

Étude

 **KPMG Pulse**

Observatoire du Transport Sanitaire 2022

20^{ème} édition





Sommaire

Edito	5
1. Analyse quantitative	7
1.1 Les tendances macro-économiques	8
Perspective du marché Xerfi Risk (Source Xerfi)	8
Périmètre de l'étude : nombre de sociétés	10
Périmètre de l'étude : chiffre d'affaires en 2021	11
Évolution de la répartition du chiffre d'affaires des sociétés par taille	12
Évolution du chiffre d'affaires par taille de société	13
Taux de valeur ajoutée : richesse créée par l'entreprise	14
Évolution du coût du carburant	15
Évolution du coût du travail	16
Résultat net	19
1.2 Au niveau micro-économique	20
Évolution du chiffre d'affaires	20
Taux de valeur ajoutée retraitée : richesse créée par l'entreprise	21
Part de l'EBE (retraité) dans le chiffre d'affaires	22
Part des frais de personnel retraités dans le chiffre d'affaires	23
Part des frais de personnel retraités dans la valeur ajoutée	24
Bilan économique (crédit-bail non retraité)	25
Bilan économique (crédit-bail retraité)	26
Rentabilité économique : analyse de sa formation	27
Rentabilité économique : l'indice de profitabilité	27
Rentabilité économique	28
Gearing : ratio d'endettement	29
2. Analyse qualitative	31
Méthodologie	32
Périmètre du panel	33
Répartition du chiffre d'affaires par activité	34
Les grandes tendances	35
Analyse du coût des véhicules	36
Frais de personnel / chiffre d'affaires	37
Part des frais de personnel dans le chiffre d'affaires	38
Répartition du personnel et nombre de DEA	39
Focus sur les investissements en véhicules et leur mode de financement	40
3. Les dernières évolutions du secteur	43
Constats 2022	44
Analyse prospective 2022-2023 du secteur dans sa globalité	46
Conclusion	48

Édito

C'est avec un plaisir renouvelé que nous vous présentons l'Observatoire du Transport Sanitaire 2022. Nous avons réalisé, cette année, la 20^{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. L'ensemble des acteurs du secteur de la santé l'utilise également pour s'informer sur les enjeux, les résultats et les difficultés réelles rencontrées par ce secteur.

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), la croissance de la demande est assez linéaire.

La dernière convention tarifaire signée le 22 décembre 2020 a apporté une revalorisation des prestations à partir de mars 2021 et va trouver son aboutissement en 2022 avec la mise en œuvre de la réforme liée à l'urgence préhospitalière.

2021, et encore plus 2022, voient apparaître ou s'intensifier de nouveaux enjeux majeurs pour les entreprises : les difficultés accrues de recrutement, la pression salariale liée au manque de main d'œuvre et à l'inflation, l'envol du prix du carburant, les difficultés à renouveler le parc de véhicules devant la rareté de l'offre et son renchérissement et l'inflation sur l'ensemble des frais généraux, conduisent la profession vers des difficultés majeures à très court terme.

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.

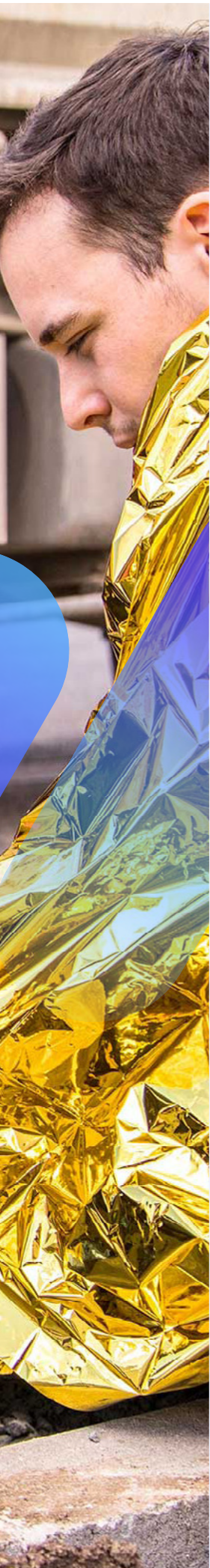
Au-delà de ces éléments conjoncturels cruciaux, une meilleure organisation des transports est incontournable afin de répondre aux attentes des patients (fluidité et qualité du parcours de soins), à la gestion des capacités hospitalières (optimisation des flux de patients) et à l'impératif de gain de 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 ne se mettent pas en place.

Ainsi, depuis plusieurs années, le domaine du transport sanitaire, malgré une croissance de son chiffre d'affaires, est confronté à des enjeux économiques croissants. Quel impact a encore la crise sanitaire de 2020 ? Quels sont les enjeux de 2022 après le rebond constaté en 2021 ?

Nous vous souhaitons une bonne lecture de cet Observatoire du Transport Sanitaire 2022.

MARC BASSET
Associé, Directeur





CHAPITRE 1

Analyse quantitative

1.1 | LES TENDANCES MACRO-ÉCONOMIQUES

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 défailtantes 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**

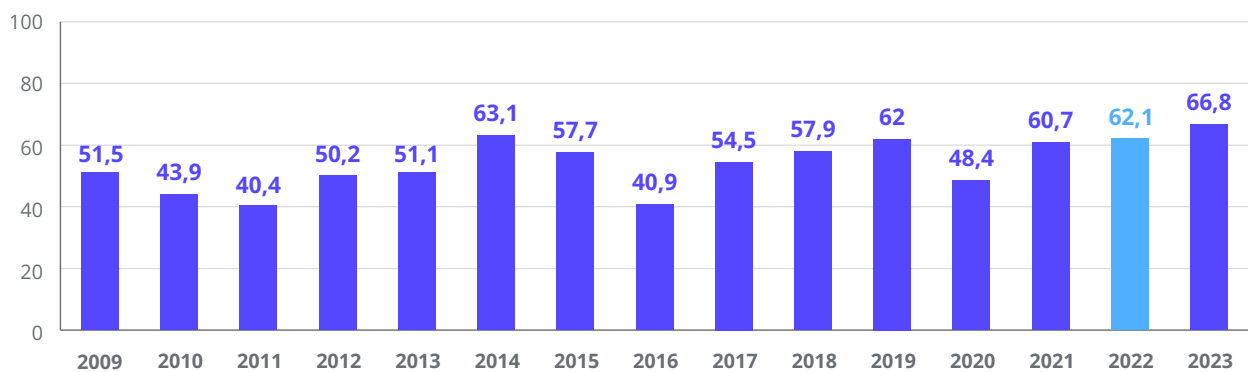
* SOURCE XERFI



Xerfi risk

Données annuelles et prévisionnelles

Unité : Note risk



62,1 Transport Sanitaire



« Le risque instantané du secteur s'est fixé à **65,6 fin mars 2022**. Ce scoring correspond à un risque fort. Le niveau de Xerfi Risk des transporteurs sanitaires est fixé à **62,1 pour 2022**, ce qui correspond à un risque supérieur à celui de 2021. Le risque sectoriel est considéré comme augmentant en 2023, le ratio de risque prévisionnel est estimé à **66,8**.»

—
Xerfi Risk

Périmètre de l'étude : nombre de sociétés

L'étude a porté sur l'évolution du secteur du transport sanitaire entre 2019 et 2020, puis entre 2020 et 2021.

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

- Code NAF 8690A
- Comptes déposés et disponibles : 2019, 2020, 2021.

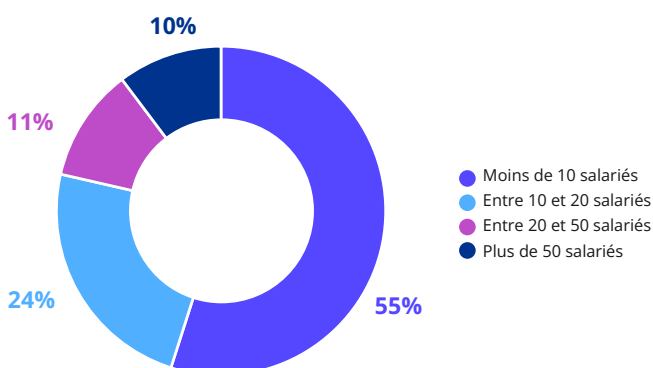
Les sociétés observées dans ce panel font partie d'un marché constitué de 4 865 sociétés déposant leurs comptes. Nous avons réalisé un échantillonnage par la méthode des quotas. La méthode conduit à déterminer de manière aléatoire une population d'entreprises représentatives en nombre que nous allons analyser de façon plus approfondie.

Le panel représentatif comprend **100 sociétés** déterminées de manière aléatoire.

Le panel retenu représente environ **5% du chiffre d'affaires** des entreprises du secteur.

	Nombre de sociétés du panel	Nombre de sociétés du marché	Pourcentage
Moins de 10 salariés	55	2 672	55%
Entre 10 et 20 salariés	24	1 151	24%
Entre 20 et 50 salariés	11	542	11%
Plus de 50 salariés	10	500	10%
Total	100	4 865	100%

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.

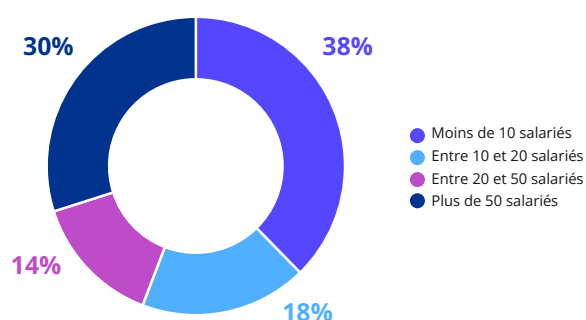
Certaines sociétés de taxis interviennent dans le secteur du transport sanitaire et relèvent du code NAF 4932Z, elles ne sont pas prises en compte dans cette étude.

Périmètre de l'étude : chiffre d'affaires en 2021

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

	Chiffre d'affaires cumulé 2021 (en K€)	Pourcentage
Moins de 10 salariés	42 337,27	37,68%
Entre 10 et 20 salariés	20 376,64	18,13%
Entre 20 et 50 salariés	16 029,29	14,27%
Plus de 50 salariés	33 620,28	29,92%
Total	112 363,48	100%

Répartition du chiffre d'affaires 2021 par typologie de société



Le panel est composé de **100 sociétés** (code Siret) réalisant un **chiffre d'affaires** cumulé de **112 M€** en 2021, soit un chiffre d'affaires moyen de 1 124 K€ par société.

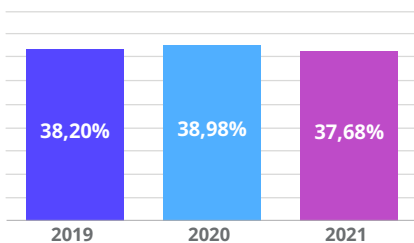
Dans le panel déterminé, les entreprises de moins de 10 salariés réalisent 38% du chiffre d'affaires global.

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

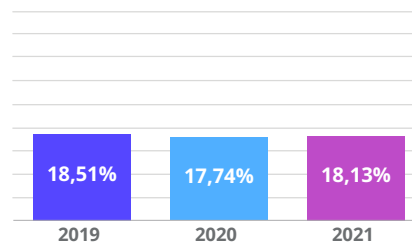
Répartition du chiffre d'affaires par taille de sociétés ou groupe de sociétés

Le poids des sociétés ou groupes de plus de 50 salariés est stable et passe de 28,95% en 2019 à 29,92% du chiffre d'affaires global en 2021. Dans la tranche des 20 à 50 salariés, on retrouve en 2021 le niveau constaté en 2019. Le poids des sociétés de 10 à 20 salariés suit la même évolution. En revanche, la part des moins de 10 salariés baisse de 0,52 point entre 2019 et 2021. Les plus petites sociétés et les plus grandes (capacité à mieux traiter les demandes d'aides conjoncturelles) avaient mieux résisté à la période de la crise sanitaire de 2020 en termes de chiffre d'affaires.

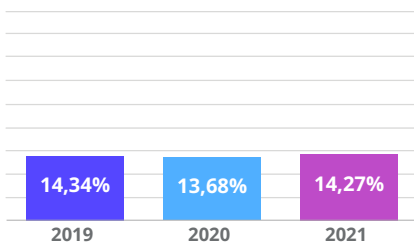
≤ 10 salariés



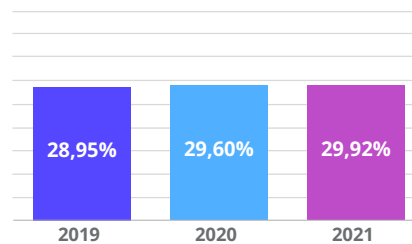
Entre 10 et 20 salariés



Entre 20 et 50 salariés



> 50 salariés

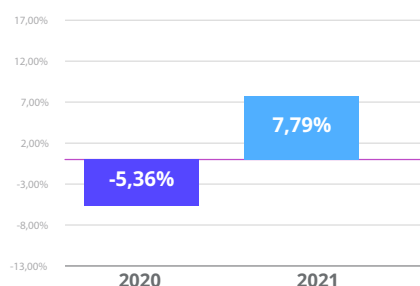


Les évolutions réglementaires et organisationnelles du transport sanitaire devraient **favoriser la consolidation du secteur**.

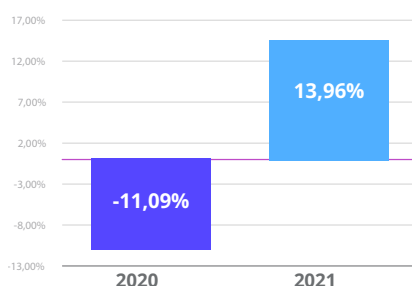
Les évolutions technologiques, le respect des critères RSE, la capacité à traiter les achats en période inflationniste vont nécessiter des compétences nouvelles.

Évolution du chiffre d'affaires par taille de société

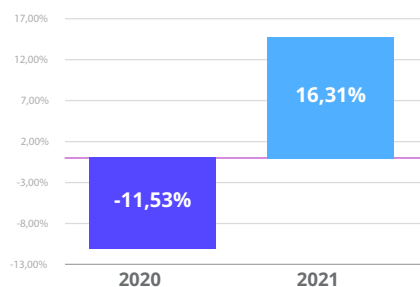
≤ 10 salariés



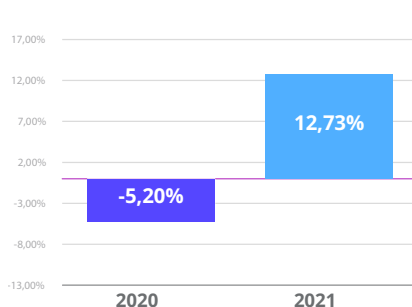
Entre 10 et 20 salariés



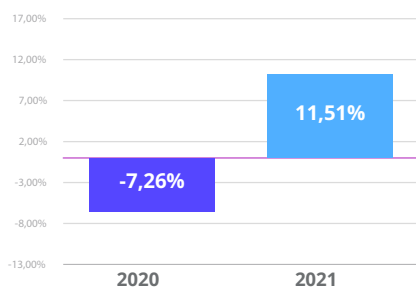
Entre 20 et 50 salariés



> 50 salariés



Taux de croissance du chiffre d'affaires



Le chiffre d'affaires n'intègre pas les aides perçues. Nous constatons **la baisse du CA** liée à la crise sanitaire dans toutes les entreprises du panel en 2020. Cette baisse de 2020 a été amortie par les aides perçues, estimées dans notre observatoire de l'an dernier à 3,92% du chiffre d'affaires.

Tous les segments de marché ont subi en 2020 la crise sanitaire, mais **ont retrouvé en 2021 un chiffre d'affaires supérieur à celui de 2019.**

Le **CA global du panel**, toutes tranches d'effectif confondues, **chute fortement** suite à l'impact économique de la crise sanitaire **en 2020**, soit **-7,26%** **puis repart à la hausse, +11,51%, en 2021.**

Le **chiffre d'affaires 2021**, se situe à **103%** du chiffre d'affaires constaté avant la crise sanitaire.

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€)	2019	2020	2021
Moins de 10 salariés	28,08	26,17	29,01
Entre 10 et 20 salariés	13,80	12,16	14,03
Entre 20 et 50 salariés	10,93	9,66	11,28
Plus de 50 salariés	21,68	20,26	23,48
Total du panel	74,49	68,26	77,80

La valeur ajoutée décroît fortement en valeur en 2020 (- 8.4%) puis **repart à la hausse** en 2021 (+ 13,97%), suivant en cela l'évolution du chiffre d'affaires.

Taux de valeur ajoutée	2019	2020	2021
Moins de 10 salariés	67,66%	66,64%	68,52%
Entre 10 et 20 salariés	68,61%	68,01%	68,88%
Entre 20 et 50 salariés	70,18%	70,12%	70,36%
Plus de 50 salariés	68,93%	67,93%	69,83%
Total du panel	68,56%	67,74%	69,24%

Le taux de Valeur Ajoutée se dégrade également en 2020. Les coûts fixes n'ont pu être ajustés à la baisse d'activité. Sur le total du panel, le niveau de 2021 augmente de 1,5 point, dépassant celui de 2019.

Par taille d'entreprise, les sociétés de plus de 50 salariés sont celles qui ont subi la plus forte baisse de taux de valeur ajoutée en 2020 (- 1 point), démontrant en cela une moins grande souplesse pour adapter leurs coûts fixes, puis leur taux augmente de 0,9 point en 2021 par rapport à 2019.

Évolution du coût du carburant

Analyse du coût du carburant

Le schéma ci-dessous présente l'évolution entre 2010 et 2022 du prix du gazole cuve moyenne mensuelle TTC, carburant de loin le plus utilisé à ce jour dans le secteur du transport sanitaire.

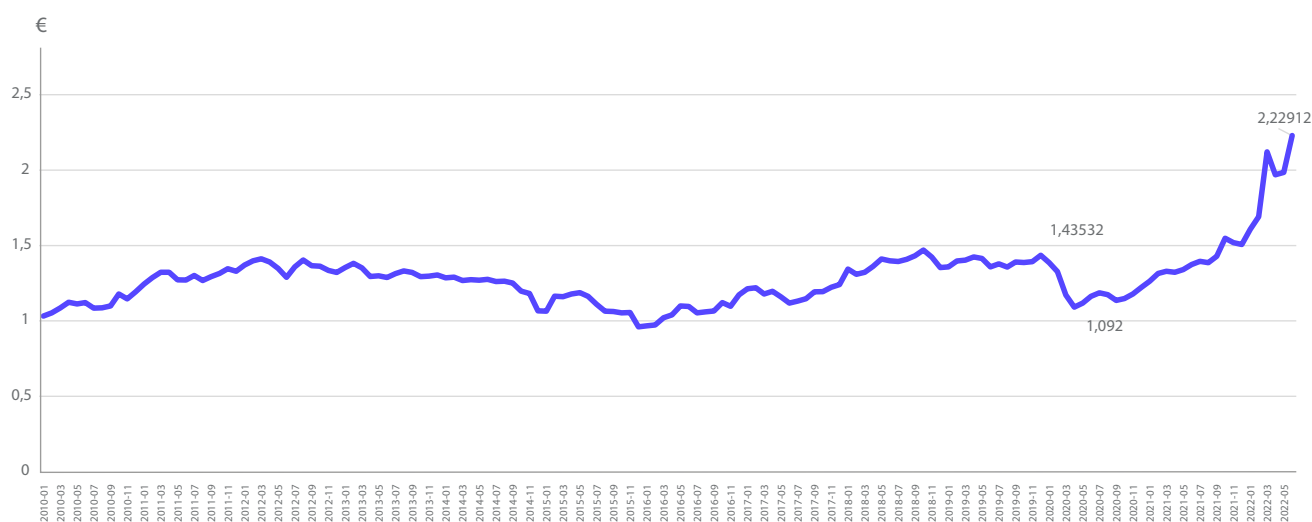
On remarque une **nette baisse du prix du gazole en 2020**, au début de la crise sanitaire, puis une remontée continue jusqu'en mars 2022, soit + 78% d'augmentation entre avril 2020 et mars 2022.

Le coût du gazole H.T constitue un élément significatif du coût de revient des prestations, il pèse historiquement 5% du chiffre d'affaires en moyenne ; ce taux est plus proche de 7 à 8% en 2022.

La **fiscalité** qui reste toujours plus **importante sur l'essence** (récupération partielle de la TVA, 80% en 2021) et l'absence de solutions de substitution suffisamment flexibles (véhicules électriques (autonomie), hybrides (coût d'entretien), hydrogène (solution peu adoptée à ce stade)) empêchent la mise en place rapide de solutions alternatives au gazole.

Évolution du prix du gasoil TTC cuve moyenne mensuelle en France entre 2010 et 2022

Prix TTC CNR gazole cuve moyenne mensuelle en €



Source : Comité National Routier

Aide exceptionnelle à l'acquisition de carburants

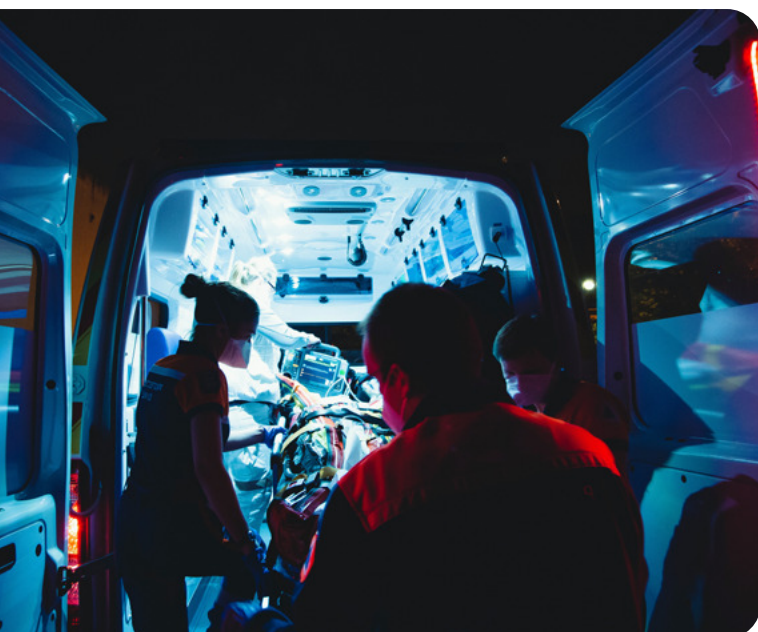
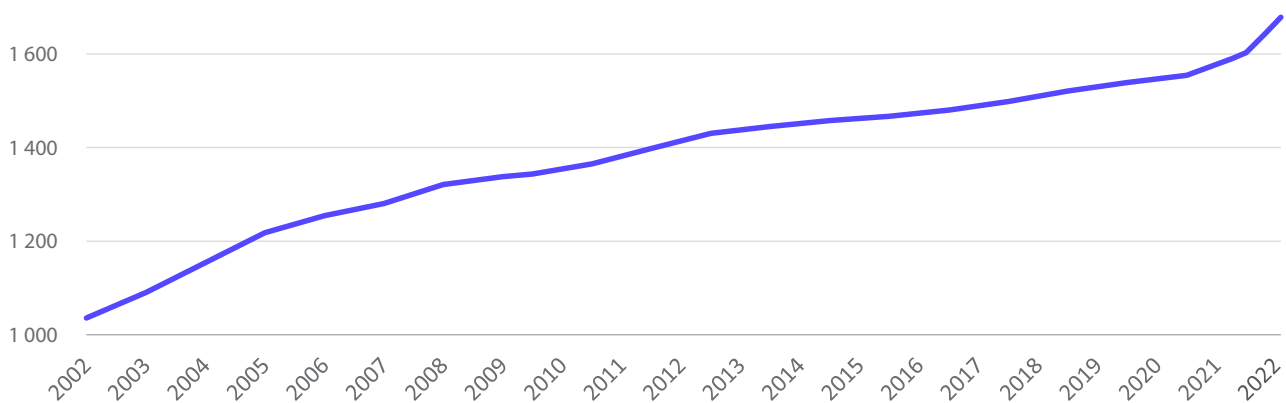
Conformément à l'article 17 du décret n° 2022-423 du 25 mars 2022 modifié par le décret n° 2022-1042 du 23 juillet 2022,

le prix CNR gazole cuve moyenne mensuelle n'intègre pas le tarif de l'aide exceptionnelle à l'acquisition de carburants, en vigueur du 27 mars 2022 au 31 août 2022.

Évolution du coût du travail

Analyse des facteurs liés du coût du travail

Évolution du SMIC mensuel brut entre 2002 et 2022 (en €)



Le graphique ci-dessus présente l'évolution du SMIC mensuel brut entre juillet 2002 et juillet 2022. On remarque **une augmentation régulière** jusqu'à fin 2020 **du SMIC** puis plus accélérée à partir de janvier 2021 jusqu'en août 2022, dans un contexte de reprise de l'inflation. Sur cette dernière période, la hausse représente 8% .

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

Le graphique ci-après présente l'évolution du taux de charges sociales entre 2014 et 2022 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.

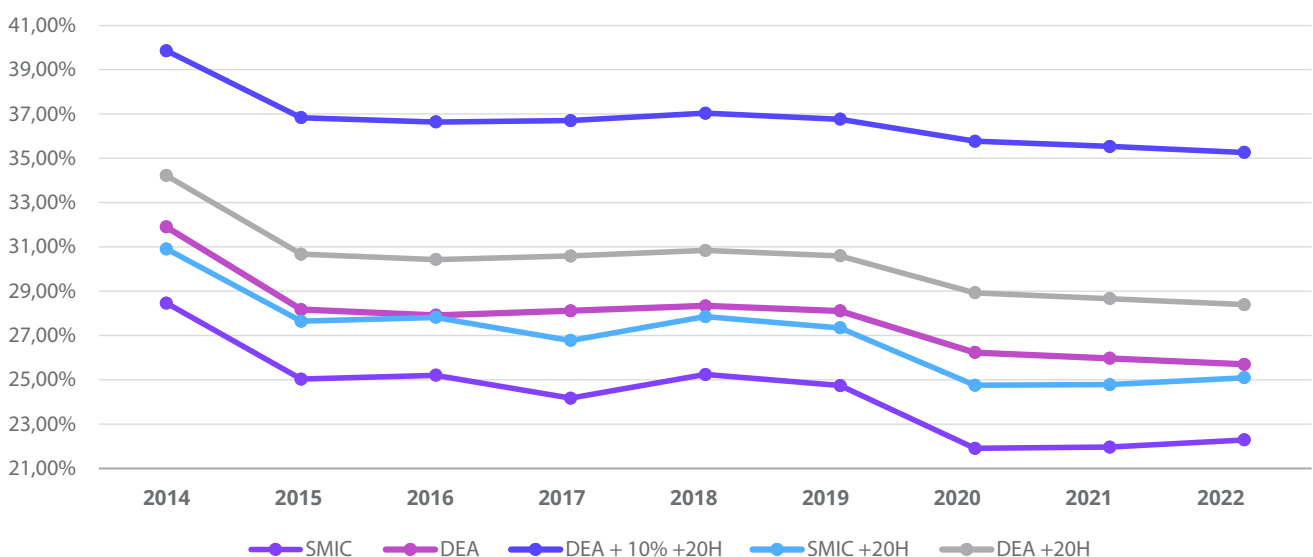
Pour chaque cas, afin de calculer le taux de charges sociales le plus juste, nous avons intégré 10% de rémunération complémentaire pour prendre en compte la rémunération des temps d'habillage et de déshabillage, l'ancienneté moyenne, les primes de non sinistre et les dépassements d'amplitude.

Nous constatons un maintien du taux entre 2020 et 2022 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 charge (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 28,7% sur les 3 dernières années pour un DEA réalisant 20 heures supplémentaires, y compris les éléments annexes ci-dessus
- Un taux moyen de 24,9% sur les 3 dernières années pour un salarié rémunéré au SMIC réalisant 20 heures supplémentaires en moyenne



Évolution du taux de charges sociales entre 2014 et 2022 (%)





Analyse du coût du travail

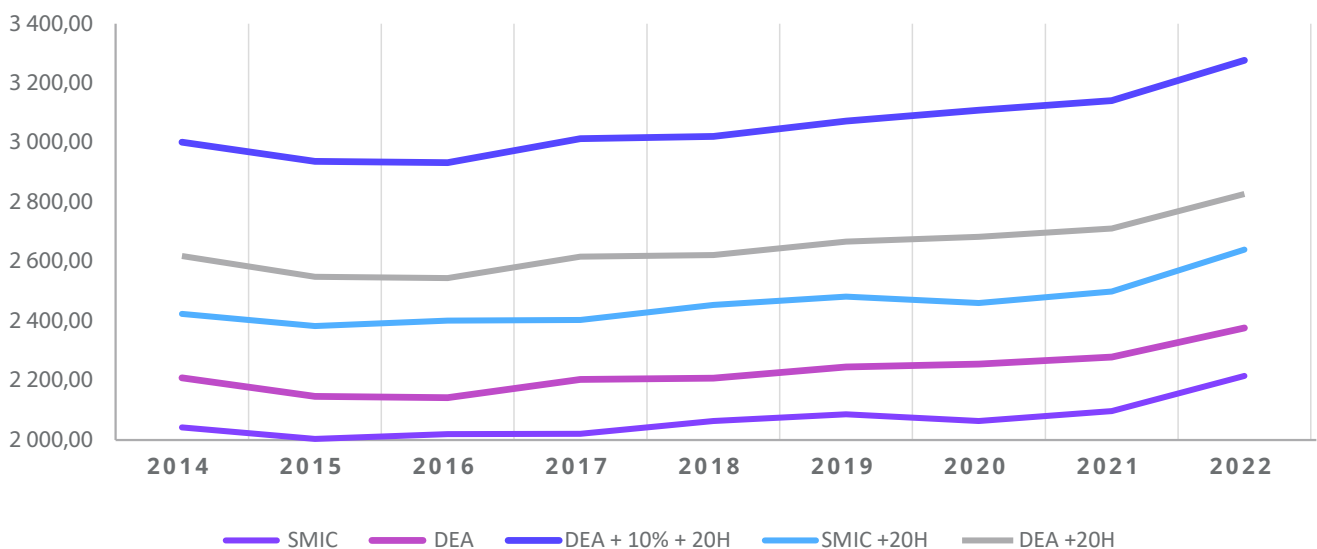
Le graphique ci-dessous présente l'évolution du coût du travail mensuel pour l'employeur entre janvier 2014 et janvier 2022 pour l'ensemble des cas de figure évoqués aux pages précédentes.

Le coût du travail a augmenté en 2021 de 1% pour un DEA faisant 20 heures supplémentaires en moyenne.

Le coût du travail a progressé en 2021 de 1,6% pour un salarié au SMIC faisant 20 heures supplémentaires en moyenne.

En 2022, compte tenu des NAO et de l'accroissement du SMIC, le coût du travail augmentera pour les DEA de + 5,02% et pour les salariés au SMIC de + 6,24%.

Évolution des coûts mensuels employeurs entre 2014 et 2022 (en €)



Résultat net

Évolution du résultat net des sociétés

Après deux années de stagnation, le résultat net augmente significativement sur l'ensemble du panel.

Résultat net (M€)	2019	2020	2021
Moins de 10 salariés	0,39	0,60	1,41
Entre 10 et 20 salariés	0,30	0,40	1,10
Entre 20 et 50 salariés	0,23	0,22	0,93
Plus de 50 salariés	0,20	0,50	1,57
Total du panel	1,11	1,72	5,01

Le taux du résultat net augmente de 2,75 points en 2021 sur l'ensemble du panel.

On remarque que les entreprises ayant un effectif entre 10 et 50 salariés affichent les taux de rentabilité les plus hauts en 2021.

Les entreprises de plus de 50 salariés ont réussi à redresser leur résultat net en 2021.

Taux de résultat net	2019	2020	2021
Moins de 10 salariés	0,93%	1,54%	3,34%
Entre 10 et 20 salariés	1,48%	2,26%	5,39%
Entre 20 et 50 salariés	1,45%	1,56%	5,80%
Plus de 50 salariés	0,63%	1,68%	4,67%
Total du panel	1,02%	1,71%	4,46%

1.2 | AU NIVEAU MICRO-ÉCONOMIQUE : LES PRINCIPAUX RATIOS

Évolution du chiffre d'affaires

L'activité du transport sanitaire chute de 7,26% en 2020, puis reprend une croissance de 11,5% en 2021.

Répartition du CA (M€)	2019	2020	2021	Variation CA 2020 /2021
Moins de 10 salariés	41,50	39,28	42,34	7,8%
Entre 10 et 20 salariés	20,11	17,88	20,38	14,0%
Entre 20 et 50 salariés	15,58	13,78	16,03	16,3%
Plus de 50 salariés	31,46	29,82	33,62	12,7%
Total du panel	108,65	100,76	112,36	11,5%

Les entreprises ayant un effectif compris entre 20 et 50 salariés **ont connu en 2020 la plus forte baisse de CA (- 11,5%),** mais également la plus importante hausse de CA (+ 16,3%) en 2021.



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

Taux de valeur ajoutée (retraitée)	2019	2020	2021
Moins de 10 salariés	77,66%	76,14%	78,02%
Entre 10 et 20 salariés	78,61%	77,51%	78,38%
Entre 20 et 50 salariés	80,18%	79,62%	79,86%
Plus de 50 salariés	78,93%	77,43%	79,33%
Total du panel	78,56%	77,24%	78,74%

La valeur ajoutée a été retraitée des charges de crédit-bail et de locations financières (4,5% pour 2019 et 4% du chiffre d'affaires pour 2020 et 2021) 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 **baisse de 1,32 point en 2020** puis **regagne 1,5 point en 2021**.

Les variations des taux de valeur ajoutée sont assez homogènes d'un segment à l'autre.



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 2019 et 4% pour 2020 et 2021).
- 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 (0,5 point). Les subventions et aides perçues par les entreprises du panel ont permis de compenser les pertes de CA.

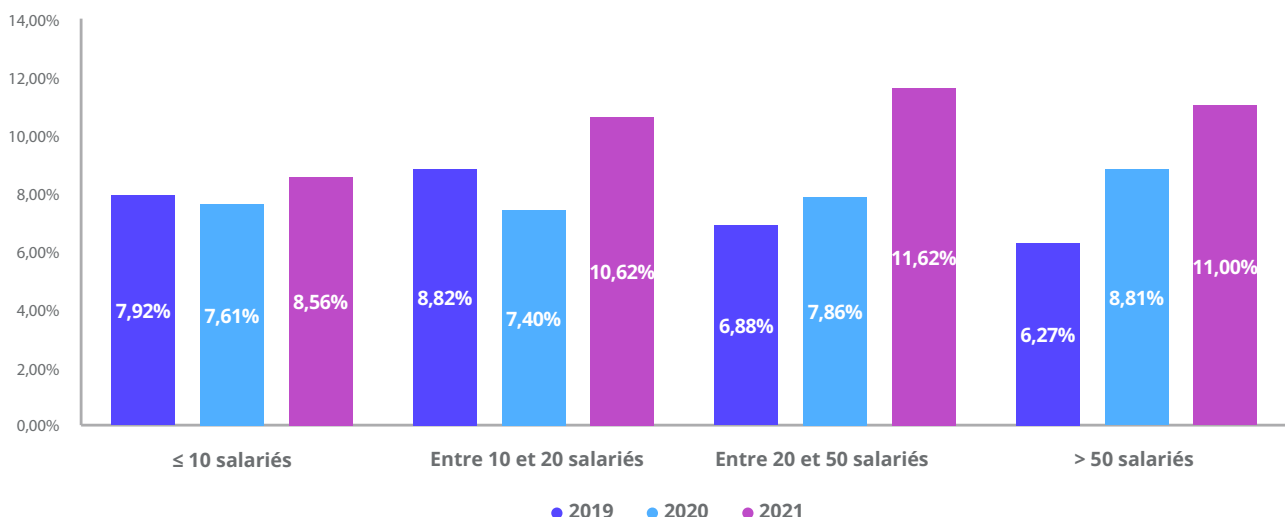
Le taux d'EBE de l'échantillon **augmente de 2,16 points en 2021**.

Cette part varie en fonction de la taille des sociétés :

- Les sociétés ayant entre 20 et 50 salariés sont celles qui ont en 2021 le taux d'EBE le plus élevé
- Les sociétés de moins de 10 salariés sont celles qui ont le taux le plus faible

Part EBE retraité dans le CA en %	2019	2020	2021
Moins de 10 salariés	7,92%	7,61%	8,56%
Entre 10 et 20 salariés	8,82%	7,40%	10,62%
Entre 20 et 50 salariés	6,88%	7,86%	11,62%
Plus de 50 salariés	6,27%	8,81%	11,00%
Total de l'échantillon	7,46%	7,96%	10,10%

Part de l'EBE dans le chiffre d'affaires en %



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

La part des frais de personnel dans le chiffre d'affaires diminue de 2,36 points en 2021, la masse salariale ayant augmenté dans des proportions moindres que le chiffre d'affaires. Les entreprises de 20 à 50 salariés et celles de moins de 10 salariés ont les quotes-parts les plus fortes du panel.

Quote-part des frais de personnel dans le CA en %	2019	2020	2021
Moins de 10 salariés	65,42%	66,13%	66,20%
Entre 10 et 20 salariés	64,95%	68,61%	63,80%
Entre 20 et 50 salariés	67,92%	71,31%	65,42%
Plus de 50 salariés	68,05%	67,16%	64,74%
Moyenne de l'échantillon	66,45%	67,58%	65,22%

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. Sur le total du panel, **les frais de personnel ont augmenté de 7,1% entre 2020 et 2021, les portant à un niveau supérieur à celui d'avant la crise sanitaire.**

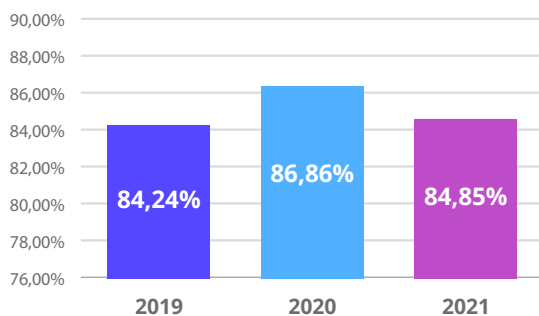
Entre 2019 et 2021, on constate une baisse de la masse salariale des entreprises dont l'effectif est compris entre 10 et 50 salariés, l'une des raisons réside probablement dans les départs constatés post-crise sanitaire.

Frais de personnels retraités (K€)	2019	2020	2021	Évolution 2020-2021	Évolution 2019-2021
Moins de 10 salariés	27 152	25 976	28 027	7,3%	3,2%
Entre 10 et 20 salariés	13 062	12 267	12 999	5,6%	-0,5%
Entre 20 et 50 salariés	10 580	9 828	10 486	6,3%	-0,9%
Plus de 50 salariés	21 408	20 029	21 766	8,0%	1,7%
Total de l'échantillon	72 202	68 100	73 279	7,1%	1,5%

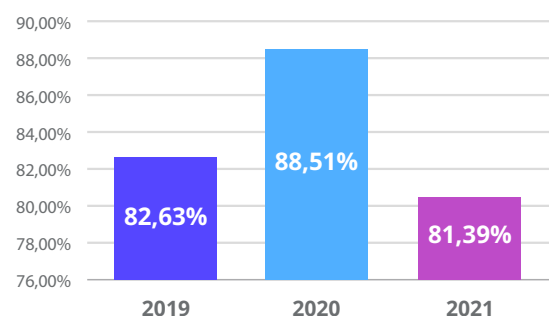
Part des frais de personnel retraités dans la valeur ajoutée

Les frais de personnel représentent 82,83% de la valeur ajoutée en 2021 contre 87,5% en 2020. Les charges de personnel ont augmenté dans des proportions moindres que la valeur ajoutée. Les entreprises dans la tranche d'effectif inférieure à 10 salariés ont la part la plus importante de frais de personnel au regard de leur valeur ajoutée. On constate une baisse du taux de frais de personnel dans la valeur ajoutée dans toutes les entreprises de plus de 10 salariés entre 2019 et 2021.

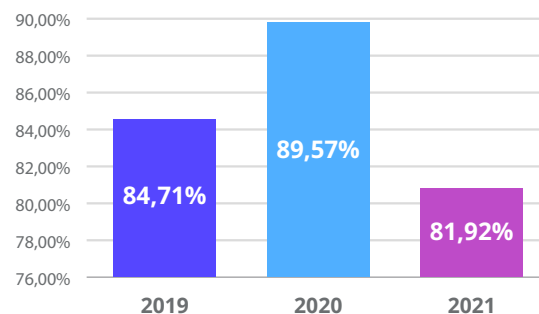
≤ 10 salariés



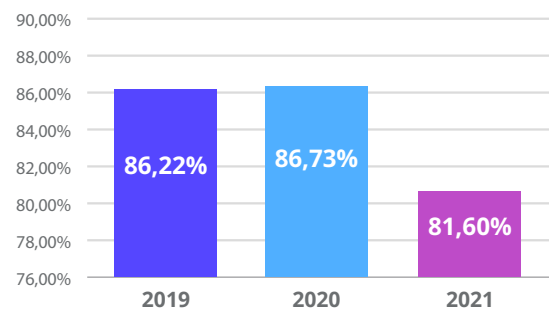
Entre 10 et 20 salariés



Entre 20 et 50 salariés



> 50 salariés



	2019	2020	2021
Frais de personnel / VA	84,59%	87,50%	82,83%

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 92,4% par l'actif immobilisé. **Une part significative de l'actif immobilisé est constitué 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 a décliné de manière significative entre 2019 et 2020 (- 8,16 points). Ce besoin s'était 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. La dette différée au niveau de la profession était probablement supérieure à 100M€. En 2021, l'ensemble de ces dettes sociales n'a pas été remboursé, ceci explique le niveau toujours faible du besoin en fonds de roulement. Des facturations accélérées des entreprises doivent également impacter favorablement le BFR.

La part des dettes financières nettes accuse une forte baisse depuis 2019, phénomène dû à la fois au recours accru au crédit-bail et à des investissements moindres.

Total capitaux investis en %	2019	2020	2021
Actif immobilisé	82,99%	91,15%	92,40%
Besoin en fond de roulement	17,01%	8,85%	7,60%
Total des capitaux investis	100%	100%	100%

Total des financements en %	2019	2020	2021
Fonds propres	80,52%	90,96%	99,87%
Dettes financières nettes	19,48%	9,04%	0,13%
Total des financements	100%	100%	100%

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 en 2021 représente 15,21% du chiffre d'affaires et représentait 14,63% en 2019 et 2020. Cette valeur correspond à :

- Une répartition du chiffre d'affaires pour 60% en ambulances et 40% en VSL et Taxis
- Une répartition des financements effectués au cours des dernières années pour 78% en crédit-bail ou en location financière
- Un prix moyen ambulance de 60 K€ TTC
- Un prix moyen VSL ou Taxi de 15 K€ HT

L'actif est composé d'environ 94,69% d'actif immobilisé. Le BFR a chuté de 7,18 points entre 2019 et 2021. Ceci est dû au gel des paiements URSSAF qui s'est poursuivi en 2021. 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 capitaux investis en %	2019	2020	2021
Actif immobilisé	87,51%	93,53%	94,69%
Besoin en fond de roulement	12,49%	6,47%	5,31%
Total des capitaux investis	100%	100%	100%

Total des financements en %	2019	2020	2021
Fonds propres	59,09%	66,50%	69,82%
Dettes financières nettes	40,91%	33,50%	30,18%
Total des financements	100%	100%	100%

Même en tenant compte du crédit-bail, **la part des dettes financières baisse régulièrement depuis 2019** passant de 40,91% à 30,18% en 2021.

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 résultat d'exploitation ci-dessous est observé avant frais financiers et impôt sur les sociétés.

Le taux de profitabilité de l'exploitation, faible en 2019 et 2020, progresse significativement en 2021.

Taux de profitabilité retraité en %	2019	2020	2021
Moins de 10 salariés	1,49%	2,00%	3,28%
Entre 10 et 20 salariés	2,96%	2,47%	6,05%
Entre 20 et 50 salariés	2,03%	2,57%	7,44%
Plus de 50 salariés	0,99%	3,93%	6,81%
Moyenne de l'échantillon	1,69%	2,74%	5,43%



Rentabilité économique

La rentabilité économique est le fruit de la profitabilité et de l'intensité capitalistique du secteur.

Pour 1€ investi, les entreprises dégagent 1,98€ de CA en 2021, le **taux d'utilisation des actifs investis s'accroît fortement**. Ceci est lié, d'une part, à l'augmentation du chiffre d'affaires en 2021 après la crise sanitaire, et, d'autre part, à la baisse des investissements.

La rentabilité économique du secteur **s'améliore nettement en 2021, elle atteint 10,75%**.



Rotation des capitaux investis retraités	2019	2020	2021
Moins de 10 salariés	1,84	1,82	1,95
Entre 10 et 20 salariés	1,99	1,88	1,98
Entre 20 et 50 salariés	1,59	1,68	1,89
Plus de 50 salariés	1,83	1,93	2,07
Total de l'échantillon	1,82	1,84	1,98

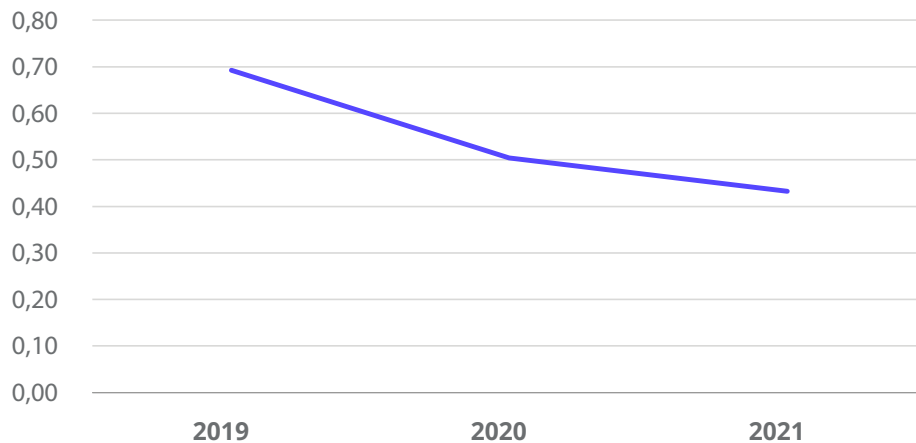
Rentabilité économique (crédit-bail retraité)	2019	2020	2021
Moins de 10 salariés	2,74%	3,64%	6,39%
Entre 10 et 20 salariés	5,88%	4,65%	11,95%
Entre 20 et 50 salariés	3,23%	4,33%	14,04%
Plus de 50 salariés	1,80%	7,57%	14,10%
Total de l'échantillon	3,08%	5,03%	10,75%

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) **continue de baisser** en 2021 pour **atteindre 0,43**. Le poids de la dette s'allège fortement.



	2019	2020	2021
Ratio d'endettement net	0,69	0,50	0,43







CHAPITRE 2

Analyse qualitative

Méthodologie



Dans le cadre de l'analyse qualitative, nous avons analysé et traité les informations financières de 148 sociétés du secteur du transport sanitaire. 126 d'entre elles ont répondu à un questionnaire.

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
- Compte de résultat
- Liasse fiscale



Informations non-financières

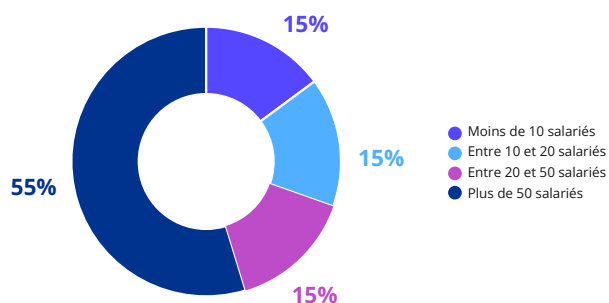
- **Informations sur le chiffre d'affaires** (ambulance [dont garde ambulancière] ; VSL ; taxi ; autres).
- **Informations sur le personnel**
 - Répartition des effectifs (direction, personnel administratif, régulation, facturation, personnel roulant)
 - Les frais de personnel des holdings ont été intégrés 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

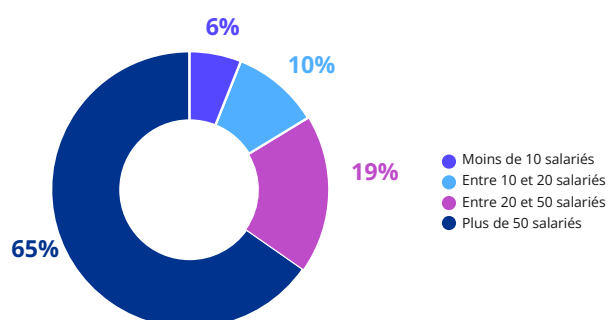
Les 148 sociétés du panel réalisent un chiffre d'affaires cumulé de 202 M€ en 2021. 65 % du chiffre d'affaires est réalisé par les 81 sociétés de plus de 50 salariés.

	Nombre d'entreprises du panel	Chiffre d'affaires 2021 (en K€)
Moins de 10 salariés	22	12 203
Entre 10 et 20 salariés	23	20 791
Entre 20 et 50 salariés	22	37 253
Plus de 50 salariés	81	132 189
Total de l'échantillon	148	202 437

Composition du panel par typologie de société



Répartition du chiffre d'affaires 2021 par typologie de société



Répartition du chiffre d'affaires par activité

En 2021, le CA augmente de 5,50% toutes activités confondues.

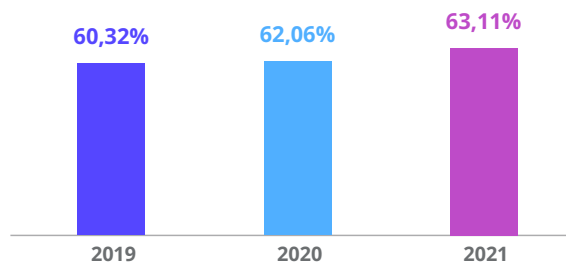
Après avoir atteint une part de 4,11% du CA en 2020 pendant la crise sanitaire, les Aides et subventions voient leur part diminuer de 2,7 points, restant néanmoins à un niveau nettement plus élevé que celui de 2019.

Le CA ambulance 2021 progresse d'environ 7,7% par rapport à 2019 alors que le CA VSL 2021 baisse de 8,1% par rapport à 2019.

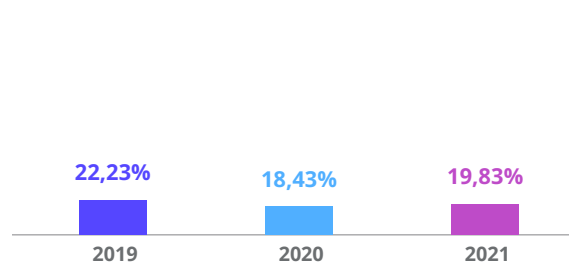
Répartition du CA du panel par activité sur 3 ans (en K€)

	2019		2020		2021	
CA Ambulances	118 557	60,32%	118 059	62,06%	127 762	63,11%
CA VSL	43 680	22,23%	35 054	18,43%	40 141	19,83%
CA Taxi	24 412	12,42%	21 774	11,45%	23 978	11,84%
Autres	9 316	4,74%	7 528	3,96%	7 704	3,81%
Aides et subventions	567	0,29%	7 826	4,11%	2 852	1,41%
Total	196 532		190 241		202 437	

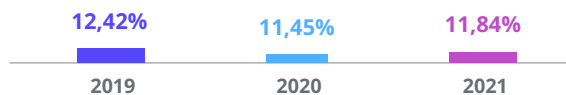
CA Ambulances



CA VSL



CA Taxis



Les grandes tendances

Les grandes tendances (en K€)

	2019		2020		2021	
	En valeurs	% du CA	En valeurs	% du CA	En valeurs	% du CA
CA en K€	196 532	100%	190 241	100%	202 437	100%
Coût direct hors véhicules	-2 946	1,50%	-4 800	2,52%	-5 241	2,59%
Impôts et taxes	-3 112	1,58%	-2 907	1,53%	-2 512	1,24%
TVA	-3 157	1,61%	-2 944	1,55%	-2 925	1,45%
Structure	-23 850	12,14%	-25 036	13,16%	-23 827	11,77%
Véhicules	-28 185	14,34%	-25 398	13,35%	-27 603	13,64%
Masse salariale	-135 150	68,77%	-124 687	65,54%	-132 268	65,34%
Résultat financier	-639	0,33%	-696	0,37%	-571	0,28%
DAP/Résultat exceptionnel	807	0,41%	555	0,29%	2 161	1,07%
Impôts	-793	0,40%	-1 452	0,76%	-1 766	0,87%
Résultat net	-494	0,25%	2 875	1,51%	7 884	3,89%

Les charges de personnel restent le poste le plus important du compte de résultat, elles représentent 65,34% du chiffre d'affaires en 2021. Leur part diminue néanmoins de 3,43 points par rapport à 2019. Les entreprises avaient réussi à maîtriser en 2020 leurs frais de personnel malgré la baisse du CA, grâce au chômage partiel.

En 2021, la part du coût des véhicules est quasi stable (+ 0,29 point) et augmente de 8,68% en valeur.

Les impôts et taxes, hors taxes liées aux salaires, baissent en 2021, sous l'effet de la réforme de la CVAE.

La TVA non récupérable reste assez stable en part du chiffre d'affaires. Elle pèse 1,45% du CA.

Le poids des frais de structure s'alourdit entre 2019 et 2020 (13,16% du chiffre d'affaires), ceci est lié aux coûts fixes qui ne peuvent être absorbés dans une phase de baisse de l'activité. **Avec la reprise de l'activité en 2021, cette part redescend à 11,77% du CA.**

La charge d'impôt sur les sociétés augmente sur les trois années, atteignant 0,87% du chiffre d'affaires en 2021.

Le résultat net du panel représente 3,89% du chiffre d'affaires.

Analyse du coût des véhicules

Compte de résultat agrégé

	2019		2020		2021	
	En valeurs	% du CA	En valeurs	% du CA	En valeurs	% du CA
CA en K€	196 532		190 241		202 437	
Carburant	10 662	5,42%	8 724	4,59%	10 148	5,01%
Coût de l'investissement (DAP, CB, Loc)	11 055	5,62%	10 159	5,34%	10 120	5,00%
Entretien et petit équipement	5 319	2,71%	5 369	2,82%	5 992	2,96%
Assurances	1 150	0,59%	1 146	0,60%	1 343	0,66%
TOTAL coûts des véhicules	28 185	14,34%	25 398	13,35%	27 603	13,64%

En valeur, le coût des véhicules a diminué entre 2019 et 2020 (- 9,89%) du fait essentiellement de la diminution du poids des carburants (- 18,18%), 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.

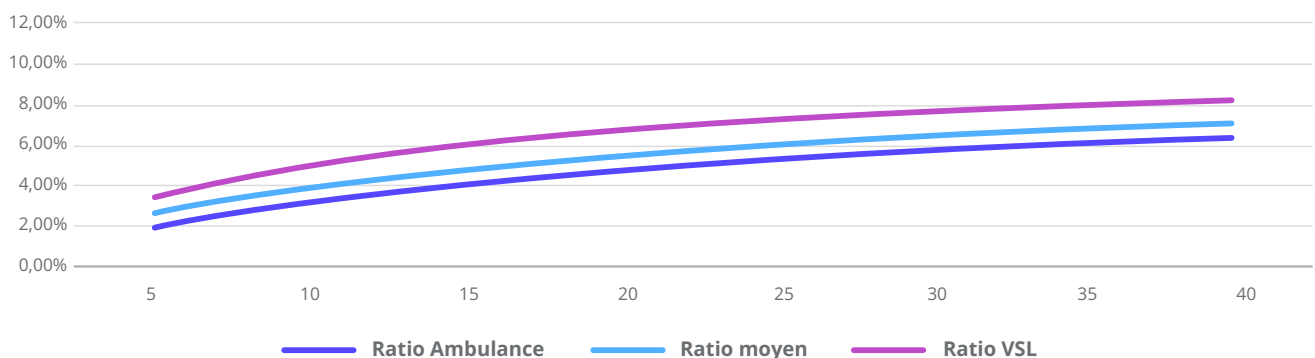
En 2021, en revanche, le coût des véhicules repart à la hausse (+ 8,68%) avec une augmentation continue des prix du carburant tout au long de l'année 2021.

Le poids des investissements baisse, l'âge moyen du parc de véhicules augmente régulièrement.

Les frais d'entretien et petit équipement augmentent de 11,6% en 2021.

Le coût du parc en 2021 pèse 13,64% du chiffre d'affaires.

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 60% de son activité en ambulance et effectuant en moyenne 20 km en charge par mission est de 6,15%. Un prix de gazole à 2€ TTC porte le poids du carburant à 8,61% du chiffre d'affaires.** Un poids plus important de l'activité ambulance fait baisser le ratio carburant / 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 déplacements
- 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 retraités **augmentent de 6,08%** entre 2020 et 2021 sur le total de l'échantillon.

Frais de personnel retraités en K€

Frais de personnel retraités en K€	2019	2020	2021
Moins de 10 salariés	6 368	6 177	7 056
Entre 10 et 20 salariés	11 863	11 959	13 335
Entre 20 et 50 salariés	22 423	21 567	22 711
Plus de 50 salariés	94 496	84 984	89 167
Total de l'échantillon	135 150	124 687	132 268



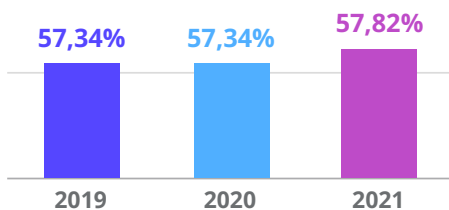
Part des frais de personnel dans le chiffre d'affaires

- La part des frais de personnel dans le chiffre d'affaires baisse de 0,20 point entre 2020 et 2021 et atteint 65,34%. Cette évolution varie selon les tranches d'effectif.
- L'évolution par taille d'entreprise tend à montrer qu'en 2021 les sociétés de plus de 50 salariés sont celles qui ont eu le poids de frais de personnel par rapport au chiffre d'affaires le plus élevé (67,45%). Les entreprises ayant un effectif inférieur à 10 salariés voient la part des frais de personnel rester stable depuis 2019 entre 57 et 58% du chiffre d'affaires, soit le plus bas de notre panel.

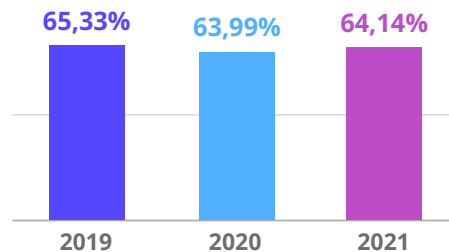
Quote-part des frais de personnel dans le CA

	2019	2020	2021
Total de l'échantillon	68,77%	65,54%	65,34%

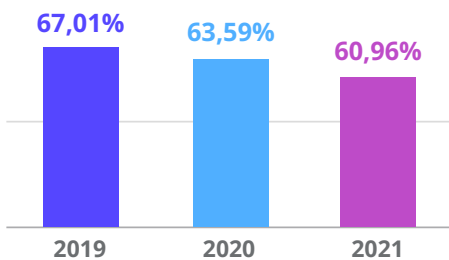
≤ 10 salariés



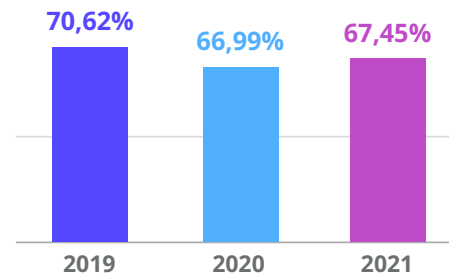
Entre 10 et 20 salariés



Entre 20 et 50 salariés



> 50 salariés



Répartition du personnel et nombre de DEA

	Direction + Administratif	Régulation / Facturation	Roulant	Total
Nombre de salariés	186	190	2 695	3 071
Nombre de DEA	38	9	1 219	1 266
Quote-part du personnel	6,0%	6,0%	88,0%	100%
Quote-part de DEA	20,4%	4,7%	45,2%	41,2%

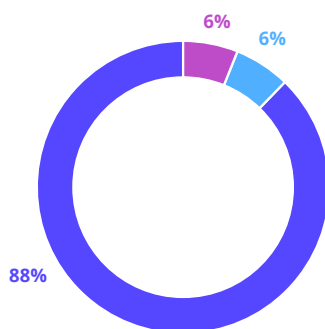
Le personnel « roulant » représente 88% des effectifs.

Le chiffre d'affaires moyen par personnel roulant est de **62 K€**, contre 58 K€ l'an passé.

Sur l'échantillon observé, les DEA représentent 45,2% des personnels roulants.

La quote-part de personnel affectée à la régulation-facturation et aux fonctions de direction/administratives est de 12% de l'ensemble.

Pour mémoire selon le rapport 2021 de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique, le taux de DEA dans les entreprises du secteur en 2020 était de 51%.

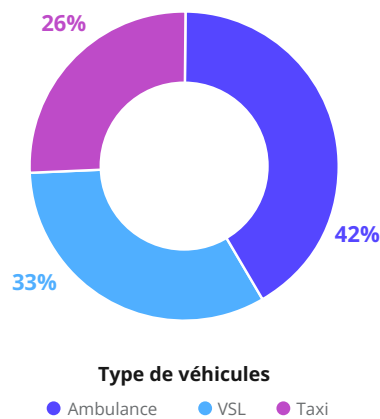


● Direction + Administratif ● Régulation / Facturation ● Roulant



Focus sur les investissements en véhicules et leur mode de financement

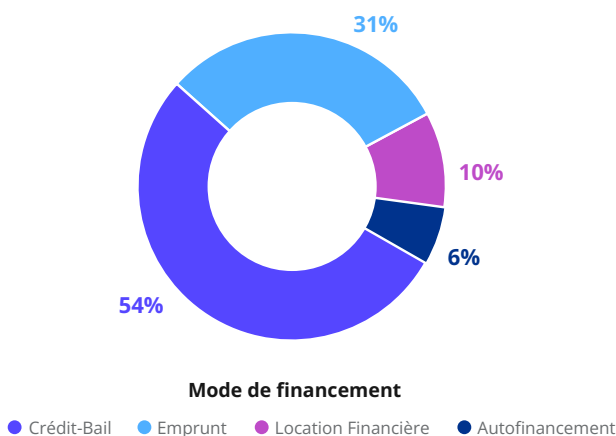
Investissement en véhicules



Dans l'observatoire 2021, la part des investissements **en Ambulance** était de 54% du panel.

Cette année, le panel révèle une part inférieure, soit **42%**.

Mode de financement



Le crédit-bail et la location financière représentent **64%** du mode de financement sur 2021.

Il semblerait qu'il y ait **un recours accru à l'emprunt** contrairement à ce qui était constaté aux cours des années antérieures.

En effet, dans l'observatoire 2021, l'emprunt représentait 16%.







CHAPITRE 3

Les dernières évolutions du secteur

Constats 2022

Cet observatoire du transport sanitaire que nous réalisons maintenant depuis 20 ans vise à retracer les évolutions dans la durée et mettre en perspective les tendances lourdes observées.

Après avoir mené une analyse des éléments contextuels propres aux années précédentes, nous avons conduit une étude prospective sur la base des dépenses globales constatées sur le secteur.

En 2021, les principaux indicateurs de performance étaient plutôt bien orientés. De plus, sur un plan structurel, le rôle des transporteurs sanitaires comme profession de santé, maillon indispensable de la chaîne de soins, sort renforcé. La capacité de mobilisation de la profession, à l'instar de toutes les professions de santé travaillant dans ou avec les structures hospitalières, a été saluée par l'ensemble des institutionnels et la population.

Nous sommes à mi-année 2022, les nuages s'amoncellent sur le secteur, les performances se dégradent et les trésoreries des entreprises baissent inexorablement.

Sur le plan économique, les principaux facteurs impactant les entreprises sont les suivants :

- NAO (Négociation annuelle obligatoire) de début 2022, avec un impact, de + 5,53% sur les frais de personnel
- Hausse du prix du carburant très forte sur le 1^{er} semestre et qui tend à se stabiliser ponctuellement avec les mesures gouvernementales, soit une augmentation du prix moyen entre 30 et 40%
- Hausse du prix des véhicules sous l'effet d'une demande supérieure à l'offre compte tenu de la crise ukrainienne et de la gestion chinoise de la crise sanitaire
- Hausse du prix de l'ensemble des charges d'exploitation dans un contexte inflationniste 2022 qui devrait se solder par un taux d'inflation se situant entre 6 et 7%.

La profession, comme toutes les professions de santé, est assujettie à une tarification réglementée. Contrairement aux autres professions de transport, elle ne peut donc pas répercuter sur ses clients les effets des accroissements de coûts listés ci-dessus.



Analyse prospective 2022-2023 du secteur dans sa globalité

Projection du compte de résultat du secteur

En M€	2021		2022		2023	
	Réalisé	Selon taux observatoire 2021	Projection valorisée	Projection en %	Projection valorisée	Projection en %
Chiffre d'affaires (1)	2 854	100%	2 937	100%	3 092	100%
Aides perçues	60	2,10%	86	2,91%	1	0,00%
Carburant	-171	6,01%	-234	8,22%	-249	8,05%
Entretien	-93	3,27%	-100	3,39%	-105	3,40%
Assurance	-52	1,81%	-55	1,88%	-58	1,88%
Charges externes	-350	12,26%	-373	12,71%	-394	12,74%
Cumul charges	-606	21,24%	-676	23,01%	-804	26,07%
Valeur Ajoutée	2 248	78,76%	2 261	76,72%	2 288	73,93%
Frais de personnel	-1 862	65,24%	-1 996	67,97%	-2 174	70,30%
Impôts et Taxes	-98	3,44%	-100	3,42%	-52	1,67%
Excédent Brut d'Exploitation	288	10,08%	165	5,33%	62	1,96%
Dotation aux amortissements et provision	-143	5,02%	-161	5,49%	-180	5,81%
Exceptionnel			0	0		0
Frais Financiers	-14	0,50%	-19	0,64%	-25	0,80%
Impôt sur les sociétés	-34	1,20%	0	0,00%		0,00%
Résultat	96	3,35%	-15	0,80%	-143	4,65%

(1) Source du chiffre d'affaire réalisé en 2021 : dépense globale secteur Assurance Maladie

L'impact des éléments listés sur la page précédente va conduire en 2022 à un accroissement important des coûts.

Nous sommes repartis des constats effectués sur l'observatoire 2021 pour projeter les impacts 2022 :

- Pour le carburant, la hausse moyenne constatée à date va amener à un poids du carburant de l'ordre de 8% du chiffre d'affaires, soit un impact estimé à 65 M€
- Les autres charges, directes ou indirectes, sont impactées par l'inflation, soit une augmentation estimée à +0,64 point de chiffre d'affaires, soit un impact estimé à 19 M€
- Pour les frais de personnel, les NAO de début d'année 2022 permettent de mesurer l'impact sur les frais de personnel à +5,53% , soit un impact estimé à 102 M€
- Pour les véhicules, les entreprises sont confrontées à la triple problématique du prix, du coût du financement et de l'exigence de remplacer un parc vieillissant, l'impact de coût complémentaire est estimé à 18 M€.

Le coût complémentaire en 2022 s'élève à plus de 200M€.

Le compte de résultat 2022 simulé en fonction des éléments précédents est établi ci-contre ; ceci laisse à penser que les entreprises devraient, à fin 2022, être

en perte d'exploitation. Cette projection prend en compte, sur une partie de l'année 2022, l'effet positif attendu avec la mise en place de la réforme UPH et l'aide exceptionnelle de 65 M€ versée en compensation de la NAO ; les 35 M€ complémentaires attendus ne sont pas pris en compte car non confirmés à ce jour. Cette perte d'exploitation combinée à l'exigence de remboursement des PGE et des dettes sociales post-crise sanitaire va mécaniquement amener à détériorer la trésorerie des entreprises.

Une projection en 2023 des charges de personnel, avec une augmentation du SMIC de 2% au 1er janvier et un réajustement incontournable pour maintenir l'attractivité de l'écart de rémunération entre les salariés au SMIC et les DEA, auraient un coût de 125 M€.

Sans revalorisation tarifaire, non envisageable dans le contexte inflationniste actuel, la perte ne serait pas soutenable pour la quasi totalité des entreprises de transport sanitaire.



Conclusion

L'étude quantitative réalisée nous apporte un certain nombre d'éclairages sur la situation économique du secteur du transport sanitaire à fin 2021.

L'observation du panel des 100 sociétés représentatives de l'activité du transport sanitaire conduit aux constats suivants :

- Un chiffre d'affaires en hausse significative de 11,5% entre 2020 et 2021, qui permet de retrouver 103% du chiffre d'affaires de 2019
- Un redressement du taux de résultat net qui atteint 4,46% du chiffre d'affaires
- Une cotation du risque sectoriel par Xerfi qui se dégrade à 60,7 et constitue un risque dit « élevé », évalué à la hausse en 2022, soit une cotation de 62,1
- Une relative stabilité dans la répartition de la population des sociétés par taille

L'analyse approfondie de ce même panel réalisant 112 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 s'accroît pour atteindre 78,74% du chiffre d'affaires
- Un taux d'excédent brut d'exploitation qui se redresse et s'élève à 10,10% du chiffre d'affaires
- Des frais de personnel dont la part a baissé dans le chiffre d'affaires, 65,22%. Leur part dans la valeur ajoutée s'élève à 82,83% en 2021, soit une baisse de 1,76 point par rapport à 2019
- Une situation financière des sociétés qui s'est améliorée : tous modes de financements confondus, la dette nette représente 30,18% 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 la période de crise sanitaire, dette restant importante à fin 2021
- Une rentabilité économique qui se redresse légèrement : on observe, d'une part, une amélioration du taux de profitabilité atteignant 5,43% du chiffre d'affaires, et d'autre part, un accroissement du niveau de productivité, toutes tailles d'entreprises confondues, 1€ d'investissement permet de réaliser 1,98 € de chiffre d'affaires.

Le contexte de 2021 pour le secteur du transport sanitaire et les entreprises peut être analysé de la manière suivante :

- Une reprise de l'activité permettant de retrouver peu ou prou un niveau d'activité proche de celui de 2019
- La fin de la mise en œuvre de l'avenant 10 à l'exception notable de la réforme de l'UPH compensé par des aides financières, environ 60 M€
- Dans un secteur d'activité en déficit d'attractivité, dans lequel les contraintes sont fortes pour les personnels et les salaires restent faibles, et où les difficultés de recrutement se poursuivent, une revalorisation salariale a donc été mise en place au 1^e semestre 2022
- Les mesures d'aides financières de la période de crise sanitaire restent en grande partie à rembourser : PGE et dettes sociales
- Les entreprises ont freiné leurs investissements, ceci n'est pas soutenable dans la durée
- 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 148 entreprises réalisant 202 M€ de chiffre d'affaires nous conduit en 2021 aux constats suivants :
- La répartition du chiffre d'affaires dans les entreprises de transport sanitaire dans ce contexte de reprise d'activité évolue : l'activité Ambulance représente 63% du chiffre d'affaires alors qu'elle représentait 60% en 2019, l'activité VSL atteint 20% du chiffre d'affaires pour 22% en 2019, l'activité Taxis est relativement stable autour de 12%, les aides sont passées de 4,11% du CA en 2020 (pic de la crise sanitaire) à 1,41% du CA (quasi exclusivement liées à l'UPH)
- L'analyse des frais de véhicules amène à constater un accroissement du coût à hauteur de 13,64% du chiffre d'affaires ; on constate une augmentation du coût du carburant, des assurances et des coûts d'entretien des véhicules. Le niveau des investissements réalisés baisse autour de 5% du chiffre d'affaires, ce qui se situe nettement en deçà du besoin de renouvellement du parc
- Le poids des frais de personnel est stable, ils représentent 65,34% du chiffre d'affaires

2022 sera marquée en termes d'impact sur les coûts des entreprises par : **la revalorisation des rémunérations (NAO et évolution du SMIC), la forte hausse du prix des carburants, l'inflation des prix des produits et services consommés, le renchérissement des investissements et, sur le plan financier, par la poursuite du désendettement des PGE et des dettes sociales** accumulées lors de la crise sanitaire.

Les projections de résultats faites sur 2022, permettent de conclure que les résultats globaux de la profession seront, au mieux, proches de l'équilibre. Sans revalorisation tarifaire, 2023, dans les conditions connues à date, serait une année déficitaire.



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

kpmg-pulse.fr

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.

© 2022 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.

Crédit photos : freepik, Unsplash, pexels, Turbulances.