



Observatoire du Transport Sanitaire 2021

[kpmg.fr](https://www.kpmg.fr)

Septembre 2021



Marc Basset
Associé,
Directeur

“

**Une meilleure organisation
des transports est incontournable
afin de répondre aux attentes des
patients, à la gestion des capacités
hospitalières et à l'impératif de gain
de productivité des entreprises de
transport sanitaire.**

”

Édito

C'est avec un plaisir renouvelé que nous vous présentons l'Observatoire du Transport Sanitaire 2021. Nous avons réalisé, cette année, la 19^{ème} édition de cet observatoire économique relatif à l'évolution de l'activité et des résultats des entreprises de transport sanitaire.

Cet observatoire est un outil principalement à destination des chefs d'entreprise du secteur. Il leur permet de mesurer et d'analyser la performance de leur entreprise en se comparant. Il permet également à l'ensemble des acteurs du secteur de la santé de s'informer sur les enjeux, les résultats et les difficultés réelles rencontrées par ce secteur.

Depuis plusieurs années, le domaine du transport sanitaire, malgré une croissance de son chiffre d'affaires, est confronté à des enjeux économiques et sociaux croissants. Quel impact a eu la crise sanitaire de 2020 ?

La consommation en services de transport sanitaire en volume est structurellement portée par le vieillissement de la population et l'évolution de l'organisation hospitalière (restructurations hospitalières, réduction des séjours hospitaliers, développement des établissements de soins de suite, recours accrus aux hospitalisations de jour), cette croissance de la demande était assez linéaire. Les situations d'urgence au cours des différents épisodes de la crise sanitaire actuelle ont modifié la courbe de l'évolution, 2020 est une année de récession.

Les tendances structurelles organisationnelles constatées les années précédentes (mise en place de l'article 80 par exemple), ont connu une pause, et l'ensemble des acteurs du système de soins, dont les ambulanciers sont partie intégrante, se sont focalisées sur la réponse aux besoins urgents de la population. Ceci s'est traduit côté transporteurs sanitaires, d'une part, par une mobilisation des ressources pour réaliser des missions plus longues et plus sensibles avec le transport des patients atteints par la Covid-19, et d'autre part, par une réduction significative des missions programmées.

Cette crise est survenue à un moment crucial pour les entreprises, la dégradation inexorable des résultats au cours des années passées n'aurait pas permis de survivre à cette crise sans les mesures prises par le Gouvernement et l'Assurance Maladie. La mesure de sauvegarde exceptionnelle et la compensation des coûts fixes lors de la baisse d'activité ont permis de sauvegarder le tissu économique des entreprises.

De plus, une nouvelle convention tarifaire signée le 22 décembre 2020, même si elle est sans effet sur 2020, a apporté une revalorisation des prestations à partir de mars 2021, à l'exception notoire des mesures liées à la Garde Départementale dont la mise en œuvre apparaît difficile.

Dans ce contexte, l'accélération forte de la concentration de l'offre à laquelle on assistait avec l'entrée en force des acteurs issus de la Mobilité ou de l'Assurance Santé s'est ralentie.

Au-delà de ces éléments conjoncturels, une meilleure organisation des transports est incontournable afin de répondre aux attentes des patients (fluidité et qualité du parcours de soins), à la gestion des capacités hospitalières (optimisation des flux de patients) et à l'impératif de gain de productivité des entreprises de transport sanitaire (optimisation des flux de transports, maîtrise des coûts). Les réponses sont à la fois organisationnelles et technologiques mais le temps passe et les évolutions structurelles se mettent en place lentement.

Un autre élément doit être pris en compte, l'attractivité du métier, c'est un métier de service, la capacité à attirer et fidéliser le personnel est essentielle.

Nous vous souhaitons une bonne lecture de cet Observatoire du Transport Sanitaire 2021.



Sommaire

1. Analyse quantitative	2
1.1 Les tendances macro-économiques.....	4
• Perspective du marché Xerfi Risk (Source Xerfi)	4
• Périmètre de l'étude : nombre de sociétés	6
• Périmètre de l'étude : chiffre d'affaires en 2020	7
• Évolution de la répartition du chiffre d'affaires des sociétés par taille.....	8
• Croissance du chiffre d'affaires par taille de société	9
• Taux de valeur ajoutée : richesse créée par l'entreprise.....	10
• Évolution du coût du carburant.....	11
• Évolution du coût du travail	12
• Résultat net	15
1.2 Au niveau micro-économique : les principaux ratios	16
• Évolution du chiffre d'affaires sur le panel retenu	16
• Taux de valeur ajoutée retraitée : richesse créée par l'entreprise	17
• Part de l'EBE (retraité) dans le chiffre d'affaires	18
• Part des frais de personnel retraités dans le chiffre d'affaires.....	19
• Part des frais de personnel retraités dans la valeur ajoutée	20
• Bilan économique (crédit-bail non retraité)	21
• Bilan économique (crédit-bail retraité)	22
• Rentabilité économique : analyse de sa formation.....	23
• Rentabilité économique : l'indice de profitabilité.....	23
• Rentabilité économique.....	24
• Gearing : ratio d'endettement	25
2. Analyse qualitative.....	26
• Méthodologie	28
• Périmètre du panel	29
• Répartition du chiffre d'affaires par activité	30
• Répartition du chiffre d'affaires par strates.....	31
• Les grandes tendances	32
• Analyse du coût des véhicules	33
• Frais de personnel/Chiffre d'affaires	34
• Part des frais de personnel dans le chiffre d'affaires	35
• Répartition du personnel et nombre de DEA	36
• Focus sur les investissements en véhicules et leur mode de financement.....	37
Conclusion	38

1



Analyse quantitative

1.1 LESTENDANCES MACRO-ÉCONOMIQUES	4
1.2 AU NIVEAU MICRO-ÉCONOMIQUE : LES PRINCIPAUX RATIOS	16

11.

Les tendances
macro-
économiques

*Source : Xerfi

Perspective du marché Xerfi Risk*

L'indicateur Xerfi Risk synthétise l'analyse de Xerfi sur chaque secteur et restitue une note correspondant à une probabilité de défaillance.

Cette probabilité correspond au rapport entre le nombre d'entreprises défaillantes et le nombre d'entreprises total du secteur. Ce rapport est converti en une note de risque selon une échelle identique pour tous les secteurs :

Une note comprise entre

0 et 20

signifie que les entreprises
du secteur ont une probabilité
de défaillance quasi-nulle

Une note comprise entre

21 et 40

signifie que la probabilité
de défaut reste acceptable

Une note comprise entre

41 et 60

signifie que la probabilité
de défaut est moyenne

Une note comprise entre

61 et 80

signifie que la probabilité
de défaut est très significative
par rapport au reste de l'économie

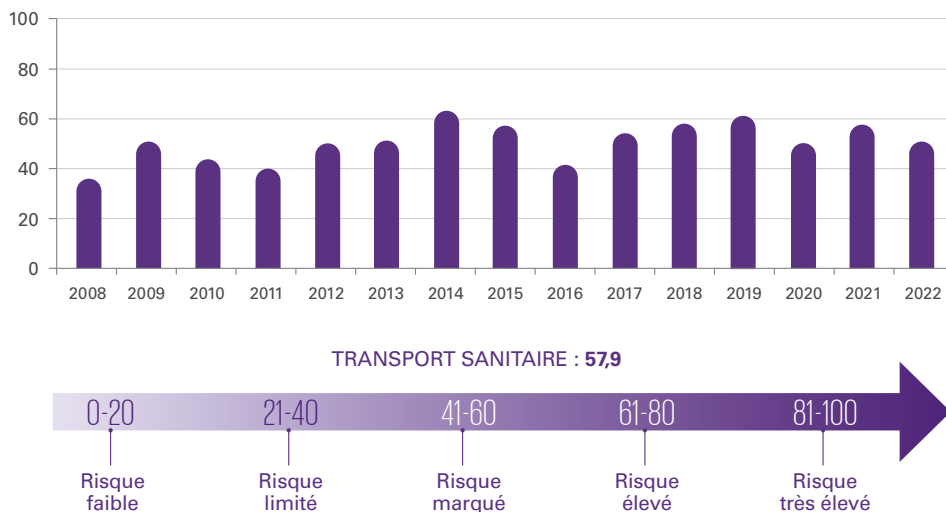
Une note comprise entre

81 et 100

signifie que la probabilité
de défaillance se situe
à un niveau très alarmant

Xerfi risk

Unité : Note risk



“ Le risque instantané du secteur s’est fixé à 66,1 à l’issue du mois de mars 2021. Le secteur présente ainsi un risque de marqué à élevé. Ce point s’inscrit dans une tendance haussière au cours des derniers mois.

Le niveau de Xerfi Risk des transporteurs sanitaires est fixé à 57,9 pour 2021, ce qui représente une dégradation de 7,8 points par rapport à l’année précédente. Cette situation devrait s’améliorer toutefois en 2022, avec un scoring en décroissance de 7 points.

Xerfi Risk

Périmètre de l'étude : nombre de sociétés

L'étude a porté sur l'évolution du secteur du transport sanitaire entre 2018 et 2019, puis entre 2019 et 2020.

Le panel a été constitué sur la base de deux critères :

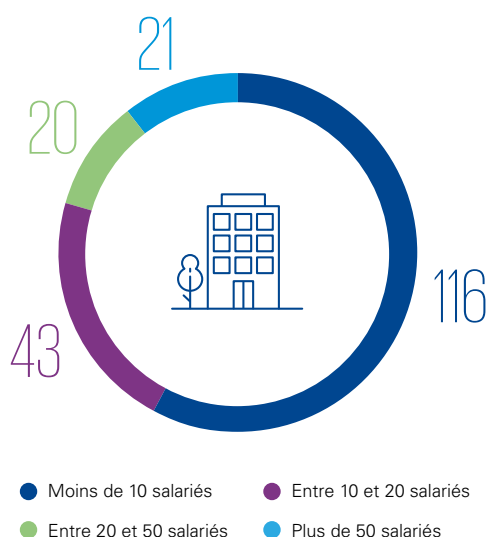
- Code NAF 8690A ;
- Comptes déposés et disponibles : 2018, 2019, 2020.

Les sociétés observées dans ce panel font partie d'un marché constitué de 5461 sociétés déposant leurs comptes. Nous avons réalisé un échantillonnage par la méthode des quotas. La méthode conduit à déterminer de manière aléatoire une population d'entreprises que nous allons analyser de façon plus approfondie.

L'étude porte sur un panel représentatif du marché de **200 sociétés**.

Le panel retenu, en fonction des années, représente **5% à 6% du chiffre d'affaires** des entreprises du secteur.

Nombre de sociétés du panel



Les tranches d'effectif retenues sont celles de la **base de données Diane** en fonction des effectifs déclarés dans les liasses fiscales.

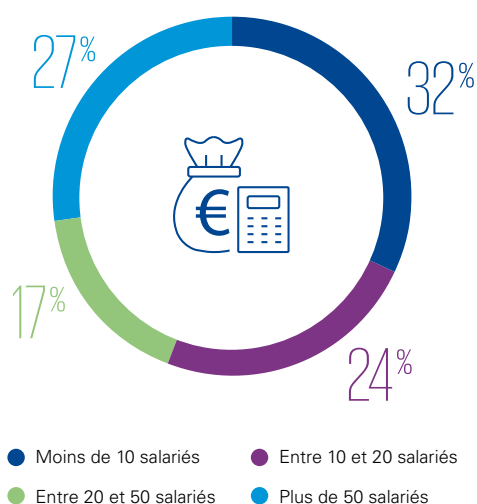
Les sociétés appartenant à un groupe ont été affectées à la tranche des plus de 50 salariés.

Certaines sociétés de taxis intervenant dans le secteur du transport sanitaire relèvent du code NAF 4932Z et ne sont pas prises en compte.

	Nombre de sociétés du panel	Nombre de sociétés du marché	Pourcentage
Moins de 10 salariés	116	3 178	58%
Entre 10 et 20 salariés	43	1 170	22%
Entre 20 et 50 salariés	20	552	10%
Plus de 50 salariés	21	561	11%
Total	200	5 461	100%

Périmètre de l'étude : chiffre d'affaires en 2020

Répartition du chiffre d'affaires 2020
par typologie de société



Le panel est composé de **200 sociétés** (code Siret) réalisant un **chiffre d'affaires** cumulé de **141 M€** en 2020, soit un chiffre d'affaires moyen de 704 K€ par société.

Dans le panel déterminé, les entreprises de moins de 10 salariés réalisent 32% du chiffre d'affaires global.

Montant du chiffre d'affaires par taille des sociétés du panel

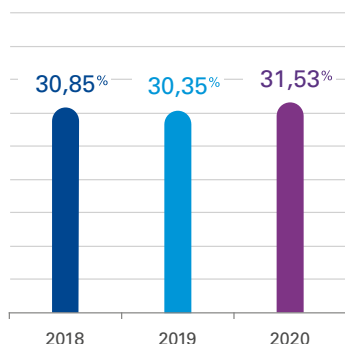
	Chiffre d'affaires cumulé 2020	Pourcentage
Moins de 10 salariés	44 409 K€	32%
Entre 10 et 20 salariés	33 649 K€	24%
Entre 20 et 50 salariés	24 648 K€	17%
Plus de 50 salariés	38 122 K€	27%
Total	140 828 K€	100%

Évolution de la répartition du chiffre d'affaires des sociétés par taille

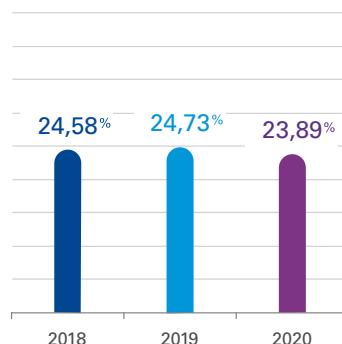
Répartition du chiffre d'affaires par taille de sociétés ou groupe de sociétés

Le poids des sociétés ou groupes de plus de 50 salariés est relativement stable et passe de 26,11% en 2018 à 27,07% du chiffre d'affaires global en 2020. La tranche des 20 à 50 salariés voit son poids dans le chiffre d'affaires global diminuer. Le poids des sociétés de 10 à 20 salariés est quasi stable, en revanche la part des moins de 10 salariés croît légèrement.

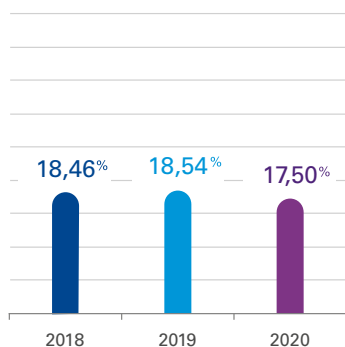
≤ 10 salariés



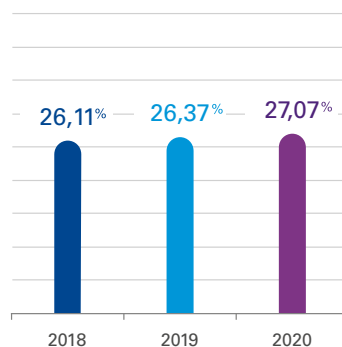
Entre 10 et 20 salariés



Entre 20 et 50 salariés



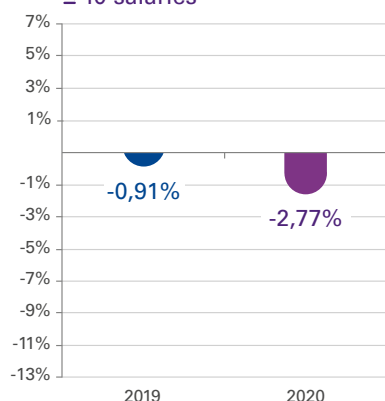
> à 50 salariés



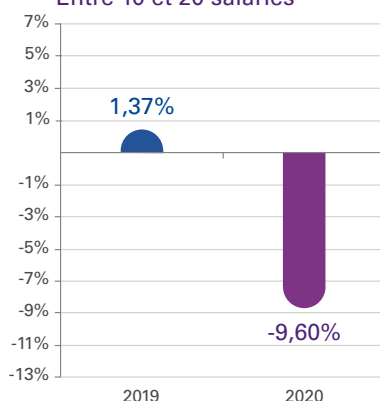
Les évolutions réglementaires et organisationnelles du transport sanitaire devraient **favoriser la consolidation du secteur**. L'objectif est de mutualiser les coûts pour réaliser des économies et pouvoir répondre aux appels d'offres avec un tarif concurrentiel.

Croissance du chiffre d'affaires par taille de société

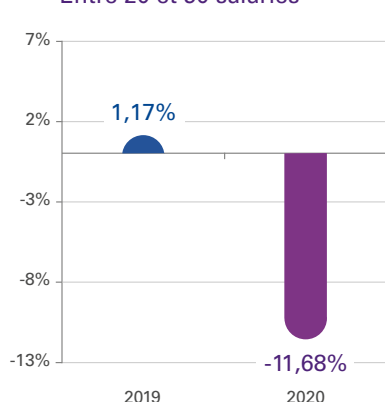
≤ 10 salariés



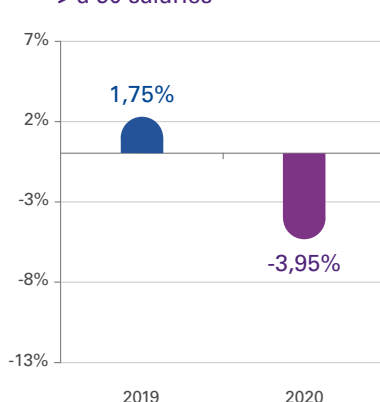
Entre 10 et 20 salariés



Entre 20 et 50 salariés



> à 50 salariés

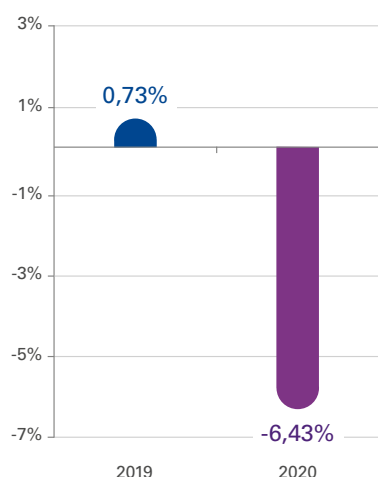


Nous constatons une baisse du CA dans toutes les entreprises, quelle que soit leur taille. Cette décroissance est due au ralentissement de l'activité lié à la crise sanitaire. Ce chiffre d'affaires intègre les aides perçues.

Pour les entreprises de plus de 50 salariés, si le taux de croissance était le plus fort du secteur (+1,75%) en 2019, celui-ci a baissé de près de 4% en 2020.

La tranche des 20-50 salariés semble être celle qui a le plus été touchée par la crise sanitaire, enregistrant une baisse de 11,68% de son CA, à l'opposé les entreprises de moins de 10 salariés sont moins affectées.

Taux de croissance du chiffre d'affaires



Le CA global du panel, toutes tranches d'effectif confondues, **chute fortement** suite à l'impact économique de la crise sanitaire en 2020, soit - 6.43 %.

Taux de valeur ajoutée : richesse créée par l'entreprise

Analyse de la valeur ajoutée créée

La valeur ajoutée indique la capacité de l'entreprise à créer de la richesse.

Valeur ajoutée (M€)	2018	2019	2020
Moins de 10 salariés	31,83	31,83	30,32
Entre 10 et 20 salariés	24,61	24,87	22,35
Entre 20 et 50 salariés	20,08	19,95	17,68
Plus de 50 salariés	25,44	26,20	24,72
Total du panel	101,96	102,85	95,06

La valeur ajoutée augmentait en valeur entre 2018 et 2019, mais **décroît fortement en 2020** (+0,87 % en 2019 puis -7,57 % en 2020), suivant en cela l'évolution du chiffre d'affaires.

Taux de valeur ajoutée	2018	2019	2020
Moins de 10 salariés	69,05%	69,69%	68,27%
Entre 10 et 20 salariés	67,03%	66,81%	66,43%
Entre 20 et 50 salariés	72,81%	71,47%	71,71%
Plus de 50 salariés	65,21%	66,02%	64,84%
Total du panel	68,24%	68,34%	67,50%

Le taux de valeur ajoutée se dégrade également en 2020. Les coûts fixes n'ont pu être ajustés à la baisse d'activité.

Évolution du coût du carburant

Analyse du coût du carburant

Le schéma ci-dessous présente l'évolution entre 2000 et 2021 du prix à la pompe du gasoil, carburant de loin le plus utilisé à ce jour dans le secteur du transport sanitaire.

On remarque une **nette remontée du prix du gasoil à partir de 2016 jusqu'à fin 2019.**

Le prix était resté relativement constant entre 2018 et 2019.

Avec l'épidémie de la Covid-19, il a fortement chuté sur le début d'année 2020 puis **est reparti à la hausse dès mai 2020.**

Le coût du gasoil constitue un élément significatif du coût de revient des prestations avec environ 5 % du chiffre d'affaires en moyenne.

La fiscalité qui reste toujours plus **importante sur l'essence** (récupération partielle de la TVA, 60 % en 2020) et l'absence de solutions de substitution suffisamment flexibles (véhicules électriques (autonomie), hybrides (coût d'entretien), à hydrogène (solution peu adoptée à ce stade)) empêchent la mise en place rapide de solutions alternatives au gasoil.

Évolution du prix du gasoil TTC à la pompe (en euro / litre) en France entre 2000 et 2021

Prix TTC CNR gazole cuve au 22 juillet 2021



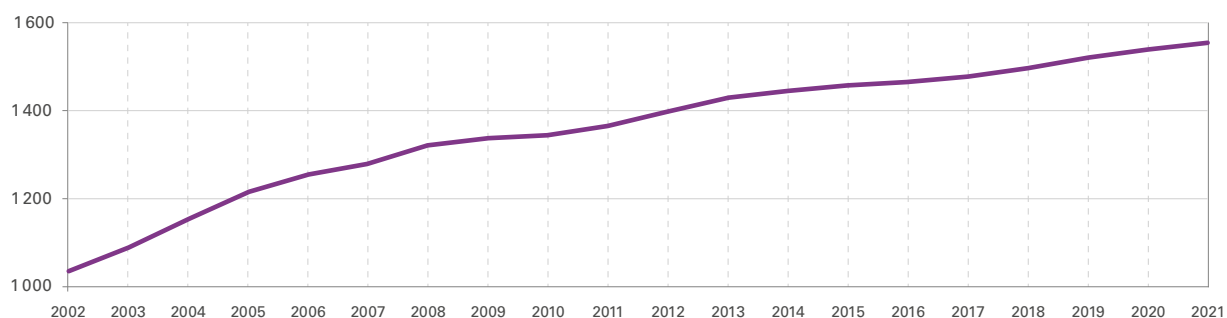
Source : Comité National Routier



Évolution du coût du travail

Analyse des facteurs liés au coût du travail

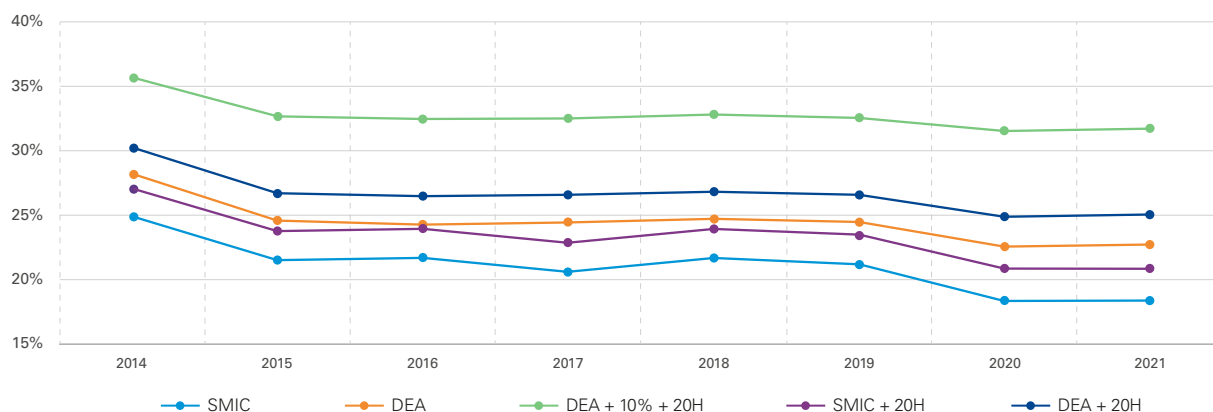
Évolution du SMIC mensuel brut entre 2002 et 2021 (en €)



Notons néanmoins que les exigences de qualifications (Diplôme d'État Ambulancier DEA, Urgences), l'application des règles en matière conventionnelle et la problématique d'attractivité et de fidélisation du personnel, conduisent à rémunérer au-dessus du SMIC.

Le graphique ci-dessus présente l'évolution du SMIC mensuel brut entre janvier 2002 et janvier 2021. On remarque une **augmentation du SMIC** au cours de ces années **à un rythme moyen de 2 % par an**.

Évolution du taux de charges sociales entre 2014 et 2021 (en %)



Le graphique ci-dessus présente l'évolution du taux de charges sociales entre 2014 et 2021 pour des salariés rémunérés au SMIC et au niveau d'un DEA sans et avec 20 heures supplémentaires. Nous avons également intégré l'analyse du coût chargé d'un DEA rémunéré 10 % au-dessus du minimum conventionnel et effectuant 20 heures supplémentaires.

Pour chaque cas, afin de calculer le taux de charges sociales le plus juste, nous avons intégré 10 % de rémunération complémentaire pour prendre en compte la rémunération des temps d'habillage et de déshabillage, l'ancienneté moyenne, les primes de non sinistre et les dépassements d'amplitude.

Nous constatons un maintien du taux entre 2020 et 2021 pour les salariés au SMIC.

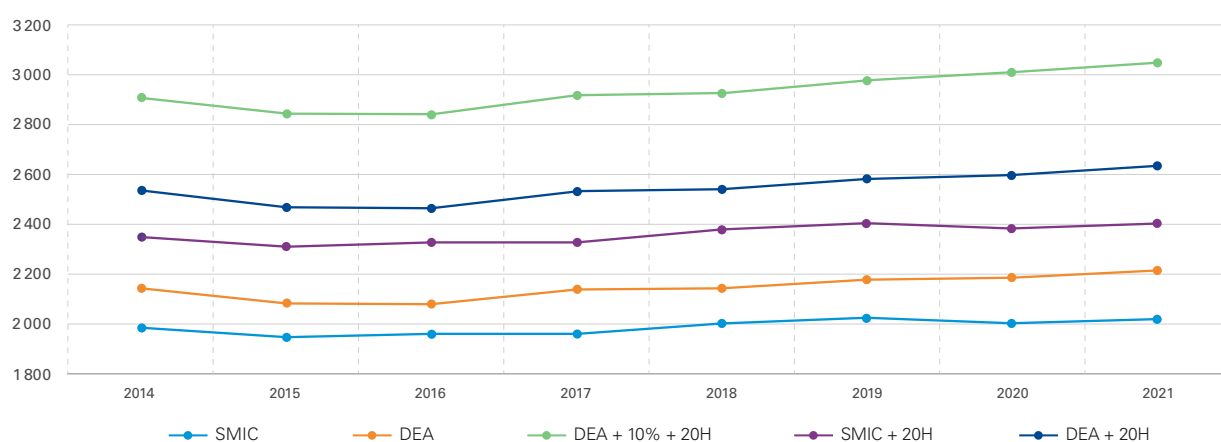
L'augmentation du taux horaire conventionnel des DEA, plus important que celui des salariés au SMIC, génère pour ces premiers une augmentation du taux de charges (le taux de charges sociales calculé prend en compte la quote-part de taxe sur les salaires proportionnelle à l'activité), soit :

- un taux moyen de 31,54 % pour un DEA réalisant 20 heures supplémentaires, y compris les éléments annexes ci-dessus,
- un taux moyen de 20,83 % pour un salarié rémunéré au SMIC réalisant 20 heures supplémentaires en moyenne.

Évolution du coût du travail

Analyse du coût du travail

Évolution des coûts employeurs entre 2014 et 2021 (en €)



Le coût du travail en 2021 augmentera pour les DEA de +1,35 % et pour les salariés au SMIC de + 0,99 %.

En 2021, la principale modification sera l'impact à la hausse lié à l'augmentation du taux horaire conventionnel.

Le graphique ci-dessus présente l'évolution du coût du travail mensuel pour l'employeur entre janvier 2014 et janvier 2021 pour l'ensemble des cas de figure évoqués aux pages précédentes.

Le coût du travail a augmenté en 2020 de 1,14 % pour un DEA faisant 20 heures supplémentaires en moyenne.

Le coût du travail a baissé en 2020 de 0,93 % pour un salarié au SMIC faisant 20 heures supplémentaires en moyenne.

Résultat net

Évolution du résultat net des sociétés

Le résultat net augmente en 2020 sans toutefois retrouver son niveau de 2018.

Résultat net (en M€)	2018	2019	2020
Moins de 10 salariés	1,76	1,18	0,85
Entre 10 et 20 salariés	0,69	0,62	0,70
Entre 20 et 50 salariés	0,46	-0,48	0,34
Plus de 50 salariés	1,65	1,18	1,52
Total du panel	4,57	2,50	3,41

Le taux du résultat net augmente de 0,76 point en 2020 sur l'ensemble du panel.

On remarque que les entreprises ayant un effectif entre 20 et 50 salariés **affichent les taux de rentabilité les plus bas**. Pour ces entreprises, leur taille intermédiaire semble ne pas leur permettre une mutualisation suffisante des moyens et une souplesse d'adaptation à la situation de crise.

Taux de résultat net	2018	2019	2020
Moins de 10 salariés	3,82%	2,58%	1,91%
Entre 10 et 20 salariés	1,89%	1,66%	2,07%
Entre 20 et 50 salariés	1,67%	-1,70%	1,38%
Plus de 50 salariés	4,23%	2,97%	3,99%
Total du panel	3,06%	1,66%	2,42%

Évolution du chiffre d'affaires sur le panel retenu

L'activité du transport sanitaire chute de 6,4 % en 2020, ceci est lié à la crise sanitaire.

Répartition du CA (M€)	2018	2019	2020	Variation CA 2019/2020
Moins de 10 salariés	46,09	45,68	44,41	-2,8%
Entre 10 et 20 salariés	36,72	37,22	33,65	-9,6%
Entre 20 et 50 salariés	27,59	27,91	24,65	-11,7%
Plus de 50 salariés	39,01	39,69	38,12	-4,0%
Total du panel	149,41	150,50	140,83	-6,4%

Les entreprises ayant un effectif compris entre 10 et 50 salariés **ont vu leur chiffre d'affaires** (y compris aides perçues) **chuter de 10 à 12 %** contre 3 % pour les moins de 10 salariés et 4 % pour les plus de 50 salariés.

12

Au niveau micro-économique : les principaux ratios

Taux de valeur ajoutée retraitée : richesse créée par l'entreprise

Taux de valeur ajoutée (retraitée)	2018	2019	2020
Moins de 10 salariés	79,05%	79,69%	77,77%
Entre 10 et 20 salariés	77,03%	76,81%	75,93%
Entre 20 et 50 salariés	82,81%	81,47%	81,21%
Plus de 50 salariés	75,21%	76,02%	74,34%
Total de l'échantillon	78,24%	78,34%	77,60%

La valeur ajoutée a été retraitée des charges de crédit-bail et de locations financières (4,5 % pour 2018, 2019 et 4 % du chiffre d'affaires pour 2020) et des prestations intra-groupe ou de holding qui sont en grande majorité constituées de main-d'œuvre (5,5 % du chiffre d'affaires).

Le taux de valeur ajoutée retraitée du crédit-bail, des locations financières et des refacturations holding **décline en 2020, il s'établit à 77,6%**.



Part de l'EBE (retraité) dans le chiffre d'affaires

L'EBE a été retraité :

- **des charges de crédit-bail et de locations financières** (4,5% pour 2018, 2019 et 4% pour 2020) ;
- **des frais de personnel pour un montant forfaitaire de 40 K€ pour toute société ayant un ratio Frais de personnel/CA inférieur à 50%.**

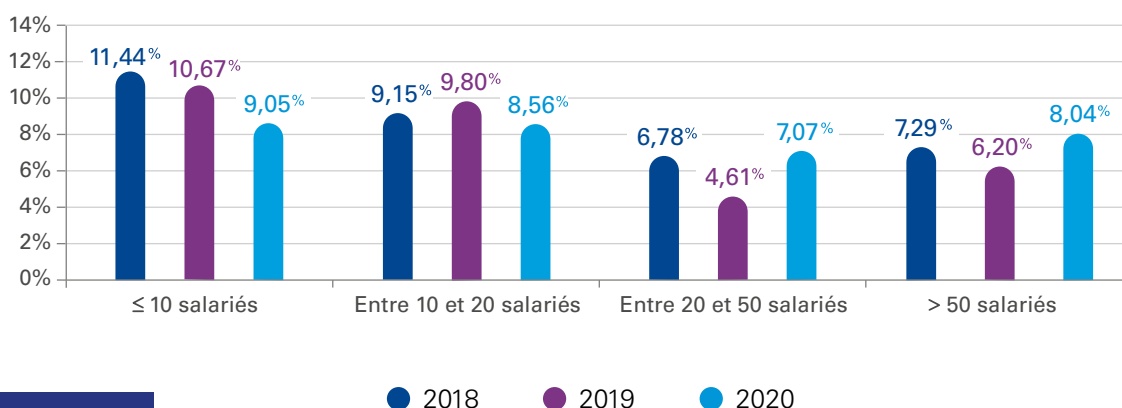
Entre 2019 et 2020 on observe une croissance de la part de l'EBE dans le CA (+0,76 point). Les subventions perçues par les entreprises du panel ont permis de compenser une partie des pertes de CA.

Le taux d'EBE de l'échantillon **s'élève à 8,31% du chiffre d'affaires en 2020**, toujours en-dessous de son niveau de 2018.

Part de l'EBE dans le CA	2018	2019	2020
Moins de 10 salariés	11,44%	10,67%	9,05%
Entre 10 et 20 salariés	9,15%	9,80%	8,56%
Entre 20 et 50 salariés	6,78%	4,61%	7,07%
Plus de 50 salariés	7,29%	6,20%	8,04%
Total de l'échantillon	8,93%	8,15%	8,31%

Au-delà de 10 salariés, malgré une mutualisation des fonctions supports, nous constatons un taux d'EBE sur le chiffre d'affaires plus faible que celui atteint par les sociétés de moins de 10 salariés. La tranche des 20-50 salariés est la plus impactée.

Part de l'EBE dans le chiffre d'affaires



Part des frais de personnel retraités dans le chiffre d'affaires

La part des frais de personnel dans le chiffre d'affaires augmente de 1,22 point en 2020, la masse salariale étant peu compressible malgré la baisse de l'activité.

Quote part des frais de personnel dans le CA	2018	2019	2020
Moins de 10 salariés	63,89%	64,89%	65,22%
Entre 10 et 20 salariés	64,02%	63,85%	67,26%
Entre 20 et 50 salariés	71,88%	72,94%	74,32%
Plus de 50 salariés	63,02%	64,78%	65,28%
Total de l'échantillon	65,17%	66,10%	67,32%

Les frais de personnel ont été retraités à hauteur de 5,5 % du chiffre d'affaires au titre des prestations holdings. En d'autres termes, les prestations holdings comptabilisées en charges externes sont reclassées à hauteur de 80 % en frais de personnel.

Les frais de personnel ont également été retraités d'un montant forfaitaire de 40 K€ pour toute société ayant un ratio Frais de Personnel/CA inférieur à 50 %. Ceci permet de prendre en compte les différentes formes de rémunération des gérants ou dirigeants d'entreprise : rémunération de gérance décidée par les assemblées générales postérieurement à la clôture, prise en charge ou non par la société des cotisations des gérants, dividendes.

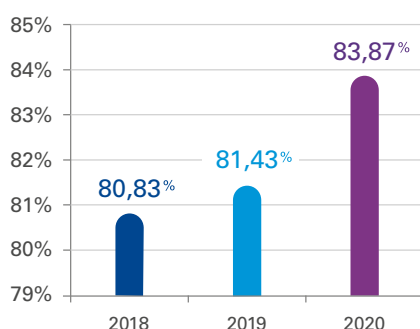
Frais de personnel retraités (K€)	2018	2019	2020	Évolution
Moins de 10 salariés	29 450,7	29 641,3	28 964,1	-2,34%
Entre 10 et 20 salariés	23 506,4	23 768,4	22 632,3	-5,02%
Entre 20 et 50 salariés	19 829,4	20 355,5	18 318,4	-11,12%
Plus de 50 salariés	24 582,8	25 713,3	24 887,3	-3,32%
Total de l'échantillon	97 369,3	99 478,5	94 802,1	-4,93%

Sur le total du panel, les frais de personnel ont diminué de 4,93 % en 2020, le recours au chômage partiel est en grande partie à l'origine de cette diminution. C'est la tranche des entreprises de 20-50 salariés qui enregistre la plus forte baisse.

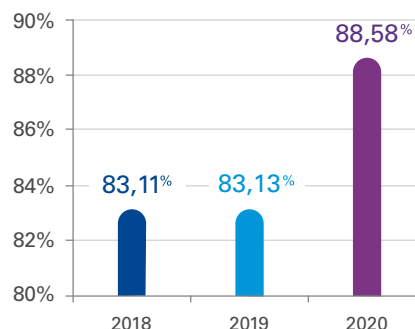
Part des frais de personnel retraités dans la valeur ajoutée

Les frais de personnel représentent 86,75 % de la valeur ajoutée en 2020 contre 84,38 % en 2019. Les charges de personnel ont baissé dans des proportions moindres que la valeur ajoutée. Les entreprises de plus de 10 salariés sont beaucoup plus impactées que les moins de 10 salariés.

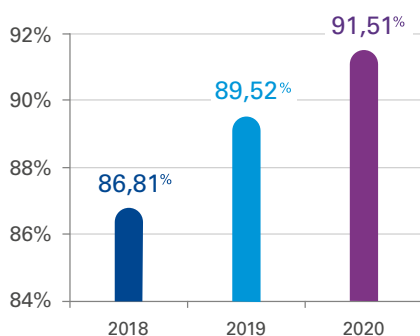
≤ 10 salariés



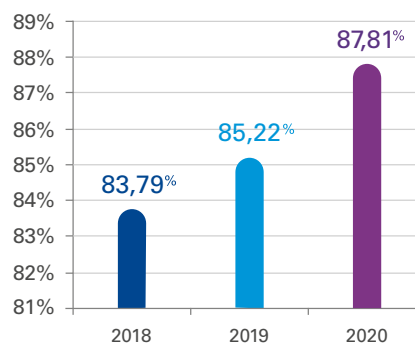
Entre 10 et 20 salariés



Entre 20 et 50 salariés



> à 50 salariés



L'évolution de cette répartition aura pour conséquence de réduire la capacité des entreprises à investir, soit dans les moyens véhicules, soit dans la croissance externe.

	2018	2019	2020
Frais de personnel / VA	83,29%	84,38%	86,75%

Bilan économique (crédit-bail non retraité)

Présentation synthétique bilancielle non retraitée

Dans ce bilan économique des sociétés d'exploitation, les biens pris en crédit-bail ou en location financière n'ont pas été retraités.

L'actif est composé à 87,5 % par l'actif immobilisé. **Une part significative de l'actif immobilisé est constituée** des éléments incorporels liés à des **acquisitions d'autorisations de mise en service (AMS), d'autorisations de stationnement (ADS) et d'écarts d'acquisition**.

Le besoin en fonds de roulement consomme traditionnellement peu de ressources dans ce secteur d'activité, toutefois sa part dans les capitaux investis s'était accrue depuis 2018 (+1,07 point entre 2018 et 2019), pour décroître de manière significative entre 2019 et 2020 (- 6,46 points). Ce besoin s'est accru significativement en 2019 avec le déploiement de l'article 80, le délai de paiement des hôpitaux (au mieux 45 à 60 jours) venant se substituer à celui de l'Assurance Maladie (5 à 10 jours) et ce, sur 10 à 15 % du chiffre d'affaires en moyenne. La baisse du BFR en 2020 est due essentiellement au gel des cotisations sociales et des dettes fiscales dans le cadre de la crise sanitaire.

Total des capitaux investis	2018	2019	2020
Actif immobilisé	82,11%	81,04%	87,50%
Besoin en fond de roulement	17,89%	18,96%	12,50%
Total des capitaux investis	100,00%	100,00%	100,00%

Total des financements	2018	2019	2020
Fonds propres	89,58%	82,73%	91,64%
Dettes financières nettes	10,42%	17,27%	8,36%
Total des financements	100,00%	100,00%	100,00%

La dette différée au niveau de la profession est probablement **supérieure à 100 M€**.

Bilan économique (crédit-bail retraité)

Dans ce bilan économique des sociétés d'exploitation, les biens pris en crédit-bail ou en location financière ont été retraités comme des biens en pleine propriété faisant donc partie de l'actif immobilisé.

La valeur de ces biens en crédit-bail et location financière a été retenue pour 9,83 % du chiffre d'affaires. Cette valeur correspond à :

- Une répartition du chiffre d'affaires pour 55 % en ambulances et 45 % VSL et Taxis ;
- Une répartition des financements effectués au cours des dernières années pour les 2/3 en crédit-bail ou en location financière ;
- Un prix moyen ambulance de 55 K€ TTC ;
- Un prix moyen VSL ou Taxi de 15 K€ HT.

L'actif est composé d'environ 90 % d'actif immobilisé. Le BFR s'est retrouvé allégé en 2020 par le gel des paiements URSSAF. Cet indicateur doit être suivi de très près surtout lors de l'apurement du passif social et fiscal, risquant de générer des tensions de trésorerie.

Total des capitaux investis	2018	2019	2020
Actif immobilisé	84,67%	84,15%	89,55%
Besoin en fond de roulement	15,33%	15,85%	10,45%
Total des capitaux investis	100,00%	100,00%	100,00%

Les fonds propres représentent **76,64 %** des financements à fin 2020.

Les dettes financières nettes représentent **23,36 %** des financements à fin 2020.

Les dettes financières représentent **30,48 %** des capitaux propres.

Total des financements	2018	2019	2020
Fonds propres	76,73%	69,18%	76,64%
Dettes financières nettes	23,27%	30,82%	23,36%
Total des financements	100,00%	100,00%	100,00%

Rentabilité économique

Analyse de sa formation

La rentabilité économique mesure la capacité de l'activité à dégager un résultat pour un niveau d'investissement donné.

Elle est la combinaison de deux ratios :

- Le taux de profitabilité (Résultat d'Exploitation/Chiffre d'affaires) ;
- La rotation de l'actif économique (Chiffre d'affaires réalisé en fonction du capital investi).

L'indice de profitabilité

Le résultat d'exploitation est retraité des charges financières liées aux charges de crédit-bail et locations financières ainsi que des frais de personnel pour un montant forfaitaire de 40 K€ pour toute société ayant un ratio Frais de Personnel/CA inférieur à 50%.

Le taux de profitabilité, en baisse en 2019, reprend 0,84 point en 2020 pour atteindre 3,36 %, sans toutefois retrouver son niveau de 2018. Cette amélioration provient des entreprises de plus de 20 salariés.

Taux de profitabilité retraité	2018	2019	2020
Moins de 10 salariés	5,44%	4,38%	3,42%
Entre 10 et 20 salariés	2,71%	3,57%	3,33%
Entre 20 et 50 salariés	2,85%	-0,87%	2,51%
Plus de 50 salariés	2,92%	1,79%	3,85%
Total de l'échantillon	3,63%	2,52%	3,36%



Rentabilité économique

La rentabilité économique est le fruit de la profitabilité (3,36 %) et de l'intensité capitalistique du secteur.

Pour 1 € investi, les entreprises dégagent 1,67 € de CA en 2020, **le taux d'utilisation des actifs investis baisse**. Ceci est lié à la baisse de chiffre d'affaires due à la crise sanitaire.

La rentabilité économique du secteur **s'améliore légèrement en 2020, elle atteint 5,59 %**. Elle ne retrouve toutefois pas son niveau de 2018.

Rotation des capitaux investis retraités	2018	2019	2020
Moins de 10 salariés	1,59	1,50	1,47
Entre 10 et 20 salariés	2,16	2,13	2,14
Entre 20 et 50 salariés	2,29	2,01	2,04
Plus de 50 salariés	1,63	1,39	1,43
Total de l'échantillon	1,82	1,67	1,67

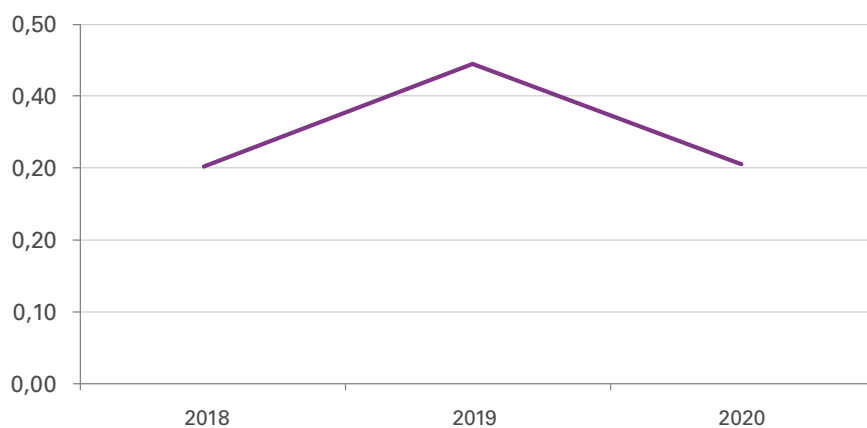
Rentabilité économique (crédit-bail retraité et frais de personnel)	2018	2019	2020
Moins de 10 salariés	8,66%	6,56%	5,03%
Entre 10 et 20 salariés	5,84%	7,60%	7,13%
Entre 20 et 50 salariés	6,53%	-1,76%	5,14%
Plus de 50 salariés	4,75%	2,49%	5,51%
Total de l'échantillon	6,62%	4,20%	5,59%

Gearing : ratio d'endettement

Ce ratio permet de mesurer le niveau de la dette par rapport aux fonds propres.

La dette retenue est la dette nette (emprunt – trésorerie excédentaire + dettes en crédit-bail et locations financières) des sociétés. La dette différée auprès des organismes sociaux n'est pas intégrée dans cette dette nette.

Le ratio (gearing) en 2020 **retrouve le niveau atteint en 2018, à savoir 0,3**. Nous constatons une diminution du poids de la dette.



	2018	2019	2020
Ratio d'endettement net	0,30	0,45	0,30

2



Analyse qualitative

Méthodologie

Dans le cadre de l'analyse qualitative, nous avons envoyé un questionnaire à 373 sociétés du secteur du transport sanitaire. 132 questionnaires ont pu être pleinement exploités.

Ces questionnaires nous ont permis de collecter de façon anonyme des données financières mais également non financières sur les trois dernières années.



Informations financières

- Bilan
- Liasse fiscale
- Compte de résultat



Informations non financières

- Informations sur le chiffre d'affaires (ambulance [dont garde ambulancière]; VSL; taxi; autres) ;
- Informations sur le personnel :
 - Répartition des effectifs (direction, personnel administratif, régulation, facturation, personnel roulant) ;
 - Les frais de personnel des holdings ont été intégrés pour leur valeur réelle ;
 - Nombre de DEA par catégorie socio-professionnelle.
- Informations sur les investissements de véhicules :
 - Nombre de véhicules acquis par type (ambulance, VSL, taxi, autres) ;
 - Valeur de l'investissement ;
 - Mode de financement.

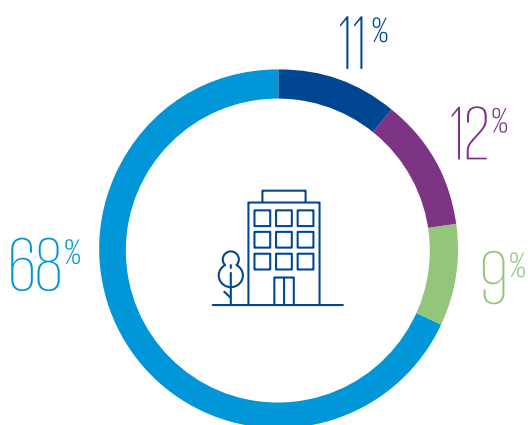
Périmètre du panel

Les 132 sociétés du panel réalisent un chiffre d'affaires cumulé de 146 M€ en 2020.

79% du chiffre d'affaires est réalisé par les 89 sociétés de plus de 50 salariés.

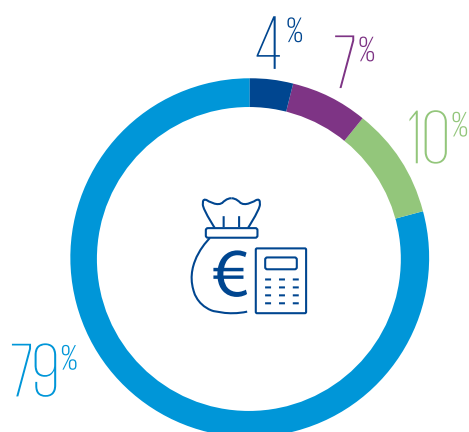
	Nombre d'entreprises du panel	Chiffre d'affaires 2020 (en K€)
Moins de 10 salariés	15	4 867
Entre 10 et 20 salariés	16	10 657
Entre 20 et 50 salariés	12	15 011
Plus de 50 salariés	89	115 841
Total du panel	132	146 376

Composition du panel par typologie de société



● Moins de 10 salariés ● Entre 10 et 20 salariés
● Entre 20 et 50 salariés ● Plus de 50 salariés

Répartition du chiffre d'affaires 2020 par typologie de société



● Moins de 10 salariés ● Entre 10 et 20 salariés
● Entre 20 et 50 salariés ● Plus de 50 salariés

Répartition du chiffre d'affaires par activité

Répartition du CA du panel par activité sur 3 ans (en K€)

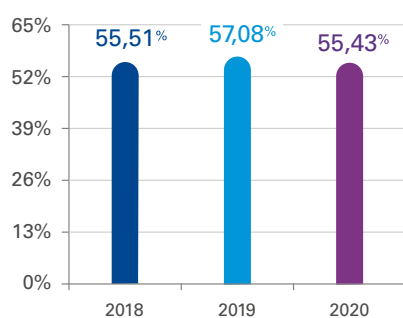
En 2020, le CA diminue de 8,42 % toutes activités confondues. La baisse du chiffre d'affaires hors « Aides et Subventions » est de 11,9 %.

La quote-part du chiffre d'affaires Ambulances baisse de 1,65 point par rapport à 2019.

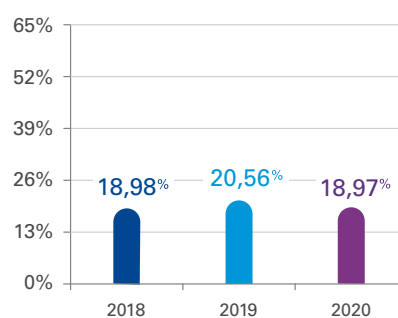
Répartition du CA du panel par activité sur 3 ans (en K€) :

	2018		2019		2020	
CA Ambulances	91 654	55,51%	91 234	57,08%	81 137	55,43%
CA VSL	31 347	18,98%	32 860	20,56%	27 773	18,97%
CA Taxi	22 352	13,54%	21 177	13,25%	17 450	11,92%
Autres	19 065	11,55%	14 296	8,94%	14 274	9,75%
Aides et Subventions	707	0,43%	266	0,17%	5 742	3,92%
Total	165 124		159 834		146 376	

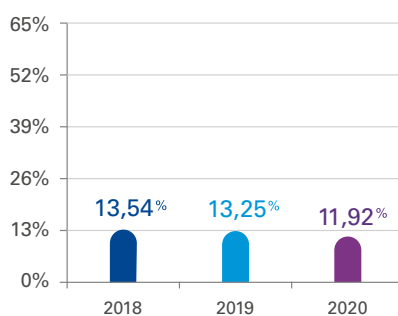
CA Ambulances



CA VSL



CA Taxis



Répartition du chiffre d'affaires par strates

Évolution du C.A. par strates d'effectifs en 2020 (hors aides et subventions et autres activités)

Avec la crise sanitaire, nous avons décidé d'ajouter à notre analyse une évolution du chiffre d'affaires par strates d'effectifs entre 2018 et 2020.

Ainsi, ce sont les entreprises de moins de 10 salariés qui subissent la plus grosse perte de chiffre d'affaires en 2020 sur le secteur (-14,4 % par rapport à 2019).

La baisse de chiffre d'affaires des sociétés de plus de 10 salariés se situe entre 11,7 % et 13,1 %.

Évolution du CA des activités Ambulances - VSL et Taxi

	2018	2019	Variation 2019/2018	2020	Variation 2020/2019
Moins de 10 salariés	5 156	5 011	-2,80%	4 288	-14,4%
Entre 10 et 20 salariés	11 338	11 298	-0,35%	9 843	-12,9%
Entre 20 et 50 salariés	14 626	14 395	-1,59%	12 716	-11,7%
Plus de 50 salariés	114 232	114 568	0,29%	99 513	-13,1%
Total	145 352	145 271	-0,1%	126 360	-13,0%

Analyse du chiffre d'affaires hors autres activités et aides

	2018	2019	2020
CA Ambulances	59,3%	57,7%	59,3%
CA VSL	21,6%	22,6%	22%
CA Taxis	15,4%	14,6%	13,8%
CA Gardes	3,8%	5,1%	4,9%

Les grandes tendances

Les grandes tendances (en K€)

	2018		2019		2020	
	En valeurs	% du CA	En valeurs	% du CA	En valeurs	% du CA
CA en K€	165 124		159 834		146 376	
Coût direct hors véhicules	-3 393	-2,05%	-3 424	-2,14%	-2 779	-1,90%
Impôts et taxes	-1 968	-1,19%	-1 871	-1,17%	-1 628	-1,11%
TVA	-3 917	-2,37%	-4 233	-2,65%	-4 079	-2,79%
Structure	-18 833	-11,41%	-19 194	-12,01%	-18 329	-12,52%
Véhicules	-20 532	-12,43%	-21 645	-13,54%	-17 988	-12,29%
Masse salariale	-110 382	-66,85%	-109 110	-68,26%	-97 039	-66,29%
Résultat financier	-223	-0,14%	-419	-0,26%	-424	-0,29%
DAP/Résultat exceptionnel	-162	-0,10%	219	0,14%	433	0,30%
Impôts	-575	-0,35%	-486	-0,30%	-956	-0,65%
Résultat net	-5 140	3,11%	-328	-0,21%	-3 586	-2,45%

Les charges de personnel restent le poste le plus important du compte de résultat, elles représentent 66,29 % du chiffre d'affaires en 2020. Leur part diminue néanmoins de 1,97 point par rapport à 2019.

En 2020, la part du coût des véhicules est en diminution à 12,29 % du chiffre d'affaires et **baisse de 16,89% en valeur**.

Les impôts et taxes, ainsi que la TVA restent quasiment stables en 2020 en part du chiffre d'affaires. Ils pèsent à eux deux 3,90 % du CA.

Le poids des frais de structure s'alourdit entre 2019 et 2020 (12,52 % du chiffre d'affaires), ceci est lié aux coûts fixes qui ne peuvent être absorbés dans une phase de baisse de l'activité.

La charge d'impôt sur les sociétés augmente en 2020, elle atteint 0,65 % du chiffre d'affaires.

Le résultat net du panel ne représente que 2,45 % du chiffre d'affaires en 2020.

Analyse du coût des véhicules

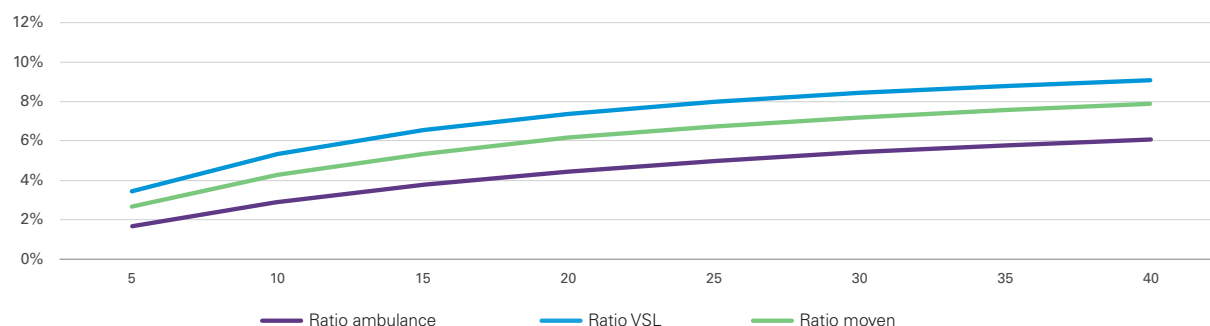
En valeur, le coût des véhicules a diminué entre 2019 et 2020 et décroît également par rapport à 2018 (-12,39 %) du fait essentiellement de la diminution du coût des carburants (-23,94 %), le prix du carburant avait significativement baissé au 1^{er} semestre 2020, de plus, une part du chiffre d'affaires est constituée des aides perçues qui ne donnent pas lieu à consommation de carburant.

Cette diminution est partiellement absorbée par une augmentation des frais d'entretien et petit équipement (+6,3% depuis 2018). En effet durant la crise, les entreprises ont remis à niveau leur parc en réalisant des travaux de carrosserie et d'entretien préventif.

Compte de résultat agrégé

	2018		2019		2020	
	En valeurs	% du CA	En valeurs	% du CA	En valeurs	% du CA
CA en K€	165 124		159 834		146 376	
Carburant	7 412	4,49%	7 096	4,44%	5 638	3,85%
Coût de l'investissement (DAP, CB, Loc)	9 118	5,52%	10 548	6,60%	8 133	5,56%
Entretien et petit équipement	2 834	1,72%	2 931	1,83%	3 012	2,06%
Assurances	1 168	0,71%	1 069	0,67%	1 205	0,82%
Total coût des véhicules	20 532	12,43%	21 645	13,54%	17 988	12,29%

Évolution du coût du carburant (en % du CA) en fonction du nombre de km parcourus



Le graphique ci-dessus indique le poids estimé du coût du carburant dans le chiffre d'affaires pour l'Ambulance et le VSL ainsi que la moyenne constatée en fonction du poids respectif des activités dans le chiffre d'affaires global. **Le budget carburant standard** d'une entreprise réalisant 55 % de son activité en ambulance et effectuant en moyenne 10 km en charge par mission **est de 4,27 %**. Pour une moyenne de 15 km, ce ratio s'élève à 5,34 % du chiffre d'affaires.

Frais de personnel / chiffre d'affaires

Le coût du personnel comprend :

- Les salaires bruts de l'ensemble du personnel roulant et de structure ;
- Les salaires bruts de la direction ;
- Les charges sociales et fiscales sur les salaires ;
- Les taxes sur les salaires ;
- Les frais de formation (y compris la taxe formation continue) ;
- Les frais de déplacement ;
- Les frais de personnel refacturés par les sociétés mères auprès des filiales dans le cas des sociétés faisant partie d'un groupe.

Les frais de personnel **diminuent de 11,06%** entre 2019 et 2020 sur le total de l'échantillon.

Frais de personnel retraités en K€

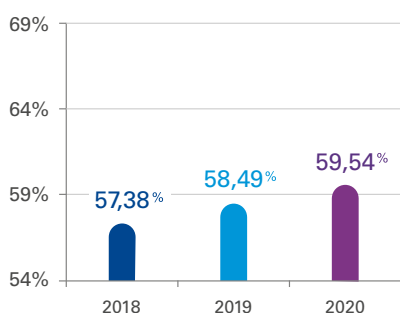
	2018	2019	2020
Moins de 10 salariés	3 170	3 159	2 898
Entre 10 et 20 salariés	7 719	7 644	7 419
Entre 20 et 50 salariés	10 364	10 610	10 184
Plus de 50 salariés	89 129	87 697	76 538
Total de l'échantillon	110 382	109 110	97 039



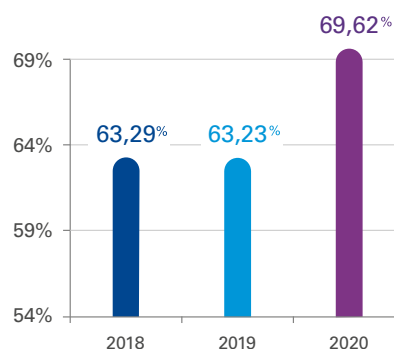
Part des frais de personnel dans le chiffre d'affaires

- **La part des frais de personnel dans le chiffre d'affaires baisse de 1,97 point entre 2019 et 2020.** Cette évolution varie selon les tranches d'effectif. Sur le total de l'échantillon, les entreprises retrouvent un niveau proche de celui de 2018.
- L'évolution par taille d'entreprises tend à montrer qu'en 2020 les sociétés de 10 à 50 salariés sont celles qui **ont eu le poids de frais de personnel** par rapport au chiffre d'affaires **le plus élevé**.

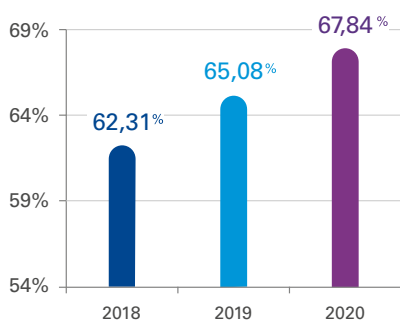
≤ 10 salariés



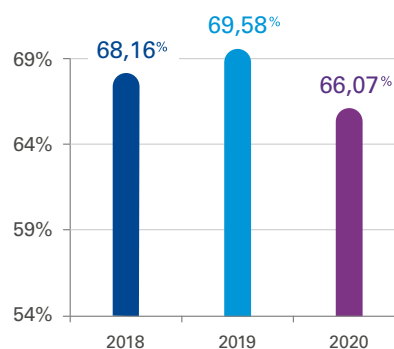
Entre 10 et 20 salariés



Entre 20 et 50 salariés



> à 50 salariés



Quote part des frais de personnel dans le CA

	2018	2019	2020
Total de l'échantillon	66,85%	68,26%	66,29%

Répartition du personnel et nombre de DEA

Quote part des DEA

	Direction + Administratif	Régulation / Facturation	Roulant	Total
Nombre de salariés	91	33	1 010	1 134
Nombre de DEA	22	11	631	664
Quote-part du personnel	8,0%	2,9%	89,1%	100,0%
Quote-part de DEA	24,2%	33,3%	62,5%	58,6%

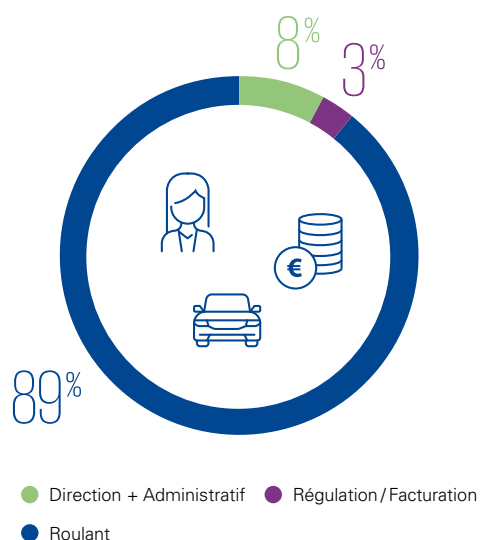
Le personnel « roulant » représente 89,1 % des effectifs.

Le chiffre d'affaires moyen par personnel roulant est de 58 K€, chiffre faible mais cohérent en 2020.

Les salariés titulaires d'un DEA constituent 58,6 % des effectifs globaux des entreprises observées.

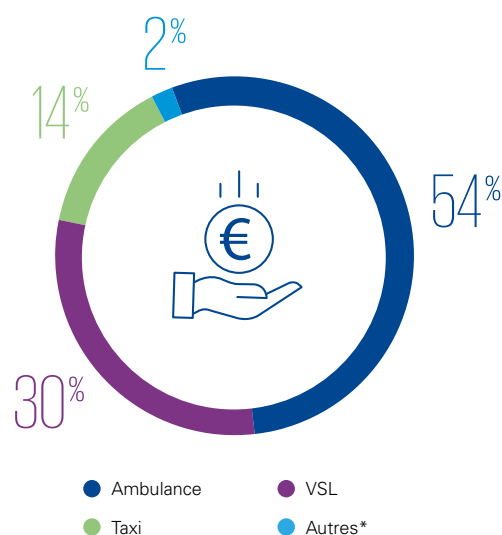
Les DEA représentent 62,5 % des personnels roulants.

La quote-part de personnel affectée à la régulation-facturation et aux fonctions administratives est de 10,9 % de l'ensemble.



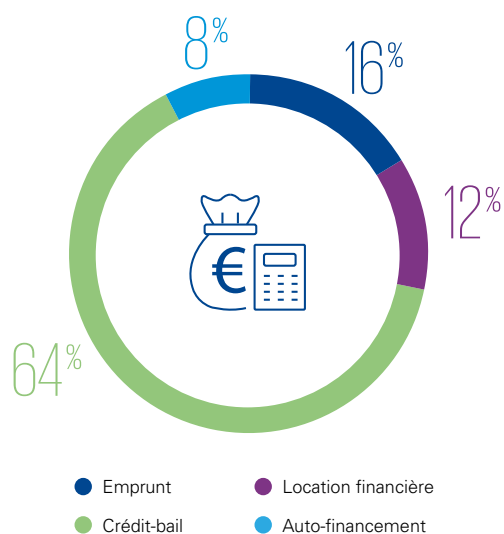
Focus sur les investissements en véhicules et leur mode de financement

Les investissements
en ambulance
restent majoritaires
(54%).



Le crédit bail
est le mode de
financement le plus
utilisé **(64%)**.

La location
financière reste
encore marginale
dans le mode de
financement des
entreprises (12%).



Conclusion

L'étude quantitative réalisée nous apporte un certain nombre d'éclairages sur la situation économique du secteur du transport sanitaire à fin 2020.

L'observation du panel des 200 sociétés représentatives de l'activité du transport sanitaire conduit aux constats suivants :

- un chiffre d'affaires en baisse importante de 6,43 % (y compris les aides et subventions perçues) ;
- un léger redressement du taux de résultat net qui reste faible et atteint 2,42 % du chiffre d'affaires ;
- une cotation du risque sectoriel par Xerfi qui s'améliore en 2020 (50,1) mais constitue un risque dit « marqué », évalué à la hausse en 2021 (57,9) ;
- une relative stabilité dans la répartition de la population des sociétés par taille.

L'analyse approfondie de ce même panel réalisant 141 M€ de chiffre d'affaires permet d'aller plus avant dans la compréhension des performances du secteur, on y constate :

- un taux de valeur ajoutée retraitée d'une part, des coûts d'investissements financés en crédit-bail et location financière, et, d'autre part, des prestations holding, qui diminue pour atteindre 77,6 % du chiffre d'affaires ;
- un taux d'excédent brut d'exploitation qui se redresse et s'élève à 8,31 % du chiffre d'affaires ; l'évolution des coûts liée d'une part, aux charges externes (carburant particulièrement) et, d'autre part, aux frais de personnel (recours limité au chômage partiel), a permis de compenser la baisse de la valeur ajoutée ;
- des frais de personnel qui ont baissé de 4,93 %. Leur part dans la valeur ajoutée s'élève à 86,75 % en 2020, soit un accroissement de 2,37 points en un an, ce niveau est très élevé et ne peut être pérennisé sans mettre en risque les investissements nécessaires au maintien de l'outil de travail. Ces frais atteignent 67,32 % du chiffre d'affaires ;
- une situation financière des sociétés qui semble s'améliorer : le niveau d'endettement apparent baisse à 23,36 % du total des financements. Tous modes de financements confondus la dette nette représente 30,5 % des fonds propres, toutefois cette amélioration est en trompe-l'œil compte tenu de la dette accumulée auprès des organismes sociaux et des services fiscaux lors de cette période de crise sanitaire, dette pouvant être estimée entre 5 et 10 % du chiffre d'affaires en moyenne ;
- une rentabilité économique qui se redresse légèrement : on observe d'une part, une amélioration du taux de profitabilité atteignant 3,36 % du chiffre d'affaires, et d'autre part, une baisse du niveau de productivité moyen, toutes tailles d'entreprises confondues, 1 € d'investissement permet de réaliser 1,67 € de chiffre d'affaires, baisse importante liée au recul du chiffre d'affaires.

Dans le contexte de 2020, la santé financière des entreprises a continué à être fragile, cette année peut être analysée en fonction des décisions suivantes :

- la mesure de sauvegarde exceptionnelle prise au 1^{er} semestre, malgré cette mesure les entreprises ont continué à connaître une période très difficile ;
- les mesures prises à court terme, d'une part, par l'Assurance Maladie, avec une aide conjoncturelle visant à pallier la baisse d'activité (les soldes des aides constatés dans les comptes de 2020 sont attendus en matière de trésorerie en 2021), et, d'autre part, par l'Etat, avec le report des charges sociales et la possibilité de souscrire un PGE, ont donné un ballon d'oxygène; le contexte de crise sanitaire a toutefois accru les difficultés ;
- les nouveaux tarifs conventionnels résultant de la signature de l'avenant du 22/12/2020 qui vont contribuer à redresser légèrement les marges des entreprises en 2021 et leur permettre d'investir dans l'outil de travail, investissements sur le parc mais aussi dans les équipements sanitaires et technologiques.

L'étude qualitative réalisée nous permet de mieux comprendre les enjeux essentiels auxquels sont confrontées les entreprises de transport sanitaire sur le plan de l'exploitation.

L'observation approfondie d'une population de 132 entreprises réalisant 146,4 M€ de chiffre d'affaires nous conduit en 2020 aux constats suivants :

- la répartition du chiffre d'affaires dans les entreprises de transport sanitaire (hors aides, subventions et autres activités) évolue légèrement dans ce contexte de baisse d'activité ; l'activité Ambulance représente 59,3 % du chiffre d'affaires, les gardes départementales s'élèvent à 4,9 %, l'activité VSL atteint 22 % du chiffre d'affaires et l'activité Taxis, 13,8 % ;
- l'analyse des frais de véhicules amène à constater une baisse du coût à hauteur de 12,29 % du chiffre d'affaires ; on observe une réduction forte du coût du carburant, -24 % sur 2 ans, malheureusement celui-ci est reparti fortement à la hausse depuis la mi-2020. Le niveau des investissements réalisés semble se stabiliser autour de 6 % du chiffre d'affaires, ce qui paraît légèrement en deçà du besoin de renouvellement du parc ;
- les frais de personnel décroissent mais restent à un niveau élevé, ils représentent 66,29 % du chiffre d'affaires. L'effort sur la recherche d'une économie d'échelle sur les fonctions support doit être impérativement poursuivi.

On peut considérer que le niveau d'évolution de la demande devrait être de nouveau positif en 2021.

Dans cet environnement, les enjeux majeurs à court terme en 2021 seront, d'une part, de continuer à restaurer les marges d'exploitation, et, d'autre part, de prendre les bonnes décisions en matière de sortie de PGE et d'étalement de la dette sociale et fiscale accumulée lors de la crise sanitaire.

Sur le plan professionnel, la mise en place de la nouvelle rémunération de la Garde départementale est indispensable.



Contact

Marc Basset

Associé, Directeur

Tél. : +33 (0)1 55 68 20 14

Port. : +33 (0)6 11 71 05 02

E-mail : mbasset@kpmg.fr

Cette étude a été coordonnée et supervisée par Marc Basset, Associé, avec l'aide de François Amiot, Fouad Guerchaoui, Béatrice Muniz.

kpmg.fr/socialmedia



Les informations contenues dans ce document sont d'ordre général et ne sont pas destinées à traiter les particularités d'une personne ou d'une entité. Bien que nous fassions tout notre possible pour fournir des informations exactes et appropriées, nous ne pouvons garantir que ces informations seront toujours exactes à une date ultérieure. Elles ne peuvent ni ne doivent servir de support à des décisions sans validation par les professionnels ad hoc. KPMG S.A. est le membre français de l'organisation mondiale KPMG constituée de cabinets indépendants affiliés à KPMG International Limited, une société de droit anglais (« private company limited by guarantee »). KPMG International et ses entités liées ne proposent pas de services aux clients. Aucun cabinet membre n'a le droit d'engager KPMG International ou les autres cabinets membres vis-à-vis des tiers. KPMG International n'a le droit d'engager aucun cabinet membre.

© 2021 KPMG S.A., société anonyme d'expertise comptable et de commissariat aux comptes, membre français de l'organisation mondiale KPMG constituée de cabinets indépendants affiliés à KPMG International Limited, une société de droit anglais (« private company limited by guarantee »). Tous droits réservés. Le nom et le logo KPMG sont des marques utilisées sous licence par les cabinets indépendants membres de l'organisation mondiale KPMG. Imprimé en France.
Conception - Réalisation : Direction de la Communication - OLIVER - Septembre 2021.

Crédits photos : iStock, DR.

kpmg.fr