la loi n°2002-5 du 4 janvier 2012 relative aux Musées de France.

En effet, sur les vingt dernières années, moins de 10 000 véhicules (tous types, catégories et cylindrées confondus) sont immatriculés en moyenne chaque année en France dans la catégorie « *véhicule de collection* », tandis que comparativement, plus de 1 million d'immatriculations ont lieu, tous les ans en France, uniquement en ce qui concerne les automobiles neuves.

**Aussi, il apparaît urgent d'agir et de plafonner le montant de la taxe à l'immatriculation pour les véhicules de collection à 20 chevaux fiscaux à l'article 1599 sexdecies du CGI.**

### **La taxe à l'essieu :**

Le décret n°2016-1576 du 23 novembre 2016 modifiant le décret n°70-1285 du 23 décembre 1970 relatif à la taxe spéciale sur certains véhicules routiers pris en application de l'article 73 de la loi n°2015-1786 du 29 décembre 2015 et des articles 87 et 132 de la loi n°2016-1918 du 29 décembre 2016 supprime le régime de paiement « *journalier* » de la taxe à l'essieu (TSVR) et introduit un paiement d'avance non plus trimestriel mais semestriel.

La raison de ce changement serait de réduire les formalités administratives qui nécessitent du personnel (paiement semestriel pour les professionnels) et la rentabilité insuffisante du régime journalier (initialement prévu pour les dépanneuses, les forains et les particuliers). Or, beaucoup de collectionneurs (personnes physiques, associations, ...) utilisaient le régime « *journalier* » pour leur véhicule poids-lourd de collection ou bien pour leur porte-engins afin de transporter leur véhicule de collection jusqu'à une manifestation culturelle. La suppression du tarif journalier (entre 2 et 7 € suivant le véhicule) est très dommageable pour ce patrimoine qui est contraint de rester au garage. Le nouveau barème semestriel coûte de 112 à 466 euros payable d'avance (même pour un seul voyage pendant les 6 mois) ! Certes, le troisième alinéa du nouvel article 284 ter du code des douanes prévoit que « *si un véhicule assujéti circule seulement pendant une partie du semestre, le redevable peut solliciter une régularisation sur la base du tarif semestriel à proportion du temps de circulation, calculé en mois. Chaque fraction de mois est comptée pour un mois entier* » et l'exonération par la loi de finances de 2019 des véhicules de collection de plus de trente ans vont dans le bon sens, mais ne résolvent pas l'ensemble du problème s'agissant des « *youngtimer* » (véhicules poids-lourds de plus de 10 ans mais de moins de 30 ans) et des portes-engins appartenant aux collectionneurs et dédiés exclusivement au transport de leurs véhicules de collection pour se rendre aux manifestations culturelles.

En effet, d'une part, les propriétaires de véhicules doivent les déclarer et payer dans un premier temps pour six mois d'utilisation, et d'autre part, la possibilité de remboursement évoquée est insuffisante et inadaptée aux particuliers. En effet, pour un citoyen possédant un poids-lourd pour son usage personnel et occasionnel non-commercial ou détenant un véhicule poids-lourd de collection qu'il utilise une fois par mois pour faire 10 km, il apparaît que celui-ci est obligé de payer la totalité de la taxe, au même titre qu'un professionnel faisant plusieurs milliers de kilomètres par mois, sans possibilité d'obtenir un quelconque remboursement, ce qui constitue une inégalité de traitement devant la loi et devant l'impôt, ainsi qu'une atteinte à la liberté de circulation des citoyens.

En effet, en principe, la TSVR a été créée comme étant une « *redevance* » ayant pour objet de compenser les dépenses d'entretien de voirie, occasionnées par la circulation des véhicules de fort tonnage et son fait générateur est la circulation sur la voie publique.

Or, le retour d'expérience de plusieurs collectionneurs de poids-lourds sur le remboursement annoncé pour les particuliers utilisant peu la route démontre qu'il est impossible de l'obtenir, notamment, au regard des pièces justificatives produites par le redevable susceptibles de prouver la non-circulation ou la circulation partielle pendant les 6 mois et de la volonté manifeste de l'administration de ne pas procéder au remboursement.

En effet, sous le prétexte non-avoué, de fraude potentielle, l'administration exerce un contrôle maximal et disproportionné en exigeant, notamment, l'envoi préalable au service du formulaire TVR1. Cette méthode apparaît contraire à un contrôle a posteriori à la fin des 6 mois justifié par l'envoi de la copie du tachygraphe et d'une photo du compteur, puisque, il constitue, pour les particuliers et collectionneurs une entrave à toute possibilité de circuler au rythme de leurs besoins ponctuels.

**F.P.V.A adresse de correspondance : Jean-Jacques BUIGNÉ - BP 124 – 38354 LA TOUR DU PIN CEDEX**

Association régie par la loi du 1<sup>er</sup> Juillet 1901. Enregistrée S/Préfecture de la Tour du Pin (Isère) n° W911000466.  
JO du 17/12/16 annonce n° 00797 - Siège social : F.P.V.A. 8 rue du Portail de ville, 38110 LA TOUR DU PIN

Aussi, cette simplification administrative est manifestement réalisée au seul avantage de l'administration et non des citoyens.

Il faut ajouter que selon la dernière étude détaillée, intitulée « *enquête économique et sociale FIVA* » portant sur les véhicules de plus de 30 ans d'âge, il apparaît que sur un total de 660 000 véhicules de collection (soit 1,37 % du parc automobile français total), 74 % des véhicules font moins de 1 500 kms par an, 27 % font moins de 500 kms par an et 19 % ne roulent pas du tout. En fait, l'impact sur la circulation (distance parcourue) est de 0,09 %. Les conséquences en matière de pollution et de sécurité routière sont donc totalement insignifiantes.

Par ailleurs, le nombre de poids-lourds de collection et de poids-lourd détenus par des particuliers pour un usage personnel, occasionnel et non-commercial est très faible (moins de 10 000 véhicules). Il convient d'ajouter que si les véhicules poids lourds de collection sont peu nombreux, ils sont également aisément reconnaissables entre tous, portent les mentions « *véhicule de collection* », leur poids et leur date de première mise en circulation sur leur certificat d'immatriculation. Enfin, il faut signaler qu'un véhicule poids-lourd détenu par un particulier effectue peu de kilomètres, puisque son usage est occasionnel, qu'il est réservé au transport de biens personnels et non de marchandises pour autrui, qu'il ne donne pas lieu à une activité commerciale rémunérée, et que le nombre de ce type de véhicule est très limité.

Or il est important de signaler que la TSVR a pour objet de compenser les dépenses d'entretien de la voirie, occasionnées par la circulation des véhicules de fort tonnage (il s'agit donc d'une forme de redevance à l'utilisation) et que son fait générateur est la circulation sur la voie publique.

Dès lors, exiger d'un particulier qui possède un poids-lourd de type « *youngtimer* » pour son propre usage ou un collectionneur détenant un porte-engins pour transporter son véhicule de collection jusqu'à une manifestation, de payer une taxe forfaitaire n'ayant rien à voir avec la réalité de l'usage qu'il en fait, est contraire au principe même de la taxe à l'essieu.

Chaque particulier ne s'adonnant pas au transport de marchandises à des fins commerciales doit pouvoir payer en fonction de l'utilisation réelle qu'il fait de la route ! À défaut, il y a une inégalité de traitement entre les citoyens et une discrimination envers les particuliers qui ne pourront plus utiliser de poids-lourds pour leur usage personnel en portant ainsi atteinte à leur liberté de circulation et d'accès à la vie culturelle.

En tout état de cause, compte tenu du fait que les trois quarts des poids-lourds de collection font moins 200 km par an et ceux de plus de 10 ans mais de moins de 30 ans « *youngtimer* » ainsi que les porte-engins détenus par les collectionneurs pour les transporter jusqu'à une manifestation culturelle font en moyenne 500 km par an, tandis que les Poids-Lourds des sociétés professionnelles de transports routier font plusieurs centaines de milliers de kilomètres par an, le paiement semestriel d'avance de la taxe à l'essieu par les simples particuliers ou association de loi de 1901 les regroupant apparaît disproportionné.

Dès lors, vu le peu de véhicules concernés, la faible fréquence des déplacements et le peu de kilomètres parcourus (moins de 200 kms par an) par les véhicules Poids Lourds de collection de type « *youngtimer* » et (environ 500 km par an) par les porte-engins détenus par les collectionneurs pour transporter leurs véhicules de collection aux quelques manifestations culturelles ayant lieu chaque année, le paiement semestriel d'avance de la taxe à l'essieu est d'autant moins justifiable.

**Aussi, il apparaît urgent d'agir et de rétablir la possibilité du paiement journalier de la taxe à l'essieu (TSVR) au tarif journalier de 5€ à l'article 284 bis B du Code des Douanes les poids lourds de collection de type « *youngtimer* » (de plus de 10 ans mais de moins de 30 ans) et les porte-engins détenus par des particuliers pour un usage personnel et occasionnel non-commercial, comme cela existait avant 2016.**