

## Parmi les petits indépendants, les agriculteurs se distinguent par l'importance de leur capital et de leurs subventions

Jean-Yves FOURNIER

INSEE - Département  
des Études économiques  
d'ensemble\*

***Parmi les « petits » entrepreneurs indépendants, les agriculteurs se caractérisent par un capital important, constitué surtout d'immobilisations corporelles. Les petits transporteurs routiers de marchandises sont, à cet égard, les plus proches des agriculteurs. Mais leur actif moyen reste deux fois plus faible, alors qu'ils réalisent un chiffre d'affaires et une valeur ajoutée deux fois plus élevés. Le matériel agricole et le cheptel, en particulier, constituent des investissements lourds au regard de la valeur ajoutée dégagée : la productivité du capital est trois fois moindre en agriculture. L'impact des frais de personnel, beaucoup plus lourd pour les transporteurs, et l'apport important des subventions, spécifique à l'agriculture, conjuguent leurs effets : les agriculteurs ont un excédent brut d'exploitation deux fois plus élevé que les petits transporteurs.***

\* Au moment de la rédaction de cet article, J.-Y. FOURNIER faisait partie de la division Agriculture de l'INSEE.

***C'est bien la nature de l'activité exercée qui explique ces différences entre agriculteurs et transporteurs. Les caractéristiques inhérentes aux unités, telles que la forme juridique ou le chiffre d'affaires, influencent peu les structures comptables.***

L'agriculture apparaît-elle, au travers des données comptables, une profession comme une autre ? Pour apporter quelques éléments de réponse à cette question, il faut comparer les agriculteurs à d'autres indépendants. En effet, le revenu des indépendants présente de profondes différences avec un salaire : il rémunère à la fois un capital et un travail. Les indépendants peuvent déterminer eux-mêmes leur revenu dans la mesure où ils peuvent choisir l'importance et le calendrier de leurs investissements. Hors agriculture, les « petits » indépendants sont par exemple commerçants, artisans, petits industriels, entrepreneurs du bâtiment ou membres des professions libérales. Outre l'activité, il est admis généralement que les principaux déterminants du revenu sont le

capital productif engagé, le nombre de salariés, le niveau d'études (durée et sélectivité) et la quantité de travail de l'entrepreneur. Il semble plus particulièrement intéressant de comparer les agriculteurs aux petits transporteurs routiers de marchandises, qui leur sont les plus proches au regard de deux de ces critères : d'une part, leur capital est relativement élevé et constitué surtout d'immobilisations corporelles ; d'autre part, les populations concernées par ces deux professions n'ont pas, au moins à l'heure actuelle, suivi d'études générales longues.

Le transport routier de marchandises<sup>1</sup> regroupe quatre activités détaillées : le transport interurbain, le transport de proximité, le déménagement, la location de camions avec

1. Au sens de la nomenclature d'activité des communautés européennes (NACE).

conducteurs. Cette dernière activité, très particulière, est exclue du champ de l'étude.

La comparaison porte sur les unités relevant des régimes fiscaux réels, qu'il s'agisse des bénéficiaires industriels et commerciaux ou des bénéficiaires agricoles. Limité aux petites et moyennes unités, le champ de l'étude est constitué des entreprises ou exploitations dont le chiffre d'affaires annuel est compris entre 0,5 et 10 millions de francs (encadré). Les chiffres d'affaires moyens, ainsi que toutes les données calculées en niveau moyen par entreprise, découlent directement du champ ainsi retenu.

En agriculture, cette tranche de chiffre d'affaires regroupe la plupart des moyennes et grosses exploitations, à l'exclusion des plus grosses. Elle assure plus de la moitié de la production, l'autre moitié étant assurée surtout par des unités plus petites. En transport routier de marchandises, cette tranche réalise environ le tiers de la production, mais à l'inverse de l'agriculture, les deux tiers restants proviennent d'unités plus grandes : le tiers « inférieur » du transport routier de marchandises ne saurait représenter l'ensemble de ce secteur (tableau 1).

### Un chiffre d'affaires deux fois plus faible en agriculture...

Dans la tranche retenue, les entreprises de transport routier de marchandises sont plus grandes, en termes de chiffre d'affaires, que les exploitations agricoles. Le chiffre d'affaires moyen par entreprise est d'environ 2,3 millions de francs pour les transporteurs routiers

### Entre 0,5 et 10 millions de francs de chiffre d'affaires

*Cette comparaison utilise des sources et des méthodes analogues pour les deux secteurs étudiés. Les données comptables sont tirées des déclarations fiscales au titre des bénéficiaires réels industriels ou commerciaux (BIC) et des bénéficiaires réels agricoles (BRA), après contrôle et redressement de certaines variables. Les subventions d'exploitation perçues par les agriculteurs ont notamment été redressées, pour chaque grande catégorie d'exploitations, afin d'assurer une meilleure cohérence avec les montants figurant dans les comptes nationaux de l'agriculture.*

*L'affiliation au régime réel est obligatoire dès que le chiffre d'affaires annuel dépasse 0,5 million de francs. De nombreuses unités n'atteignant pas ce montant optent aussi pour un régime réel, comme cela est autorisé. Toutefois, au moins en agriculture, les entreprises « optantes » n'apparaissent pas représentatives de l'ensemble des unités de même taille. Cette étude porte donc sur les unités dépassant le seuil de 0,5 million de francs de chiffre d'affaires annuel, pour lesquelles les fichiers des régimes réels sont, en principe, exhaustifs. Pour se limiter aux petites et moyennes unités, une borne supérieure a également été fixée, à 10 millions de francs.*

*Les fichiers, en principe exhaustifs sur le champ retenu, comportent un ensemble très complet de variables comptables (régimes fiscaux « normaux ») ou un compte de résultat et un bilan simplifiés (régimes simplifiés). Les données comptables sont complétées par quelques variables : activité détaillée, nombre de salariés, localisation géographique de l'entreprise. La nature administrative des données peut conduire à certains biais, mais ceux-ci ne devraient pas remettre en cause les conclusions de cette étude.*

Tableau 1

### La moitié de l'agriculture et le tiers du transport dans le champ de la comparaison

Tranche de chiffre d'affaires <sup>1</sup> en million de F (exercice 1995)	Agriculteurs						Transporteurs routiers de marchandises					
	Chiffre d'affaires total		Nombre d'exploitations		Nombre de salariés		Chiffre d'affaires total		Nombre d'entreprises		Nombre de salariés	
	Milliard de F	%	Millier	%	Millier	%	Milliard de F	%	Millier	%	Millier	%
Forfaits ou non déclarants	93,0	31	515,4	70	3,1	2	€	€	0,4	1	€	€
Moins de 0,5	19,3	7	79,4	11	8,6	6	3,2	2	12,9	38	2,9	1
<b>De 0,5 à 10</b>	<b>163,2</b>	<b>55</b>	<b>139,5</b>	<b>19</b>	<b>95,3</b>	<b>70</b>	<b>41,9</b>	<b>31</b>	<b>18,1</b>	<b>53</b>	<b>75,4</b>	<b>35</b>
Plus de 10	20,5	7	0,8	0	30,0	22	89,6	67	2,8	8	138,5	64
<b>Total</b>	<b>296,0</b>	<b>100</b>	<b>735,0</b>	<b>100</b>	<b>137,0</b>	<b>98</b>	<b>134,8</b>	<b>100</b>	<b>34,2</b>	<b>100</b>	<b>216,8</b>	<b>100</b>

1. Avertissement : ce cadrage général du champ de l'étude est établi à partir de sources diverses. En particulier, faute de données sur les forfaits agricoles et à fortiori sur les non déclarants, la ligne « forfaits ou non déclarants » est obtenue par solde.

Source : DGI

et de 1,2 million de francs en agriculture (tableau 2). Au sein du transport routier de marchandises, les montants moyens par activité détaillée sont proches : 2 millions en transport de proximité, 2,5 en transport interurbain et 2,9 en déménagement. Ils sont plus dispersés en agriculture. Selon l'orientation des exploitations, le chiffre d'affaires moyen va de 0,9 million en élevage bovin à 1,6 million en cultures permanentes et 1,7 en maraîchage-horticulture. Une entreprise de transport sur dix dépasse un chiffre d'affaires de 6 millions de francs. En agriculture, il faut descendre à 2 millions de francs pour compter un dixième des exploitations.

Les taux de valeur ajoutée sont assez proches dans les deux activités : 39 % en agriculture et 44 % en transport. Ce ratio varie peu avec la taille des unités : en agriculture, il progresse légèrement quand le chiffre d'affaires augmente, alors qu'il diminue légèrement en transport. Il varie davantage selon l'activité fine : de 27 % en élevage de granivores, il atteint 57 % en viticulture de qualité, et il va de 41 % en transport interurbain à 51 % en déménagement. En niveau, la valeur ajoutée par entreprise est donc, comme le chiffre d'affaires, environ deux fois plus élevée en transport qu'en agriculture.

Les entreprises de transport supportent beaucoup plus de frais de personnel que les exploitations agricoles : 717 000 francs contre 135 000. Une entreprise de transport de proximité verse en moyenne 651 000 francs pour 3,8 salariés, celle de transport interurbain 733 000 francs pour 4,2 salariés, et les

charges salariales sont encore plus élevées dans le déménagement : 1,2 million de francs pour 7,2 salariés. Au sein de l'agriculture, l'importance de ces charges varie beaucoup. Elles sont faibles en élevage (40 000 francs en élevage bovin et 71 000 en élevage de granivores) et en grandes cultures (98 000 francs), mais elles deviennent importantes en maraîchage-horticulture (457 000 francs pour 3 salariés) et en cultures permanentes (511 000 francs pour 3 salariés).

Les frais de personnel, hors rémunération et cotisations sociales de l'exploitant, absorbent ainsi 70 % de la valeur ajoutée dégagée par les transporteurs, mais seulement 29 % de celle des agriculteurs. Ceci reflète le fait que, par rapport au nombre d'entreprises, les salariés sont beaucoup moins nombreux en agriculture qu'en transport.

Les subventions constituent une des spécificités de l'agriculture où, nettes des impôts indirects, elles représentent 36 % de la valeur ajoutée (184 000 francs en moyenne). Elles sont maximales en grandes cultures, avec 417 000 francs par exploitation, tandis que les élevages bovins spécialisés perçoivent 132 000 francs de subventions en moyenne. La viticulture de qualité et les cultures permanentes en bénéficient peu. Les transporteurs supportent, à l'inverse, une fiscalité indirecte – nette de subventions – représentant 6 % de leur valeur ajoutée (tableau 3).

L'impact des frais de personnel, plus lourd pour les transporteurs, et l'apport important des subventions en agriculture conjuguent leurs effets : au bout du compte, l'excédent

Tableau 2

**L'EBE moyen des agriculteurs est le double de celui des petits transporteurs**

En millier de F

Données du compte de résultat (exercice 1995) Montant moyen par entreprise	Exploitations agricoles			Petits transporteurs routiers de marchandises		
	Ensemble	Exploitations individuelles	Sociétés	Ensemble	Entreprises individuelles	Sociétés
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>1 170</b>	<b>973</b>	<b>1 496</b>	<b>2 316</b>	<b>1 415</b>	<b>2 958</b>
Valeur ajoutée	466	383	603	1 023	654	1 287
<b>Frais de personnel</b>	<b>135</b>	<b>93</b>	<b>204</b>	<b>717</b>	<b>319</b>	<b>1 001</b>
<i>Nombre de salariés</i>	<i>0,7</i>	<i>0,5</i>	<i>1,0</i>	<i>4,2</i>	<i>2,0</i>	<i>5,7</i>
Impôts	16	14	20	62	36	80
<b>Subventions (redressées)</b>	<b>184</b>	<b>151</b>	<b>237</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Excédent brut d'exploitation (EBE)</b>	<b>498</b>	<b>426</b>	<b>617</b>	<b>246</b>	<b>300</b>	<b>208</b>
Frais financiers	57	49	70	34	24	41
Résultat courant avant impôt	450	383	560	215	277	171
Total immobilisations brutes	1 961	1 735	2 333	877	616	1 062

Sources : DGI, INSEE

brut d'exploitation des agriculteurs est deux fois plus élevé que celui des transporteurs. Ainsi le ratio excédent brut d'exploitation/valeur ajoutée dépasse-t-il 100 % en agriculture (107 %), alors qu'il se situe à 24 % en transport routier de marchandises. Les différentes activités agricoles affichent des ratios allant de 48 % (maraîchage-horticulture et cultures permanentes) à 173 % (grandes cultures), alors que les activités de transport se situent entre 13 et 27 %.

Les frais financiers sont plus élevés en agriculture (57 000 francs contre 34 000 en transport), mais les ratios « frais financiers/excédent brut d'exploitation » ne sont pas très éloignés (11 % en agriculture et 14 % en transport). Les revenus courants avant impôt restent dans le même rapport que les excédents bruts d'exploitation.

### ... mais un actif agricole deux fois plus élevé

Bien que le secteur du transport routier de marchandises ait été choisi comme point de comparaison en raison de ses immobilisations corporelles élevées, celles-ci se situent très en deçà de celles de l'agriculture : environ 0,9 million de francs contre 2,0 millions d'immobilisations brutes (tableau 3). Dans les deux activités, les immobilisations brutes représentent entre la moitié et les deux tiers de l'actif. Pour un chiffre d'affaires et une valeur ajoutée doubles de ceux des exploitations agricoles, les petits transporteurs routiers de

marchandises ont donc un actif total environ deux fois plus faible, que cet actif soit évalué brut ou net des amortissements (tableau 4).

Au sein du transport routier, les immobilisations brutes sont en moyenne semblables dans les différentes activités, de 816 000 francs en déménagement à 933 000 francs en transport interurbain. Elles sont plus dispersées en agriculture, de 1,6 million de francs en élevage bovin à 2,3 millions en grandes cultures.

Les terrains figurent pour une faible valeur au bilan des exploitations agricoles : 180 000 francs en moyenne. L'administration fiscale autorise en effet les agriculteurs dont l'exploitation a la forme juridique d'une entreprise individuelle à conserver leurs terres dans leur patrimoine privé, donc à ne pas l'inscrire au bilan de leur exploitation. De même, les associés-proprétaires des sociétés agricoles restent généralement propriétaires des terres à titre personnel, et perçoivent des fermages de la part de leur société.

Pour le transport routier de marchandises, le montant moyen des immobilisations correspond environ au prix d'acquisition d'un gros véhicule ou d'un véhicule et demi. D'autres matériels peuvent être acquis en crédit-bail : celui-ci financerait environ 20 à 25 % des immobilisations des transporteurs imposés au régime normal<sup>2</sup>. La prise en compte de ces « immobilisations hors bilan » conduit à modifier de façon sensible les comptes des transporteurs, tandis qu'en agriculture, les investissements en crédit-bail restent limités, voire négligeables, devant les immobilisations inscrites au bilan. Mais, même en tenant

2. Les données (redevances et encours) concernant le crédit-bail mobilier sont disponibles pour les régimes fiscaux normaux, mais absentes des déclarations aux régimes simplifiés.

Tableau 3  
Frais de personnel et subventions opposent nettement les deux activités

En %

Ratios comptables (exercice 1995)	Exploitations agricoles			Petits transporteurs routiers de marchandises			Différence exploitations transporteurs
	Ensemble	Exploitations individuelles	Sociétés	Ensemble	Entreprises individuelles	Sociétés	
<b>Valeur ajoutée (VA)/production</b>	<b>39,4</b>	<b>39,7</b>	<b>39,1</b>	<b>44,2</b>	<b>46,2</b>	<b>43,5</b>	- 4,8
Excédent brut d'exploitation (EBE)/VA	107,0	111,4	102,4	24,1	45,9	16,2	+ 82,9
<b>Frais de personnel/VA</b>	<b>28,9</b>	<b>24,3</b>	<b>33,8</b>	<b>70,1</b>	<b>48,7</b>	<b>77,8</b>	- 41,2
<b>(Impôts - subventions)/VA</b>	<b>- 35,9</b>	<b>- 35,6</b>	<b>- 36,1</b>	<b>5,8</b>	<b>5,3</b>	<b>6,0</b>	- 41,7
Résultat courant avant impôt (RCAI)/VA	96,5	100,0	92,9	21,0	42,3	13,3	+ 75,5
VA/immobilisations brutes	32,3	29,9	35,2	109,9	100,5	113,8	- 77,6
Dettes financières/actif total	42,4	36,0	48,9	53,0	54,3	52,7	- 10,6
Frais financiers/EBE	11,4	11,6	11,3	13,8	8,1	19,7	- 2,4
Dettes fournisseurs/créances clients	111,3	109,9	112,9	46,6	44,4	47,2	+ 64,7

Sources : DGI, INSEE

compte de ce phénomène, les exploitations agricoles immobilisent deux fois plus que les petits transporteurs routiers de marchandises. Pour les immobilisations nettes, l'écart se creuse entre les deux activités, avec un rapport de 1 à 3, ce qui indique que les matériels encore inscrits au bilan sont plus proches de leur obsolescence comptable pour les transporteurs que pour les agriculteurs.

### Un capital agricole trois fois moins productif

La productivité du capital oppose agriculteurs et transporteurs, puisqu'elle est environ trois fois plus élevée en transport. Le ratio « valeur ajoutée/immobilisations brutes » s'élève à 32 % en agriculture, 110 % en transport. L'opposition est nette puisque ce ratio évolue entre 25 et 45 % selon les orientations agricoles, et entre 105 et 155 % selon les activités de transport, le maximum étant atteint pour le déménagement. Bien que les terrains ne soient guère repris dans les bilans des agriculteurs, la productivité du capital apparaît particulièrement faible en agriculture : le matériel agricole et le cheptel représentent des investissements lourds au regard de la valeur ajoutée qu'ils dégagent.

Les immobilisations financières, auxquelles on a adjoint les valeurs mobilières de placements, restent marginales dans l'actif des deux activités. Elles représentent moins de 100 000 francs en moyenne, soit 5 % du total de l'actif.

À côté des immobilisations, l'actif des exploitations agricoles comporte surtout des stocks, pour un montant moyen de 600 000 francs, et des créances pour 360 000 francs. Les stocks sont importants dans toutes les orientations agricoles, moins lourds en maraîchage-horticulture (290 000 francs), plus lourds en viticulture de qualité (1,2 million de francs). Pour les transporteurs, non susceptibles de détenir des stocks, ce sont naturellement les créances qui constituent le reste de l'actif.

### Les fonds propres forment la moitié du passif en agriculture

Malgré l'importance de leur actif, les agriculteurs sont moins endettés que les transporteurs (tableau 4). Leur passif est constitué pour près de moitié par des fonds propres, et pour moitié par des dettes. Pour les transporteurs, les fonds propres représentent près de 20 % du passif. Cette part relativement faible correspond au fait que les transporteurs

Tableau 4  
Malgré l'importance de leur actif, les agriculteurs sont moins endettés que les transporteurs

En millier de F

Données du bilan (exercice 1995) Montant moyen par entreprise	Exploitations agricoles			Petits transporteurs routiers de marchandises		
	Ensemble	Exploitations individuelles	Sociétés	Ensemble	Entreprises individuelles	Sociétés
<b>Actif</b>						
<b>Total actif brut</b>	<b>3 015</b>	<b>2 520</b>	<b>3 833</b>	<b>1 604</b>	<b>965</b>	<b>2 059</b>
Placements	73	50	112	75	12	121
Stocks	624	496	837	29	19	36
Créances	357	239	551	623	318	840
<b>Immobilisations brutes</b>	<b>1 961</b>	<b>1 735</b>	<b>2 333</b>	<b>877</b>	<b>616</b>	<b>1 062</b>
<i>dont terrains</i>	<i>184</i>	<i>225</i>	<i>117</i>	<i>12</i>	<i>11</i>	<i>12</i>
Amortissements	937	840	1 098	566	410	677
Immobilisations nettes	1 024	895	1 235	311	206	385
<b>Total actif net</b>	<b>2 144</b>	<b>1 733</b>	<b>2 824</b>	<b>1 143</b>	<b>618</b>	<b>1 517</b>
<b>Passif</b>						
<b>Total passif</b>	<b>2 145</b>	<b>1 734</b>	<b>2 824</b>	<b>1 145</b>	<b>619</b>	<b>1 519</b>
Fonds propres	963	890	1 084	225	121	300
<b>Dettes financières</b>	<b>909</b>	<b>624</b>	<b>1 380</b>	<b>606</b>	<b>335</b>	<b>799</b>
Autres dettes	272	220	359	313	162	420

Sources : DGI, INSEE

ne sont pas intégralement propriétaires de leur flotte de véhicules ; ils ont fréquemment recours à la location ou au crédit-bail.

Le ratio « dettes financières/actif net » est proche de 60 % en transport, contre 50 % en agriculture. La relative proximité de ces valeurs suggère que l'endettement financier est d'abord à la mesure de l'actif net. Du fait de la productivité inférieure du capital, la charge de la dette, rapportée à la valeur ajoutée, est plus lourde en agriculture.

Le crédit interentreprises joue plus favorablement pour les exploitations agricoles que pour les entreprises de transport. Pour ces dernières, les créances clients représentent 79 jours de chiffre d'affaires, tandis que les dettes fournisseurs représentent 66 jours d'achats de fournitures. Cela peut être dû au poids des carburants, qui sont le plus souvent réglés au comptant. Les exploitations agricoles recouvrent assez rapidement leurs créances (48 jours) alors que les fournisseurs

### Les effets de structure neutralisés par l'économétrie et l'analyse des données

*Les écarts observés sur les résultats moyens entre agriculteurs et transporteurs peuvent être imputables pour partie à des différences de structure liées à la forme juridique ou à la taille économique des unités. À la variable « activité » (agriculteur ou transporteur), on a ajouté deux variables potentiellement génératrices d'effets de structure, la taille économique et la forme juridique, afin de neutraliser leur impact. Une régression calcule directement l'effet propre de la*

*variable « activité » pour l'ensemble des unités concernées, à taille et forme juridique données. Une telle méthode repose sur l'hypothèse implicite (plus ou moins bien vérifiée) selon laquelle l'effet de la taille et de la forme juridique est le même en agriculture et en transport. Les coefficients calculés par la régression diffèrent peu des données brutes (différence des moyennes), ce qui signifie que la part de l'écart due aux effets de structure est faible.*

### L'effet propre de l'activité explique l'essentiel des écarts constatés

En %

Ratios comptables (exercice 1995)	Écart de ratio moyen entre agriculteurs et petits transporteurs	
	Différence calculée	Effet propre de l'activité
Valeur ajoutée (VA)/production	- 4,8	- 6,9
Excédent brut d'exploitation (EBE)/VA	+ 82,9	+ 77,7
Frais de personnel/VA	- 41,2	- 30,1
(Impôts - subventions)/VA	- 41,7	- 47,5
Résultat courant avant impôt (RCAI)/VA	+ 75,5	+ 69,7
VA/immobilisations brutes	- 77,6	- 79,3
Dettes financières/actif total	- 10,6	- 11,1
Frais financiers/VA	+ 8,9	+ 9,3

*Lecture : Les exploitations agricoles affichent un ratio moyen VA/production inférieur de 4,8 % à celui des petits transporteurs routiers ; à taille et forme juridique identiques, l'écart serait de 6,9 % en moyenne.*

Sources : DGI - BIC et BRA

*L'analyse des données permet de compléter cette analyse économétrique. Les différentes unités concernées, agriculteurs et transporteurs, caractérisées par un ensemble de variables, sont considérées comme un nuage de points dans un espace comportant autant de dimensions qu'il y a de variables. L'analyse des données fournit des outils pour interpréter un tel nuage. Par souci d'économie, on a procédé non pas sur les 160 000 entreprises présentes dans les fichiers fiscaux en 1995, mais sur 72 strates constituées par croisement des trois variables les plus explicatives : activité fine, forme juridique et tranche de chiffre d'affaires. La « classification ascendante hiérarchique » du nuage de points réalise une suite de partitions hiérarchisées du nuage, en un nombre décroissant de classes. À chaque*

*itération, l'inertie interclasses est maximale et l'inertie intraclasses minimale.*

*Comme variables, ont été retenus quatorze ratios comptables décrivant la structure des comptes, bilan et compte de résultat : valeur ajoutée/production ; frais de personnel/valeur ajoutée ; (impôts - subventions)/valeur ajoutée ; résultat courant avant impôt/valeur ajoutée ; valeur ajoutée brute aux coûts des facteurs/immobilisations brutes ; excédent brut d'exploitation/immobilisations brutes ; résultat courant avant impôt/ressources propres ; dettes financières/total de l'actif ; emprunts/fonds propres ; capacité d'autofinancement/emprunts ; frais financiers/valeur ajoutée ; durée de rotation des créances ; durée de rotation des dettes fournisseurs ; dettes fournisseurs/créances clients.*

leur consentent, en moyenne, 87 jours de délai. Les agriculteurs couvrent ainsi la totalité, et au-delà, de leurs créances clients par des dettes fournisseurs, quand les transporteurs n'en couvrent que la moitié. Mais les agriculteurs doivent financer des stocks importants, souci inconnu des transporteurs.

### Davantage de formes sociétaires dans le transport

En agriculture, les sociétés adoptent le plus souvent des formes juridiques spécifiquement agricoles, telles que le groupement agricole d'exploitation en commun (GAEC), souvent familial, et de plus en plus, l'entreprise agricole à responsabilité limitée (EARL). Parmi les exploitations moyennes qui constituent le champ de cette étude, environ un tiers sont des sociétés agricoles. Elles dégagent près de la moitié de la valeur ajoutée. Parmi les petits transporteurs routiers de marchandises, 58 % sont en société, et ils dégagent les trois quarts de la valeur ajoutée.

En agriculture comme en transport, ni le taux de valeur ajoutée, ni le poids des subventions ou des impôts ne distinguent les sociétés des entreprises individuelles. En revanche, la part des frais de personnel dans la valeur ajoutée oppose les deux formes juridiques. Plus nette dans le transport, cette opposition y est surtout plus lourde de conséquences, étant donné l'importance des frais de personnel dans cette activité. En agriculture, le ratio dettes financières/actif total montre que les sociétés sont plus endettées que les entreprises individuelles, ce qui n'est pas le cas en transport. À l'inverse, la part des frais financiers dans l'excédent brut d'exploitation ne

distingue pas sociétés agricoles et exploitations individuelles, alors qu'elle est deux fois plus élevée pour les sociétés de transport que pour les entreprises individuelles (tableau 3).

### Des structures comptables très différenciées entre agriculteurs et transporteurs

Les ratios comptables présentés jusqu'ici constituent des moyennes par activité. Une partie des différences constatées entre agriculteurs et transporteurs peut s'expliquer par des caractéristiques inhérentes aux unités, telles que la forme juridique, la taille économique mesurée par le chiffre d'affaires. Il est intéressant de distinguer, dans chaque écart observé, ce qui est imputable à ces deux critères de différenciation et constitue donc un effet de structure, et l'effet propre restant, qu'on peut alors imputer au secteur d'activité. Une régression économétrique appliquée à l'ensemble de la population concernée (agriculteurs et transporteurs réunis) montre que l'influence de la taille et de la forme juridique sur les structures comptables est faible (encadré p. 18).

La nature de l'activité est plus directement déterminante. C'est ce que confirme une analyse des données par classification automatique, menée sur l'exercice 1995. Celle-ci sépare parfaitement transporteurs et agriculteurs : deux classes, de poids très inégal, accueillent en effet des transporteurs et rien que des transporteurs, tandis que trois classes accueillent exclusivement des agriculteurs (tableau 5).

\* La première classe regroupe l'essentiel du transport faisant partie du champ de l'étude, à l'exception des plus petites entreprises

Tableau 5  
Deux classes de transporteurs et trois d'agriculteurs

Les 5 classes issues de la CAH <sup>1</sup>	Nombre d'entreprises		Chiffre d'affaires total		Nombre de salariés Millier
	Millier	%	Milliard de F	%	
L'essentiel des petits transporteurs	12,0	8	36,5	18	69,5
Les plus petites entreprises individuelles de transport	6,1	4	5,4	3	5,9
Cultures permanentes, viticulture, maraîchage-horticulture	27,3	17	40,3	19	59,6
Élevage, grandes cultures, culture-élevage	102,0	65	106,4	52	31,9
Élevages de granivores	10,1	6	16,5	8	3,9
<b>Ensemble</b>	<b>157,6</b>	<b>100</b>	<b>205,1</b>	<b>100</b>	<b>170,7</b>

1. Classification ascendante hiérarchique (CAH) sur des données de l'exercice 1995 (encadré p. 18).

Sources : DGI, INSEE

individuelles, soit 12 000 entreprises moyennes. Leurs 37 milliards de francs de chiffre d'affaires total se répartissent entre transport interurbain (20 milliards) ou de proximité (14 milliards) et déménagement (2,5 milliards). Ces entreprises assurent 18 % du chiffre d'affaires réalisé par l'ensemble des unités faisant l'objet de cette typologie, mais emploient 41 % des salariés. Leur activité est, en moyenne, assez importante. Avec près de six salariés, chaque entreprise réalise en moyenne 3 millions de chiffre d'affaires et dégage 1,3 million de valeur ajoutée, pour un actif relativement modeste de 1,5 million de francs. La productivité du capital est environ triple de celle observée en agriculture. Les frais de personnel, très élevés, absorbent les trois quarts de la valeur ajoutée et, en conséquence, la part du résultat courant avant impôt dans la valeur ajoutée est faible.

\* Le poids économique de la deuxième classe est faible, puisque son chiffre d'affaires total n'atteint que 5 milliards de francs. Elle regroupe **les plus petites entreprises individuelles de transport**. Avec un seul salarié en moyenne, elles réalisent un chiffre d'affaires unitaire de 0,9 million de francs et dégagent une valeur ajoutée proche de 0,4 million de francs. Le taux de valeur ajoutée, comme la productivité du capital, est proche du niveau mesuré pour les autres transporteurs. Mais la part des frais de personnel dans la valeur ajoutée est beaucoup plus faible, et celle du revenu d'entreprise d'autant plus élevée (tableau 6).

\* La troisième classe regroupe **les exploitations de cultures permanentes** et de **viticulture** (31 milliards de francs de chiffre d'affaires) et celles de **maraîchage-horticulture** (9 milliards de francs). Elle assure 20 % du chiffre d'affaires total, mais emploie 35 % des salariés. Ces exploitations, qui emploient 2 salariés en moyenne, réalisent un chiffre d'affaires de 1,5 million de francs et une valeur ajoutée de 0,8 million. Leur actif atteint 2,7 millions. Le taux de valeur ajoutée est élevé, ainsi que la part des frais de personnel dans la valeur ajoutée. Les subventions restent faibles, au regard des normes de l'agriculture. La productivité du capital est assez forte.

\* La quatrième classe comprend **les élevages hors ceux de granivores** (32 milliards de francs de chiffre d'affaires), **les exploitations de grandes cultures** (21 milliards), et de **culture et élevage associés** (54 milliards). Cette classe regroupe ainsi les exploitations agricoles les plus concernées par la Politique agricole commune. Elle cumule la moitié du chiffre d'affaires total. Mais le chiffre d'affaires unitaire est faible (1 million de francs), de même que la valeur ajoutée (0,37 million). Le recours au travail salarié reste marginal (0,3 salarié en moyenne). Le taux de valeur ajoutée est assez faible et les frais de personnel pèsent peu. Les subventions nettes d'impôts représentent 58 % de la valeur ajoutée. De ce fait, le revenu courant avant impôt dépasse largement la valeur ajoutée. La productivité du capital reste modeste.

Tableau 6

**La faiblesse des frais de personnel distingue les plus petits entrepreneurs individuels des autres transporteurs**

En %

Ratios comptables (exercice 1995)	Classes d'entreprises issues de la CAH <sup>1</sup>					
	L'essentiel des petits transporteurs	Les plus petites entreprises individuelles de transport	Cultures permanentes, viticulture, maraîchage- horticulture	Élevage, grandes cultures, culture-élevage	Élevage de granivores	Ensemble
Valeur ajoutée (VA)/production	43,6	48,0	54,2	35,7	27,0	40,4
<b>Frais de personnel/VA</b>	<b>76,0</b>	<b>33,6</b>	<b>44,8</b>	<b>21,2</b>	<b>15,8</b>	<b>38,1</b>
(Impôts - subventions)/VA	6,0	4,8	- 1,5	- 58,2	- 16,0	- 26,6
VABC <sup>2</sup> /immobilisations brutes	111,2	102,7	38,7	31,1	25,1	36,5
Dettes financières/actif total	52,9	53,8	47,7	39,6	51,8	43,1
Frais financiers/VA	3,3	3,7	8,8	13,4	19,5	10,3
<b>RCAI<sup>3</sup>/VA</b>	<b>14,9</b>	<b>58,5</b>	<b>49,1</b>	<b>125,9</b>	<b>82,0</b>	<b>79,8</b>

1. Classification ascendante hiérarchique (CAH) sur des données de l'exercice 1995 (encadré p.18).

2. Valeur ajoutée brute au coût des facteurs = valeur ajoutée + subventions - impôts sur la production.

3. Résultat courant avant impôt (RCAI).

Sources : DGI, INSEE



\* **L'élevage de granivores** (porcins, volailles) constitue la dernière classe. Elle assure 8 % du chiffre d'affaires total, avec seulement 2 % des salariés. Le chiffre d'affaires unitaire est le plus élevé des classes agricoles (1,6 million de francs), mais la valeur ajoutée reste dans la moyenne (0,45 million). Ces unités n'emploient que 0,4 salarié par exploitation. Leur taux de valeur ajoutée est le plus faible (27 %), de même que le poids des frais de personnel dans la valeur ajoutée (16 %). Les subventions nettes d'impôts représentent 16 % de la valeur ajoutée (et environ 4 % de la production). Il n'existe pas de primes spécifiques en faveur des élevages de granivores, mais ces exploitations sont susceptibles de percevoir des primes au titre de leurs cultures et des primes diverses. C'est pour cette classe que la productivité du capital est la plus faible.

Ainsi, les classes se caractérisent surtout par l'activité fine des unités. L'activité explique davantage la structure des comptes d'une entreprise que sa taille ou sa forme juridique. Les petites entreprises individuelles de transport, également, se distinguent nettement des autres transporteurs. Elles présentent une forte spécificité, qui se manifeste par la faible part des frais de personnel dans la valeur ajoutée, et dans nombre d'autres ratios comptables qui en découlent pour partie (résultat courant avant impôt/valeur ajoutée, excédent brut d'exploitation/immobilisations brutes, résultat courant avant impôt/ressources propres, capacité d'autofinancement/emprunts). Pour les petites entreprises individuelles, le revenu est plutôt dégagé sous forme de revenu d'entreprise, alors que pour les autres transporteurs, il est en forte proportion versé sous forme de salaires.