



# ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

## Véhicules de collection et biens culturels

Question écrite n° 12251

### Texte de la question

Mme Nathalie Da Conceicao Carvalho interroge Mme la ministre de la culture sur les notions de véhicules de série passés en collection et de biens culturels mentionnées à l'article L. 111-1 ou à l'article L. 111-2 du code du patrimoine lors de leur cession par leur propriétaire. En effet, il apparaît que les collectionneurs qui restaurent à leurs frais des véhicules anciens sont poursuivis par les services des douanes en cas de vente de leur véhicule de collection à l'étranger, dans la mesure où les douaniers considèrent désormais qu'un véhicule de plus de 75 ans vendu plus de 50 000 euros (annexe I A14 et B du règlement CE n° 116/2009 du 18 décembre 2008), notamment militaire et *a fortiori* un char d'origine américaine, anglaise ou allemande datant de la Seconde guerre mondiale, serait a priori un « bien culturel » et que toute exportation, y compris vers l'Angleterre, entraînerait l'infraction prévue à l'article L. 114-1 du code du patrimoine, sanctionnée par deux années d'emprisonnement et une amende de 450 000 euros. Pourtant, un bien culturel est défini strictement à l'article 1er de la Convention de l'UNESCO du 14 novembre 1970 comme un bien qu'un pays considère comme ayant une grande valeur artistique, historique ou archéologique et appartenant à son patrimoine culturel et aux articles 2 et 3 du règlement (UE) 2019/880 du 17 avril 2019 comme « tout objet présentant de l'importance (...) soit créé, soit découvert sur le territoire douanier de l'Union ». De plus, si l'article L. 111-2 précise que l'exportation d'un « bien culturel » nécessite un certificat pour attester qu'il n'a pas le caractère de « trésor national », l'article L. 111-1 précise qu'outre les collections des musées de France, les archives historiques, les monuments historiques et les biens du domaine public mobilier, seuls les biens présentant un intérêt « majeur » pour le patrimoine national au point de vue de l'histoire sont susceptibles de constituer un trésor national nécessitant un certificat délivré par l'autorité administrative. Dès lors, seul un bien qui présente un intérêt historique, artistique ou archéologique jugé suffisamment important est susceptible de constituer un bien culturel nécessitant de vérifier qu'il ne s'agit pas d'un trésor national. Or il est évident qu'un véhicule de série n'est pas d'une rareté susceptible de justifier qu'il soit considéré comme un « bien culturel » et qu'à défaut de s'être distingué lors d'un événement historique marquant ou d'avoir appartenu à un personnage célèbre, il ne saurait répondre à cette définition du seul fait de son prix ou de son ancienneté. Ainsi, s'agissant de véhicules communs tels que les motos Harley-Davidson (plus de 90 000 exemplaires produits entre 1941 et 1945) et Indian (plus de 38 000 exemplaires entre 1941 et 1945), les Jeep Willys et Ford (plus de 637 000 exemplaires entre 1940 et 1945), les Dodge WC 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 62 et 63 (plus de 300 000 exemplaires entre 1940 et 1945), les GMC CCKW 352 et 353 (plus de 800 000 exemplaires entre 1940 et 1945), les Wrecker Diamond T969, Kenworth M1 et Ward la France M1A1 (plus de 10 000 exemplaires entre 1940 et 1945), ou encore des chars courants comme les Sherman M4 (plus de 50 000 exemplaires entre 1941 et 1945), les Stuart M3 et M5 (plus de 26 000 exemplaires entre 1941 et 1945), les Wolverine TD M10 (plus de 6 700 exemplaires entre 1942 et 1945), les Chaffee M24 (plus de 4 700 exemplaires entre 1943 et 1945), les Priest M7 (plus de 3 500 exemplaires entre 1943 et 1945) ou les Hellcat M18 (plus de 2 500 exemplaires entre 1943 et 1945), ceux-ci ne sauraient être assimilés à des biens culturels du seul fait de leur ancienneté ou de leur valeur marchande. Elle lui demande, d'une part, de bien vouloir confirmer que ces véhicules ne sont pas a priori assimilables à des « biens culturels », y compris lorsqu'ils sont vendus à un prix supérieur à 50 000 euros et, d'autre part, si une réflexion a été engagée afin de relever les seuils précités à 100 ans et 500 000 euros, alors même que l'annexe du règlement (UE) 2019/880 du 17 avril 2019 retient déjà une ancienneté de 200 à 250 ans. Elle lui demande enfin s'il est envisagé de rappeler aux services compétents que seule la rareté manifeste d'un véhicule de collection, c'est-à-dire présentant un intérêt « majeur » pour le patrimoine national, est susceptible d'entraîner la nécessité pour un particulier de demander un certificat

attestant qu'il n'a pas le caractère de trésor national.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Nathalie Da Conceicao Carvalho](#)

**Circonscription :** Essonne (2<sup>e</sup> circonscription) - Rassemblement National

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 12251

**Rubrique :** Automobiles

**Ministère interrogé :** [Culture](#)

**Ministère attributaire :** [Culture](#)

**Date(s) clé(s)**

**Question publiée au JO le :** [20 janvier 2026](#), page 235