

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

28 janvier 2016

ÉCONOMIE BLEUE - (N° 3178)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° 51 (Rect)

présenté par

M. Moreau, Mme Zimmermann, M. Gandolfi-Scheit, M. Foulon, M. Lurton, M. Quentin,  
M. Fromantin, Mme Grosskost, M. Frédéric Lefebvre, M. Dhuicq, M. Furst, M. Gibbes,  
M. Gosselin, M. Sermier, M. Daubresse, M. Vitel, M. Reiss, M. Cinieri, M. Le Fur et M. Luca

-----

**ARTICLE 20**

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

« Le premier alinéa de l'article L. 123-22 du code du commerce est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Lorsque l'entreprise justifie d'une activité internationale, elle a la faculté d'établir sa comptabilité dans la devise de son choix. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Les entreprises de transport maritime ont une activité très majoritairement tournée vers l'international. Elles gèrent l'essentiel de leurs flux financiers en dollars américains tant pour l'acquisition de leurs navires qu'à l'occasion de leur exploitation.

En France, les comptes sociaux sont présentés en euros. Il est donc nécessaire de convertir les créances et les dettes en euros sur la base du cours historique, c'est-à-dire du cours de change du jour de l'opération. Les écarts entre ces montants, correspondant à des gains ou à des pertes latents, sont inscrits dans des comptes transitoires, portés à l'actif ou au passif.

Sur le plan comptable, les pertes latentes doivent être constatées par des provisions pour risque de change impactant négativement le résultat. A l'inverse, les gains latents ne doivent pas être pris en compte et n'ont pas d'effet sur le résultat.

Certaines écritures telles que celles représentant les actifs immobilisés acquis en USD et leurs amortissements sont transcrites en euros sur la base du taux de change historique. Ainsi, leur valeur

---

est définitivement figée dans la durée quelles que soient les variations constatées de taux de change sur la même durée.

Il en résulte que la plus-value ou la moins-value de cession d'un navire dépend du différentiel entre le taux de change historique et celui du jour de la cession. En fonction de ce différentiel, la cession d'un navire pourra engendrer une plus-value en USD et une moins-value en euros ou inversement.

Les emprunts pour l'acquisition d'un navire sont souscrits en USD puisque les recettes sont libellées en USD. Toutefois, les encours sont traduits en euros. Sous l'effet de la variation du cours de change ces encours peuvent augmenter à la clôture d'un exercice alors même que les remboursements du principal ont été régulièrement effectués au cours de l'exercice.

Les concours apportés par les établissements bancaires pour l'acquisition des navires dépendent d'une lecture positive des comptes de l'entreprise établis dans la monnaie de référence de l'activité. Le risque lié à l'écart de change peut être défavorable à l'emprunteur.

Il serait donc souhaitable que les entreprises de transport et de services maritimes tournées vers l'international puissent opter pour l'établissement de leurs comptes sociaux en dollars américains, monnaie de référence de l'activité des armateurs français.