Observatoire du Transport Sanitaire 2026

24e édition

Réalisé par M³ Conseil

Septembre 2026

Editorial

Nous réalisons cette année la 24e édition de cet observatoire économique relatif à l'évolution de l'activité et des résultats des entreprises de transport sanitaire.

Cet observatoire s'appuie sur les données issues des comptes déposés par les entreprises au cours de l'année 2025, mais aussi sur les données fournies par les sociétés. Nous tenons à remercier tous ceux qui ont contribué à nous permettre en 2025, encore plus que les années précédentes, de réaliser une analyse approfondie des performances économiques du secteur.

En cette période difficile, l'opportunité de se comparer est indispensable pour tenter de tirer parti des meilleures pratiques du secteur.

Notre ambition est également de fournir aux acteurs institutionnels du secteur de la santé une vision objective de la situation et des enjeux majeurs.

Le service rendu par les entreprises de transport sanitaire est indispensable pour une bonne couverture des besoins en santé de la population. Le vieillissement de la population, l'évolution de la carte sanitaire et la disparition des services dans les zones rurales rendent encore plus prégnant ce besoin. Des services complémentaires pourraient être confiés aux entreprises de transport sanitaire.

En matière d'Urgences Pré-Hospitalières (UPH), la réforme porte ses fruits sur le plan organisationnel, son équilibre économique n'a pas été trouvé, c'est l'ensemble du dispositif qui reste en sursis, des travaux sur ce sujet sont prévus au cours du second semestre 2026.

Les tarifs Ambulance et VSL n'ont pas été revalorisés depuis le 1er janvier 2025.

La hausse du prix du carburant et des minima sociaux en 2026 touche de plein fouet les entreprises. De plus, au dernier trimestre 2025, un accord de maîtrise de la dépense a été signé, il porte sur la mise en œuvre de solutions permettant une réduction de l'évolution de la dépense de 150 M€.

Le contexte politique avec les déficits structurels budgétaires de l'État et de l'Assurance Maladie, puis le contexte des élections présidentielles en 2027, rendent très difficile la prise en compte dans l'évolution des tarifs des contraintes énergétiques et sociales exogènes à la profession.

Dans le secteur, face aux difficultés, de nombreux acteurs souhaitent céder leur entreprise, la dynamique de concentration reprend. Les acteurs issus de la Mobilité ou de l'Assurance Santé avaient été les déclencheurs du mouvement, la dynamique actuelle s'appuie également sur des acteurs historiques du secteur mais aussi de la Finance.

Les années 2026 et 2027 seront des années sensibles pour les entreprises, les gains de productivité qui pourront être réalisés en s'appuyant sur des évolutions technologiques et logistiques seront indispensables mais ne suffiront pas. Nous avons intégré un état des lieux des défaillances d'entreprises pour suivre l'évolution des difficultés.

Nous vous souhaitons une bonne lecture de cet Observatoire 2026.

Marc Basset
M³ Conseil

Message du Président de la CNSA

Un secteur indispensable, enfin reconnu, mais toujours fragilisé

L'année 2026 marque un tournant pour notre profession. Après plus de deux mois de mobilisation historique, l'État et nos tutelles ont entendu notre message : le transport sanitaire n'est pas un simple maillon logistique, mais le dernier rempart de l'accès aux soins, un acteur indispensable à la permanence des soins et à la prise en charge de l'urgence hospitalière. Cette reconnaissance, longtemps attendue, doit désormais se traduire par des actes concrets pour sécuriser notre avenir.

Pourtant, les chiffres de cet Observatoire confirment une réalité préoccupante :

› Un résultat net en chute libre (3,9 % du chiffre d'affaires en 2025, avec une projection à 0,51 % en 2026), sous l'effet conjugué de l'inflation, de la hausse des coûts (carburant, salaires, investissements) et de l'absence de revalorisation tarifaire.

› Une pression accrue sur les trésoreries, avec une explosion des procédures judiciaires (+49 % en 2025) et un risque sectoriel classé "très élevé" par Xerfi (score de 62,4, en hausse en 2026-2027).

› Un coût du travail qui pèse 70,9 % du chiffre d'affaires, avec des rémunérations tirées vers le haut par le SMIC et la nécessité de fidéliser des équipes qualifiées (DEA).

› Un coût du carburant qui devrait bondir en 2026 (+30 %, impact net estimé à 1 % du CA), malgré les aides partielles.

Face à ce constat, deux voies s'offrent à nous : subir ou agir.

Transformer la contrainte en opportunité : notre feuille de route

Notre profession a toujours su s'adapter, innover et servir. Aujourd'hui, nous devons aller plus loin en nous appuyant sur quatre leviers stratégiques :

1. Améliorer l'efficience de nos activités actuelles

› Généraliser le transport partagé : Avec 25 % des patients en VSL déjà transportés en partagé, nous avons prouvé que cette solution réduit les coûts, optimise les ressources et limite notre empreinte carbone. Objectif : 30 % d'ici 2027, en s'appuyant sur des outils de planification intelligents (IA, algorithmes de routage).

› Certifier 100 % des flux pour lutter contre la fraude et sécuriser nos financements. Les gains de transparence permettront de réaffecter des ressources vers l'investissement et la qualité de service.

› Optimiser la gestion du parc : Renouvellement ciblé des véhicules, mutualisation des coûts d'entretien, et accélération de la transition énergétique (véhicules hybrides, tests de solutions hydrogène).

2. Développer de nouvelles compétences pour de nouvelles missions…

› L'ambulancier en poste avancé : 40 % des patients transportés aux urgences rentrent chez eux quelques heures plus tard. Pourquoi ne pas former nos équipes à réaliser des actes de téléconsultation ou de triage sur place, évitant des déplacements inutiles ? Cela réduirait les coûts pour le système de santé tout en améliorant la prise en charge des patients.

› Intégrer davantage l'UPH (Urgences Pré-Hospitalières) : La réforme porte ses fruits sur le plan organisationnel, mais son équilibre économique reste à trouver. Proposition : Étendre les missions UPH (télémédecine, coordination avec les SAMU) et négocier une rémunération à la valeur ajoutée, pas seulement au kilomètre.

› Peut-être devenir des acteurs de la prévention : En collaboration avec les ARS et les établissements de santé, nos équipes pourraient participer à des campagnes de dépistage, de vaccination mobile, ou de suivi des patients chroniques en zone rurale.

Message du Président de la CNSA

3. Diversifier les sources de financement

› Dans les années à venir, l'Assurance Maladie ne pourra plus, à elle seule, couvrir l'ensemble de nos coûts. Nous devons explorer des pistes complémentaires :

› Partenariats publics-privés : Avec les collectivités locales pour des missions de service public (transports des personnes âgées, handicapées, ou en précarité).

› Financements européens : Fonds FEDER ou programmes santé pour moderniser nos flottes (véhicules verts, digitalisation).

› Valorisation de nos compétences : Logisticien en flux de santé, gestionnaire des parcours de soin…, des compétences qui pourraient intéresser les ARS, les hôpitaux, ou les assureurs.

4. Renforcer notre poids politique et notre unité

› Poursuivre le dialogue avec l'État pour pérenniser les aides conjoncturelles (ex : compensation partielle du carburant) et négocier un plan pluriannuel de revalorisation tarifaire, indexé sur l'inflation et les coûts réels.

› Finaliser l'Article 51 : Cette expérimentation, qui a déjà prouvé son efficacité (baisse des coûts, meilleure coordination), doit être étendue à toutes les entreprises volontaires.

› Continuer les dossiers ouverts : Temps d'attente, Voies de bus, Contrôle numérique du temps de travail, mais aussi les équivalences, l'attractivité et la QVT…

› Unir les fédérations (CNSA, FNMS, etc.) pour porter une voix unique face aux tutelles, et défendre un pacte d'avenir pour le secteur.

Conclusion : L'ambulance, acteur clé de la santé de demain

› Notre profession est à la croisée des chemins. Soit nous subissons la crise, soit nous en faisons le moteur d'une transformation profonde.

› Les deux mois de mobilisation ont montré notre force collective et notre capacité à faire bouger les lignes. Maintenant, il faut passer à l'action :

› Innover dans nos pratiques (transport partagé, téléconsultation, UPH).

› Investir dans nos équipes et nos outils (formation, digitalisation, véhicules propres).

› Négocier avec l'État et les collectivités pour sécuriser nos financements et élargir nos missions.

› Et à l'aube des nouvelles discussions sur la sécurité civile, nous unir pour peser davantage dans les décisions qui nous concernent.

Le transport sanitaire n'est pas une charge pour la société : c'est un investissement. Chaque euro dépensé dans nos entreprises permet d'en économiser trois ou quatre ailleurs (hospitalisations évitées, séjours raccourcis, fluidification des parcours de soins).

À nous de prouver, par notre professionnalisme et notre audace, que nous sommes non seulement indispensables, mais aussi incontournables pour la santé de demain.

Ensemble, faisons de 2026 l'année du rebond.

Dominique Hunault
Président de la Chambre Nationale
des Services d'Ambulances (CNSA)

Message du Co-Président de la FNMS

Notre Convention Nationale porte cette année un titre qui résume, mieux que je ne saurais le faire, l'état d'esprit dans lequel notre profession aborde cette rentrée : « Entre tensions et transformations, comprendre aujourd'hui pour bâtir demain ». Ce titre n'est pas une formule de circonstance. C'est un programme. Car comprendre les tensions qui pèsent sur nos entreprises est le préalable indispensable à toute transformation utile, et aucune transformation ne tiendra si elle n'est pas bâtie sur une lecture honnête de notre situation. Nous devons regarder les chiffres en face, et décider de la direction que l'on veut prendre.

L'an passé, nous disions que nos entreprises étaient face à un nouveau paradigme de santé. Aujourd'hui la transformation de notre profession est en marche. La 24e édition de l'Observatoire du Transport Sanitaire que vous tenez entre les mains est plus qu'un état des lieux économique. C'est un instrument de lucidité collective. Il dit nos forces, nos fragilités, nos tensions et il nous aide à trouver les chemins que nous devons emprunter. Je veux, dans cette tribune, vous en livrer notre lecture, avec la franchise que vous attendez et l'ambition que notre profession mérite.

1. Ce que l'Observatoire 2026 nous dit vraiment :

Les chiffres de cet Observatoire sont clairs : des marges sous pression, des trésoreries fragilisées et un nombre de procédures judiciaires qui s'accélère depuis 2023. Notre marché évolue moins vite en 2025 et en début 2026 avec des volumes d'ambulances qui baissent (une première depuis de nombreuses années) et des charges d'exploitation qui augmentent. Par conséquent, on constate un résultat net 2025 divisé par deux par rapport à 2024, à 3,9 % sur notre panel. La projection de l'année 2026, impactée par la hausse du gasoil, des salaires et des véhicules, pourrait entraîner notre résultat net à la baisse à moins de 1 % en moyenne.

Si l'Observatoire 2026 tire une sonnette d'alarme, il doit aussi nous convaincre de continuer à agir, parce que notre tissu d'entreprises est une force. Il constitue un véritable ancrage dans nos territoires. Notre proximité, notre connaissance du patient font de nous un acteur de santé à part entière, l'un des derniers à se rendre encore au domicile du patient. Nous sommes de véritables acteurs économiques de transformation. C'est avec sérieux et confiance que nous devons aborder les défis qui viennent. Non pas en regardant dans le rétroviseur, mais en nous projetant vers ce que notre secteur peut et doit devenir.

2. Deux murs qui nous font face : le vieillissement et la dette

Nous voyons la réalité et nous sommes lucides. Notre pays, et donc notre profession, se trouve aujourd'hui face à deux murs.

Le premier est structurel : le mur du vieillissement. Cette courbe ne va pas s'inverser. Le vieillissement de la population, la multiplication des maladies chroniques, le virage ambulatoire, la désertification médicale des territoires : tous ces facteurs alimentent une demande de transport qui croîtra encore pendant plusieurs années. Nous sommes, et resterons, le dernier rempart de l'accès aux soins.

Le second est conjoncturel mais durable : le mur de la dette. L'État et l'Assurance Maladie font face à des déficits structurels considérables. Cette réalité signifie que notre pays doit faire des choix structurels et que nos entreprises doivent continuer à aller de l'avant dans cette réalité sociétale et économique.

Face à cela, je suis convaincu que nous pouvons apporter deux réponses fortes :

› Continuer à être force de propositions sur le plan national en privilégiant le travail collectif.

› Travailler ensemble à l'échelle d'un territoire pour être plus efficaces et apporter une réponse de transport plus optimale au service de nos patients.

Message du Co-Président de la FNMS

3. Notre travail national doit continuer et nous devons transformer les premiers résultats

Trouver les voies de passage, trouver le bon compromis en étant force de propositions : cela a toujours été l'ADN de notre fédération. Aujourd'hui, après plusieurs semaines de mobilisation, nous devons continuer ce travail en inter-fédération, car non seulement il a démontré que notre profession est unie, mais il a aussi permis d'obtenir des premiers éléments que nous devons maintenant transformer en résultats concrets. C'est le travail du second semestre 2026.

Ces derniers mois nous ont aussi montré que nous devons engager un travail de refonte de notre modèle économique en associant l'ensemble des parties prenantes. Les difficultés économiques structurelles que connaît notre système de santé sont telles que l'Assurance Maladie ne pourra pas seule faire face à la hausse des besoins de transport. Cela nous oblige à faire des choix collectifs responsables, car nos entreprises doivent pouvoir indexer leurs tarifs conventionnels à la hausse de nos coûts.

4. Travailler ensemble sur les territoires pour aller chercher des points de marge supplémentaires

Le temps des entreprises qui travaillent seules dans leur coin, chacune sur son propre territoire, est révolu. Non pas parce que la collaboration serait une belle idée, mais parce que c'est aujourd'hui une nécessité économique.

Ces kilomètres à vide qui grèvent nos comptes d'exploitation, ces courses refusées faute d'équipage disponible au bon moment, ces plages horaires sous-optimisées : ce sont autant de points de marge qui nous échappent collectivement. L'organiser mieux, à l'échelle du bassin de santé, du secteur de garde, du groupement d'entreprises, c'est précisément ce que nos entreprises les plus performantes ont déjà compris.

La FNMS appelle ses adhérents à franchir ce pas. Mutualiser les courses, partager les disponibilités, coordonner les plannings sur le territoire : ce n'est pas renoncer à son indépendance, c'est exercer son métier avec intelligence collective. Chaque course supplémentaire acceptée, chaque kilomètre à vide évité, c'est un point de marge gagné et un patient mieux pris en charge.

Le transport partagé nous a montré le chemin. Il faut maintenant généraliser cette logique à l'organisation territoriale tout entière.

5. Mais il y a aussi les murs que l'on nous impose

À ces deux murs structurels, il faut ajouter deux dimensions supplémentaires qui compliquent encore notre tâche lorsque nous voulons faire face et qui, elles, dépendent directement de décisions politiques et administratives.

Des réglementations et contraintes sociales qui nous asphyxient

La première est celle des réglementations et des contraintes sociales qui consomment une énergie considérable à nos entreprises, une énergie qui devrait être entièrement consacrée à la transformation de nos organisations et à la qualité du service rendu à nos patients.

Nous parlons ici de sujets concrets, du quotidien de chaque dirigeant d'entreprise de transport sanitaire :

- La gestion des accidents du travail et maladies professionnelles (AT/MP) et un absentéisme structurel qui pèse lourdement sur nos plannings et nos coûts.
- La gestion des prescriptions médicales de transport (PMT) qui est d'un autre âge.
- Le zèle des contrôles et la multiplication des indus, qui mobilisent nos équipes et qui est financièrement disproportionné dans des structures déjà fragilisées.

Nos fédérations doivent travailler résolument avec l'État pour nous aider à nous libérer de ces entraves. Non pas pour nous soustraire à nos obligations, mais pour que ce travail administratif retrouve une proportion raisonnable et que nous puissions nous concentrer sur l'essentiel.

Message du Co-Président de la FNMS

Des contraintes territoriales et organisationnelles incompatibles avec notre performance

La seconde dimension est celle de nos contraintes territoriales et opérationnelles, toujours plus grandes, et de plus en plus incompatibles avec nos enjeux de performance économique et de qualité de service. Là encore, ce sont des réalités quotidiennes que chacun d'entre vous connaît :

- L'immobilisation des équipages au-delà de 15 minutes, non rémunérées, qui désorganise notre travail et dégrade la rentabilité de chaque véhicule.
- Les démarches administratives non couvertes par nos tarifs : les temps de gestion, de signature, d'attente aux guichets hospitaliers sont du travail réel que personne ne finance.
- L'absence d'accès aux voies de bus, qui nous impose les mêmes embouteillages que les véhicules particuliers alors que nous transportons des patients.
- Les passages non prioritaires aux entrées et aux urgences, qui immobilisent nos équipages.

Ces obstacles ne relèvent pas de nous. Ils relèvent de l'organisation des soins, des règles de voirie, du fonctionnement des établissements. Ce sont des points sur lesquels nous avons besoin d'avancées concrètes. C'est le travail qui a démarré avec le ministère à la rentrée.

6. La profession peut se transformer mais pas absorber les incohérences que d'autres lui imposent

Je veux être clair sur ce point, parce qu'il est au cœur de ce que nous avons à dire aux pouvoirs publics.

Notre profession est capable de se transformer. Elle le fait déjà. Le transport partagé à plus de 25 % sur le plan national, la géolocalisation de nos véhicules, la certification des flux pour chasser la fraude, des décisions que nous attendons tel que l'article 51, l'expérimentation de l'ambulancier en poste avancé : ce sont des preuves tangibles de notre capacité d'adaptation, de notre volonté de nous transformer.

Mais ce que notre profession ne peut pas faire, et que personne ne peut lui demander raisonnablement, c'est d'absorber simultanément la pression financière, les contraintes réglementaires, les incohérences administratives et les barrières organisationnelles qui ne dépendent pas de nous.

Nous devons faire aboutir ce travail de simplification avec nos tutelles locales comme nationales.

Un seul cap : l'avenir

Au cours de ces deux jours à Clermont-Ferrand, les ambulanciers de France, ceux de nos deux fédérations, sont rassemblés autour d'une même conviction : notre profession est essentielle, elle est menacée dans son modèle économique, mais elle est capable de se transformer.

Aux entreprises qui doutent, je veux dire que nos fédérations vont continuer à travailler côte à côte pour obtenir des engagements du gouvernement. Nous continuerons à le faire, parce que c'est la seule façon d'être entendus, respectés et soutenus.

Aux entreprises qui avancent seules, je veux dire : nous serons plus forts ensemble.

Aux pouvoirs publics, je veux redire ce que l'Observatoire démontre chaque année : le transport sanitaire n'est pas une dépense pour le système de santé, c'est un investissement dans la cohésion territoriale, un facteur d'économies, et un service rendu à la dignité de nos patients. Cela se démontre tous les jours sur nos territoires.

La transformation est en marche. Je vous souhaite un très bon congrès à Clermont-Ferrand.

Maurice Wolff
Co-président de la Fédération
Nationale de la Mobilité Sanitaire

Analyse quantitative

Les tendances macro-économiques

- **Perspective du marché – Xerfi Risk** [pages 7-8]
- **Périmètre de l'analyse quantitative** [pages 9-10]
- **Évolution du chiffre d'affaires** [pages 11-12]
- **Taux de valeur ajoutée** [page 13]
- **Analyse de l'évolution du coût du carburant** [page 14]
- **Évolution et analyse du coût du travail** [pages 15-17]
- **Un résultat net en diminution** [page 18]
- **Structuration et analyse du bilan** [pages 19-22]

Perspective du marché – Xerfi Risk [1/2]

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 total d'entreprises 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 défaut quasiment 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 relativement au reste de l'économie**

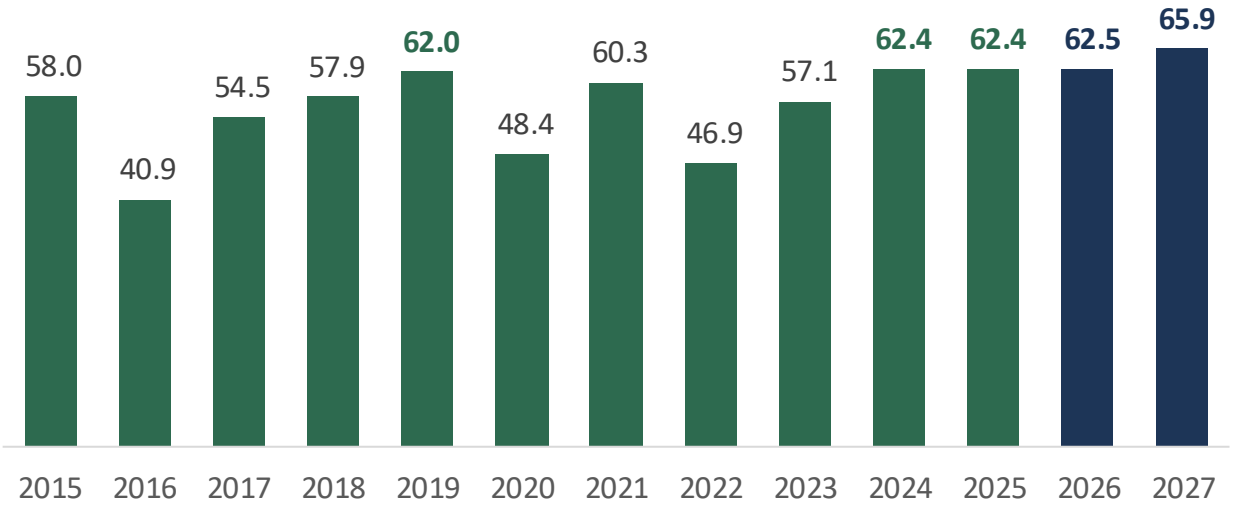
Une note comprise entre

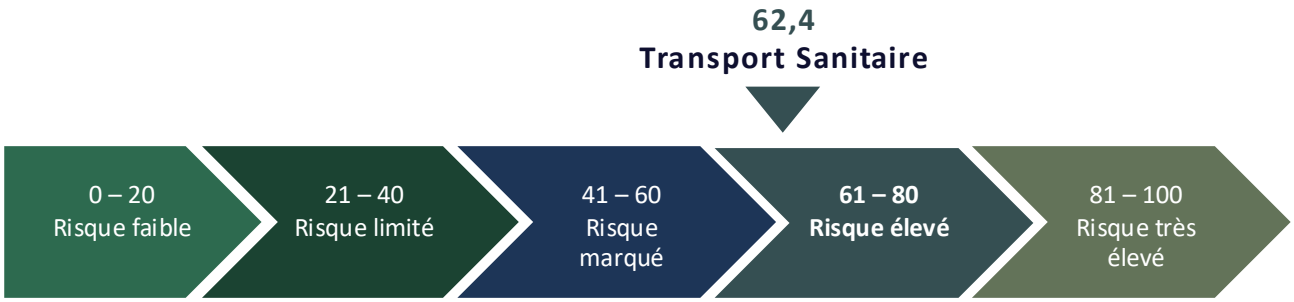
81 et 100

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

Perspective du marché – Xerfi Risk [2/2]

Données annuelles et prévisionnelles





L'analyse sectorielle conduit à constater **un taux de risque de 62,4 en 2025.**
Ce scoring correspond à un risque élevé.

Ce taux de risque augmente en 2026 et 2027.
Les enjeux actuels laissent à penser que ce taux continuera à croître au cours des années à venir.
Les analystes Xerfi anticipent une possible baisse du chiffre d'affaires du marché en 2026 et 2027.

Le calcul du risque est actualisé chaque mois par Xerfi en fonction du nombre de défaillances constatées dans le secteur [*voir état des défaillances – page 25*].

Périmètre de l'analyse quantitative [1/2]

L'analyse quantitative porte sur l'évolution du secteur du transport sanitaire entre 2023 et 2024, puis entre 2024 et 2025.

Deux critères ont permis de constituer le panel :
- Le code NAF 86.90A
- Des comptes disponibles pour les années 2023, 2024, 2025.

Le panel ainsi constitué comprend 167 sociétés opérationnelles (entités juridiques), soit **3,3 % des 5 106 sociétés** déclarées auprès des greffes des tribunaux de commerce et constituant la population des entreprises du secteur identifiées par l'Assurance Maladie.

Les sociétés du panel ont généré un **chiffre d'affaires de 319,4 M€** sur leur dernier exercice, soit **7,6 % du marché** estimé à 4,2 Mds d'€ de chiffre d'affaires (y compris le chiffre d'affaires Taxis des entreprises bicéphales).

Certaines analyses de l'observatoire portent sur le panel dans son ensemble. D'autres portent sur des groupes au sein du panel. Les groupes utilisés sont les suivants :

- **Groupe A :** Sociétés dont le chiffre d'affaires est inférieur à 1 M€ ;
- **Groupe B :** Sociétés dont le chiffre d'affaires est compris entre 1 et 2 M€ ;
- **Groupe C :** Sociétés dont le chiffre d'affaires est compris entre 2 et 3 M€ ;
- **Groupe D :** Sociétés dont le chiffre d'affaires est supérieur à 3 M€.

Montants en M€	Groupe A	Groupe B	Groupe C	Groupe D	Total
Nombre de sociétés	48	74	25	20	**167**
en % du panel	28.7%	44.3%	15.0%	12.0%	100%
Chiffre d'affaires 2025	34.25	102.49	61.18	121.48	**319.39**
en % du panel	10.7%	32.1%	19.2%	38.0%	100%
Résultat net 2025	1.39	4.38	3.16	4.23	**13.17**

Périmètre de l'analyse quantitative [2/2]

L'exercice 2025 tel que présenté au sein de l'analyse quantitative fait référence aux exercices clos dans le courant de l'année 2025. Ci-après la répartition des sociétés par trimestre de clôture :

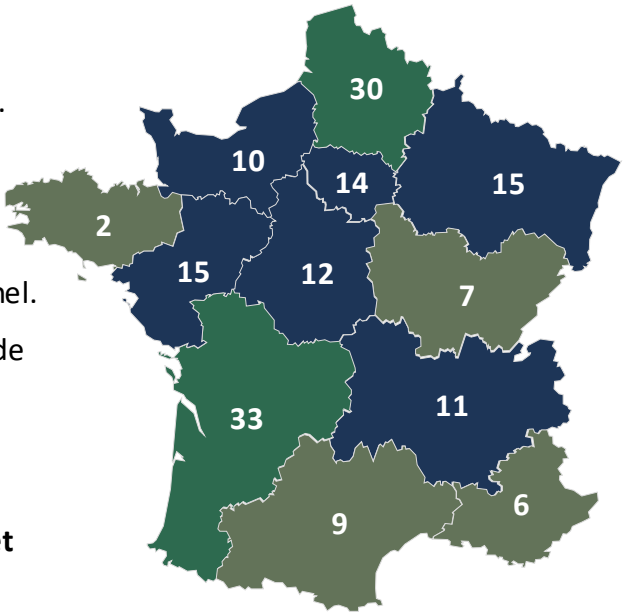
	Trimestre 1	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
Nb de sociétés	16	33	69	49

Les 167 sociétés du panel sont réparties de la manière suivante au travers du territoire français :

- Les Hauts-de-France (densité) et la Nouvelle-Aquitaine (étendue du territoire) sont les 2 régions les plus représentées au sein du panel.
- 3 sociétés du panel sont localisées dans des départements d'outre-mer.
- Les 5 régions métropolitaines les moins représentées représentent plus de 20% du panel.
- Si l'on compare la répartition du panel à celle de l'ensemble des sociétés du marché :

Les régions les plus **sur-représentées sont les Hauts-de-France et la Nouvelle-Aquitaine**.

Les plus **sous-représentées sont l'Ile-de-France et la région PACA**.



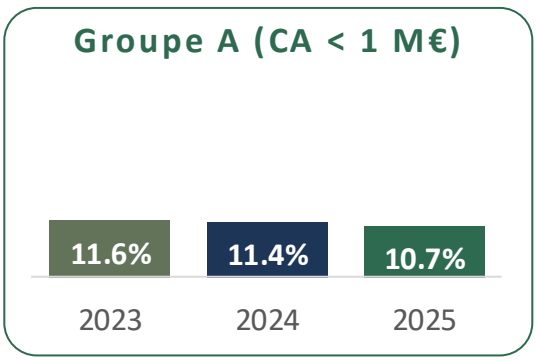
Évolution du chiffre d'affaires [1/2]

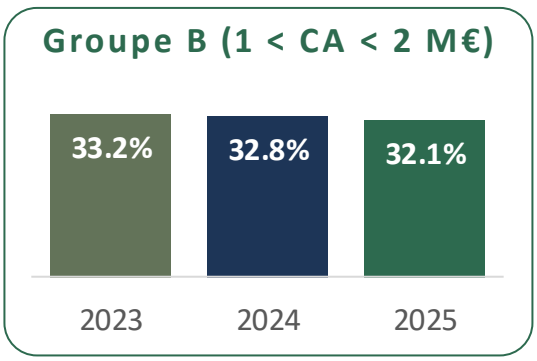
Le chiffre d'affaires s'est accru significativement sur la période. Les sociétés des groupes C et D sont celles ayant connu la croissance la plus importante sur la période. Le phénomène de concentration explique cette évolution du chiffre d'affaires.

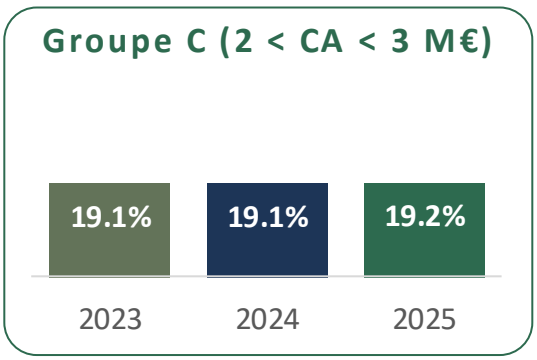
Chiffre d'affaires

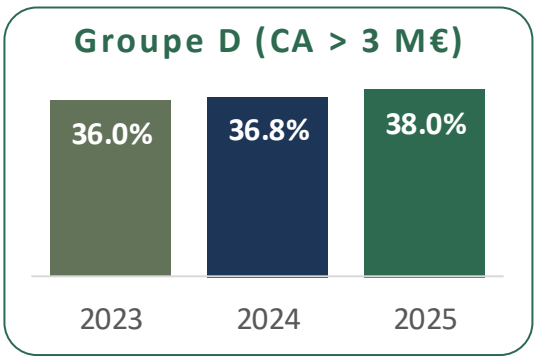
Montants en M€	Groupe A	Groupe B	Groupe C	Groupe D	Total
Exercice 2023	32.75	93.67	53.93	101.45	**281.79**
Exercice 2024	34.33	98.92	57.73	111.07	**302.05**
Croissance 2024	4.8%	5.6%	7.1%	9.5%	7.2%
Exercice 2025	34.25	102.49	61.18	121.48	**319.39**
Croissance 2025	(0.2)%	3.6%	6.0%	9.4%	5.7%

La croissance rapide des sociétés du groupe D entraîne une hausse du poids de ce groupe dans le chiffre d'affaires global au cours de la période (+2,0 points), tandis que les sociétés générant moins de 2 M€ de chiffre d'affaires sont celles dont le poids relatif s'est le plus réduit (0,9 point et 1,1 point respectivement pour les groupes A et B).









Évolution du chiffre d'affaires [2/2]

Si 79 % des sociétés du panel ont accru leur chiffre d'affaires entre 2023 et 2025, la tendance se réduit sur 2025, avec 67 % des sociétés en croissance sur l'année.
Cette tendance se traduit également par une diminution du nombre de sociétés en croissance rapide*, passant de 47 sociétés en 2024 à 35 en 2025. Et par une hausse du nombre de sociétés frappées par une forte baisse* d'activité qui passe de 4 en 2024 à 10 en 2025.

› Le chiffre d'affaires présenté est issu des liasses fiscales et n'intègre pas les aides accordées.

La croissance du chiffre d'affaires des entreprises est en décalage avec l'évolution de la dépense constatée en 2025 par l'Assurance Maladie (croissance de +1,57 % hors UPH).

Ceci est lié à deux éléments :

- **La concentration des entreprises avec l'impact lié aux croissances externes.**
- **Une périodicité d'arrêté des comptes qui ne recouvre pas les mêmes périodes.**

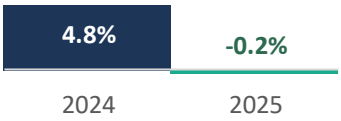
› 24 des 48 sociétés du groupe A (50 %) ont vu leur chiffre d'affaires diminuer sur 2025, entraînant une baisse du chiffre d'affaires total du groupe sur l'année.

› Les sociétés générant un chiffre d'affaires supérieur à 1 M€ s'en sortent mieux avec 31 sociétés (26 %) subissant une baisse d'activité sur 2025.

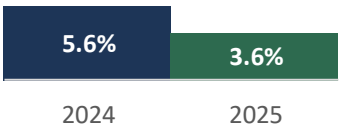
Ce nombre est cependant en hausse par rapport à l'année 2024, durant laquelle seules 19 sociétés avaient subi une baisse d'activité.

› Sur le panel entier, le taux de croissance s'établit à 5,3 % pour l'année 2025, inférieur de 1,5 point à celui de 2024.

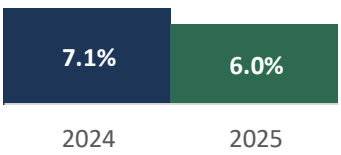
Groupe A



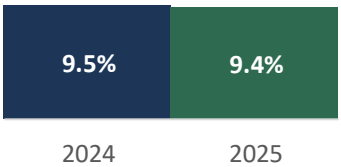
Groupe B



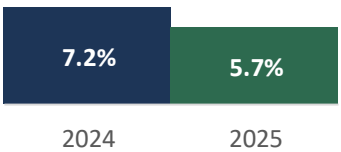
Groupe C



Groupe D



Panel complet



*Croissance rapide : croissance supérieure à 10% | forte baisse : baisse supérieure à -10%.

Taux de valeur ajoutée, richesse créée

La valeur ajoutée indique la capacité des entreprises à créer de la richesse.

Valeur ajoutée

Montants en M€	Groupe A	Groupe B	Groupe C	Groupe D	Total
Exercice 2023	22.58	62.62	36.89	68.85	**190.23**
Exercice 2024	23.75	66.38	39.26	76.88	**206.26**
Croissance 2024	5.2%	6.0%	6.4%	11.7%	8.0%
Exercice 2025	23.89	69.68	42.22	84.15	**219.93**
Croissance 2025	0.6%	5.0%	7.5%	9.5%	6.6%

Depuis 2023, **la valeur ajoutée créée par les sociétés du secteur s'est accrue**.

Conséquence de leur croissance moins importante, les sociétés du groupe A sont également celles du panel dont la croissance de la valeur ajoutée est la moins importante.

Taux de valeur ajoutée, en % du chiffre d'affaires

	Groupe A	Groupe B	Groupe C	Groupe D	Total
Exercice 2023	68.9%	66.8%	68.4%	67.9%	**67.8%**
Exercice 2024	69.2%	67.1%	68.0%	69.2%	**68.3%**
Exercice 2025	69.7%	68.0%	69.0%	69.3%	**68.9%**

Le taux de valeur ajoutée constaté est assez homogène entre tous les groupes.

Ce taux de valeur ajoutée intègre les coûts des crédit-bail et des locations financières ainsi que les refacturations intra-groupes, un taux retraité de ces coûts est présenté ultérieurement.

Le taux moyen atteint 68,9 % en 2025, soit une amélioration de 0,6 point.

Analyse de l'évolution du coût du carburant

Le schéma ci-dessous présente **l'évolution entre janvier 2016 et juin 2026 du prix moyen mensuel du litre de gazole TTC**, qui demeure le principal carburant utilisé dans le secteur du transport sanitaire.

Après une augmentation progressive de 2015 à fin 2019 (+30 %), on a observé une **nette baisse du prix en 2020**, au début de la crise sanitaire, suivie d'une remontée continue jusqu'en octobre 2022, **+116 % entre avril 2020 et octobre 2022.** Cette hausse s'expliquait par un contexte inflationniste et des tensions géopolitiques, notamment liées au conflit russo-ukrainien.

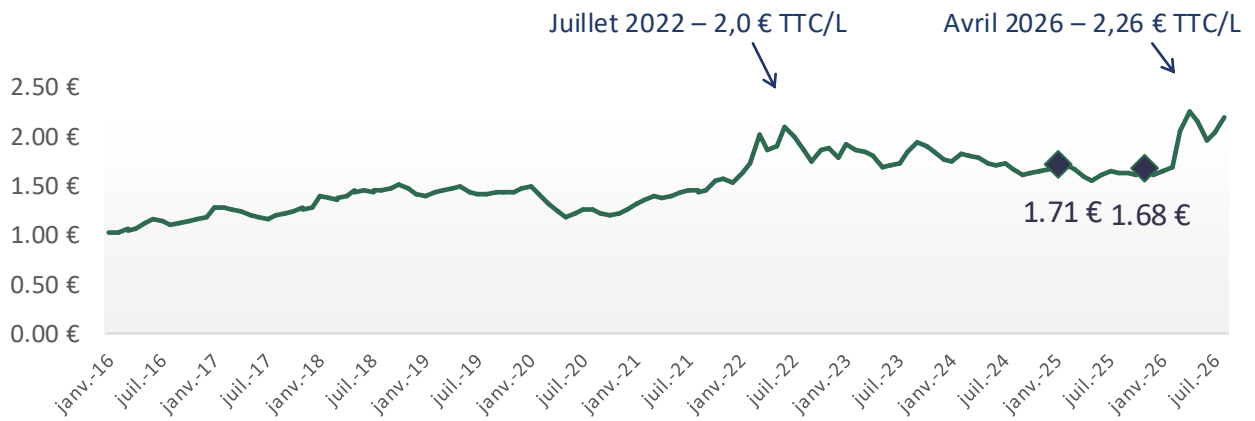
Après un pic en juillet 2022 (2 € TTC/L), **une tendance plutôt baissière s'est installée**, bien que marquée par une certaine volatilité. Le prix annuel moyen (prix TTC/L) est passé de 1,86 € en 2022 à 1,82 € (2023), puis 1,71 € (2024) et **1,64 € en 2025.**

Le coût du gazole HT représente **une part significative du coût de revient** des prestations, avec un taux d'**environ 5 % du chiffre d'affaires**, selon nos études qualitatives conduites chaque année.

À ce jour, **aucune alternative au gazole ne permet une substitution rapide et généralisée** : les véhicules électriques commencent à émerger dans les flottes, mais nous manquons de recul pour juger de la pertinence économique. Les hybrides restent coûteux, et l'hydrogène reste marginal.

2026 s'annonce comme une « annus horribilis » avec l'explosion du prix du gazole à la suite du conflit impactant le trafic pétrolier dans le détroit d'Ormuz. **Le poids du carburant passerait a minima en fonction des hypothèses en moyenne à 6,5 % du chiffre d'affaires**, les aides conjoncturelles ne couvrant au maximum que 40 % de la hausse. **L'impact final devrait se situer à hauteur de 1 % du chiffre d'affaires**.

Prix moyens mensuels de vente au détail du gazole en métropole



Évolution du coût du travail [1/2]

Évolution du SMIC mensuel chargé entre 2014 et 2026 (en €)

© CSA 44

Le graphique ci-dessus présente l'évolution du SMIC mensuel chargé entre juillet 2014 et 2026. La dernière augmentation du SMIC a été réalisée au 1er juin 2026.

Le SMIC chargé est stable sur la période allant de 2014 à fin 2020.

Depuis 2021, on constate une hausse rapide du coût chargé du SMIC, +19,6 %, avec une augmentation du taux horaire et de l'impact des charges sociales.

Notons 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 les personnels qualifiés au-dessus du SMIC**.

Évolution du coût du travail [2/2]

Évolution du taux de charges sociales entre 2014 et 2026

Le graphique ci-dessous présente **l'évolution du taux moyen de charges sociales et fiscales** sur les salaires, entre 2014 et 2026, pour un salarié rémunéré au SMIC et un DEA, avec ou sans 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.

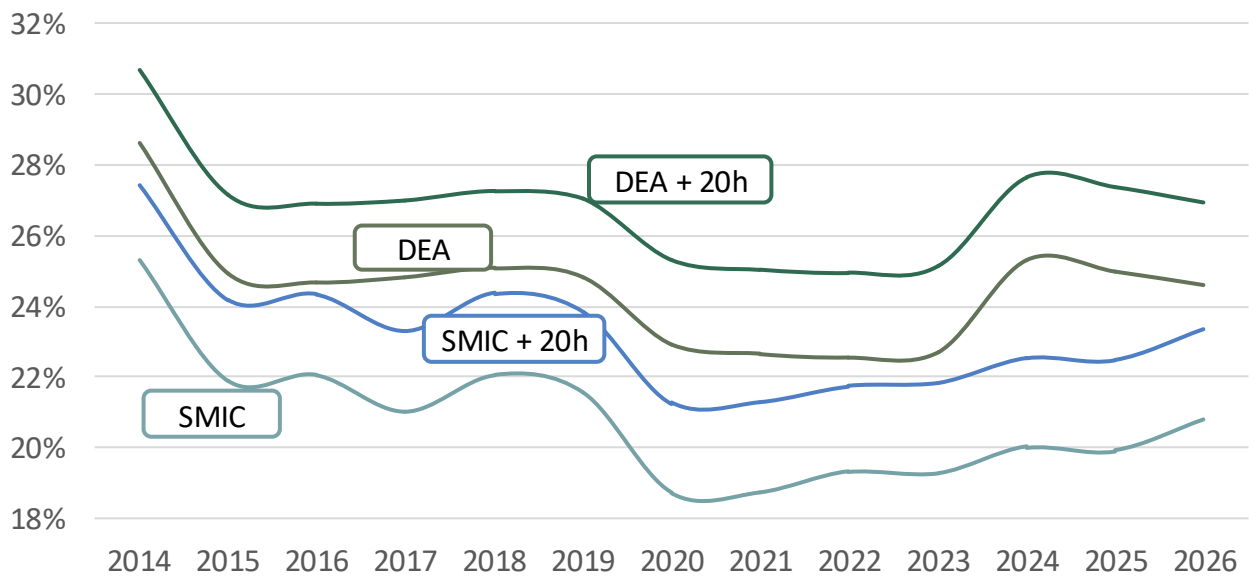
Nous constatons une remontée des taux depuis 2021 pour un salarié au SMIC, ainsi que pour un salarié au SMIC avec 20 heures supplémentaires. **Pour un salarié au SMIC réalisant 20 heures supplémentaires par mois, le taux de charges sociales en 2026 est de 23,4 %, soit +2,1 points depuis 2021**.

Le taux de charges sociales avec la prise en compte sur une année pleine de l'augmentation du SMIC et de l'évolution des règles de calcul de la réduction Fillon conduit à un accroissement du taux de charges pour les DEA réalisant des heures supplémentaires. **Pour un DEA réalisant 20 heures supplémentaires par mois, le taux moyen est de 26,9 % en 2026, soit +1,86 points depuis 2021**.

Un DEA rémunéré 10 % au-dessus du taux conventionnel a un **taux de charges sociales de 33,2 %**.

Nota bene : Le taux de charges sociales calculé prend en compte la quote-part moyenne de taxe sur les salaires proportionnellement à l'activité ambulance-VSL.

Évolution du taux de charges sociales entre 2014 et 2026 (en %)



Analyse du coût du travail

Coût total chargé (en €)

En 2025, le coût du travail a augmenté de 1,6 % pour un salarié au SMIC réalisant en moyenne 20 heures supplémentaires par mois.

› Le coût moyen mensuel de 2025 est de 2 828 €.

› **Le coût moyen mensuel projeté pour 2026 s'élève à 2 922 €, soit +3,32 %**.

Pour un salarié au SMIC réalisant 20 heures supplémentaires par mois, le coût annuel estimé pour 2026 est de 35 064 €, **soit une hausse de 20,3 % depuis 2021**.

En 2025, le coût du travail a augmenté de 1 % pour un DEA réalisant en moyenne 20 heures supplémentaires par mois.

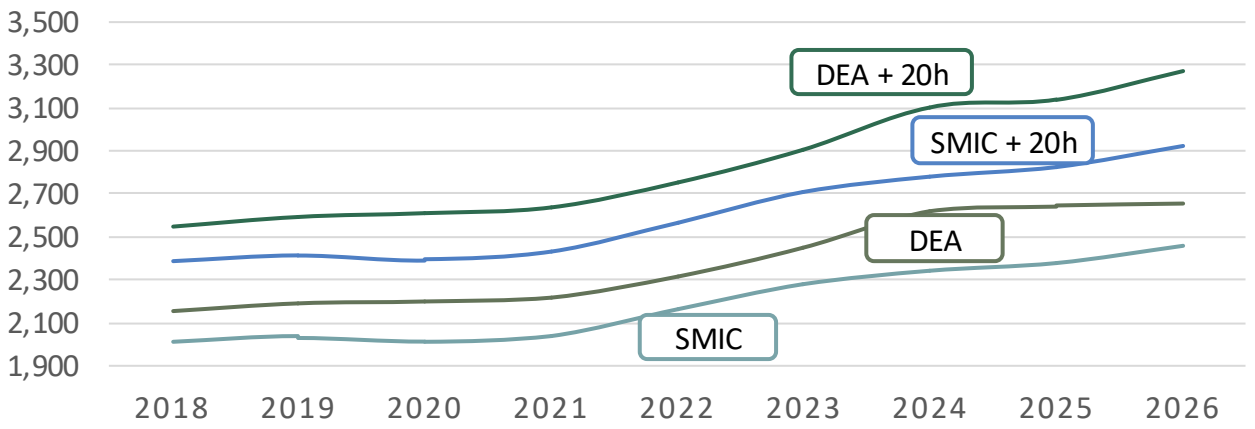
› Le coût moyen mensuel de 2025 est de 3 138 €.

› **Le coût moyen mensuel projeté pour 2026 s'élève à 3 155 €**.

Un DEA réalisant 20 heures supplémentaires par mois a un coût annuel 2026 estimé à 37 860 €, **soit une hausse de 19,7 % depuis 2021**.

Une problématique essentielle se pose aux dirigeants des entreprises, la faiblesse du **différentiel entre le SMIC et les DEA** (0,48 € d'écart). **Le passage à un écart de 1 €**, écart constaté dans les négociations conventionnelles passées, **aurait un impact de +3,64 % sur le coût chargé.**

Évolution coûts employeurs entre 2018 et 2026 (en €)



Un résultat net en diminution*

En 2 ans, les sociétés ont subi une forte diminution de leur résultat net : - 32 %.

Résultat net

Montants en M€	Groupe A	Groupe B	Groupe C*	Groupe D	Total
Exercice 2023	2.03	6.66	3.11	6.27	**18.43**
Exercice 2024	1.89	4.73	3.25	4.58	**14.46**
Croissance 2024	(6.7)%	(28.9)%	4.4%	(30.9)%	(21.6)%
Exercice 2025	1.39	4.38	2.39	4.23	**12.40**
Croissance 2025	(26.4)%	(7.5)%	(26.4)%	(7.5)%	(14.2)%

Plus de 60 % des sociétés de taille plus modeste (groupes A et B) **ont subi une baisse de résultat net sur la période**, ce chiffre est de 50 % pour les sociétés de taille plus importante (+2 M€ de CA).

Plusieurs sociétés de taille importante ont subi de très forte baisse de résultat net, entrainant la très forte baisse (33 %) observée sur le groupe D.

Taux de résultat net, en % du chiffre d'affaires

	Groupe A	Groupe B	Groupe C	Groupe D	Total
Exercice 2023	6.2%	7.1%	6.0%	6.5%	**6.6%**
Exercice 2024	5.5%	4.8%	5.8%	4.1%	**4.8%**
Exercice 2025	4.1%	4.3%	4.0%	3.5%	**3.9%**

Au global, **58 % des sociétés ont subi une baisse de résultat net en 2025** (55 % en 2024), et **le nombre de sociétés ayant un résultat net négatif a plus que doublé entre 2023 et 2025**, passant de 6 % à 16 % du panel.

Si 13 % des sociétés arrivent à présenter une forte croissance de résultat (+50 K€ sur la période), **31 % des sociétés ont subi une diminution de plus de 50 K€ de leur résultat net** sur la période.

*Une société est exclue de cette page car son résultat net est porté à 76 % par des résultats financiers.

Structuration du bilan

La hausse des montants de capitaux investis a significativement ralenti sur l'année 2025 (+ 2 % contre + 6 % sur l'année 2024).

Le besoin en fonds de roulement a diminué de 4,7 M€ entre 2023 et 2025, ce besoin en fonds de roulement résulte des liasses fiscales et comprend les créances et dettes intragroupe ou envers des actionnaires. La variation du BFR est approfondie en page 23.

La dette financière nette du panel est relativement stable sur les 3 dernières années.

Bilan

Montants en M€	2023	2024	2025
Actif immobilisé	105.17	112.75	118.48
Besoin en fonds de roulement	3.42	2.21	(1.26)
Capitaux investis	**108.59**	**114.96**	**117.22**
Fonds propres	93.45	98.12	101.20
Dette financière nette	15.14	16.85	16.02
Financements	**108.59**	**114.96**	**117.22**

Actif immobilisé, crédit-bail et locations financières non inclus

Entre 2023 et 2025, l'actif immobilisé du panel s'est accru de 13,3 M€. Cette croissance est quasi exclusivement portée par des sociétés de taille importante, les sociétés du groupe D ont contribué à hauteur de 76 % à cette croissance, et celle du groupe C à 15 %.

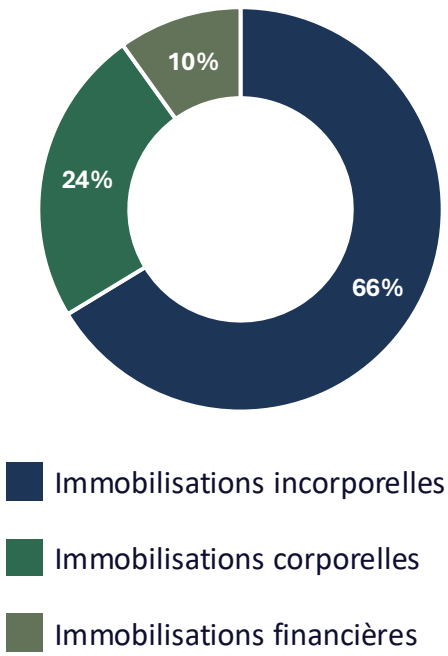
Actifs immobilisés

Montants en M€	Groupe A	Groupe B	Groupe C*	Groupe D	Total
Exercice 2023	13.06	32.05	22.25	37.81	**105.17**
Exercice 2024	13.11	32.50	24.41	42.73	**112.75**
Croissance 2024	0.4%	1.4%	9.7%	13.0%	7.2%
Exercice 2025	13.60	32.77	24.20	47.90	**118.48**
Croissance 2025	3.7%	0.8%	(0.8)%	12.1%	5.1%

Au global, l'actif immobilisé à la clôture de l'exercice 2025 est majoritairement composé d'actifs incorporels (66 %), les actifs corporels représentent 24 % de la valeur nette de l'actif.

3 sociétés du panel disposent d'actifs financiers significatifs. Si l'on retire ces 3 sociétés, la part des immobilisations financières dans l'actif devient inférieure à 3 %.

Actif immobilisé à la clôture 2025



Besoin en fonds de roulement

Le besoin en fonds de roulement était significativement positif lors des clôtures 2023 et 2024, et constituait donc un besoin de financement pour les acteurs du secteur.

A la clôture 2025, le BFR est devenu négatif, induisant une forte diminution des besoins de financement à court terme.

Les stocks ne sont pas significatifs (1,5 M€).

Les créances clients (31,6 M€) sont stables en valeur sur les 3 années en dépit de la croissance et des délais de paiement allongés de certains hôpitaux.

Les dettes fournisseurs sont en hausse de 19 % sur 2025 et atteignent 17,6 M€.

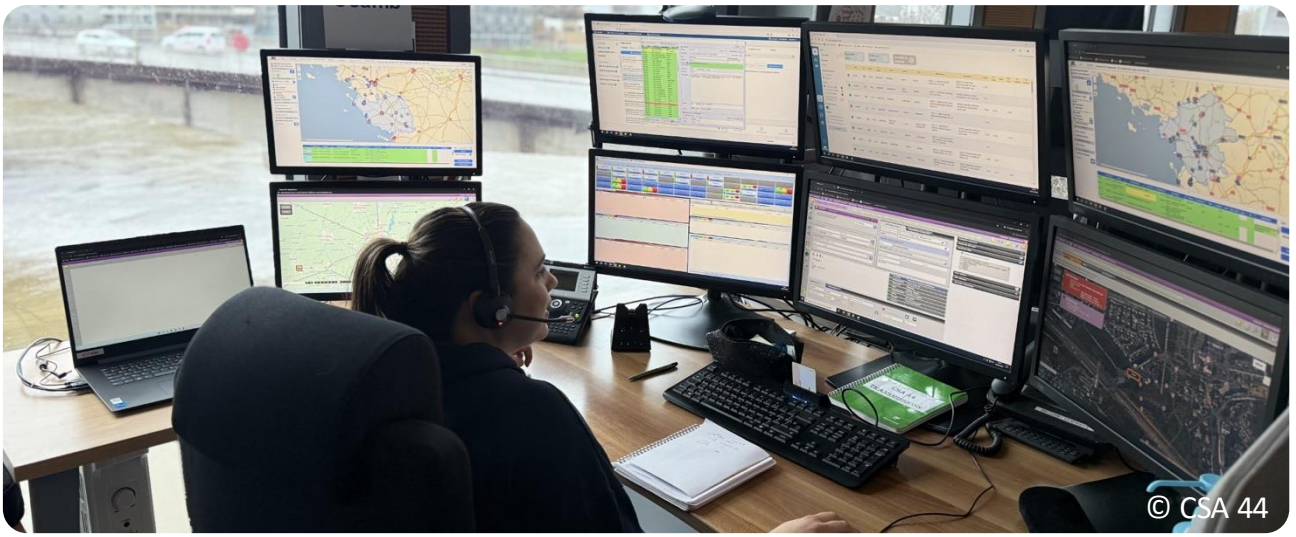
Les dettes sociales et fiscales sont stables entre 2024 et 2025 (37,5 M€), l'augmentation des dettes sociales est compensée par la fin des remboursements différés de la période Covid.

Les autres créances et dettes, qui incluent des flux de compte courant et intragroupe, se sont réduites de 1 M€.

Il résulte des éléments ci-dessus une amélioration significative de la gestion du cycle d'exploitation qui se traduit par un excédent de financement des entités opérationnelles.

Besoin en fonds de roulement

Montants en M€	Groupe A	Groupe B	Groupe C	Groupe D	Total
Exercice 2023	(0.11)	1.49	1.96	0.09	**3.42**
Exercice 2024	(0.41)	0.36	2.68	(0.42)	**2.21**
Exercice 2025	(1.22)	(0.37)	2.13	(1.80)	**(1.26)**



Fonds propres et dette financière nette, hors CB et LLD

Le cumul des fonds propres de l'ensemble des sociétés du panel augmente d'année en année (+5,0 % en 2024 et +3,1 % en 2025).

Fonds propres

Montants en M€	Groupe A	Groupe B	Groupe C	Groupe D	Total
Exercice 2023	11.49	31.23	18.14	32.59	**93.45**
Exercice 2024	12.51	31.05	19.74	34.82	**98.12**
Exercice 2025	12.75	32.06	20.31	36.08	**101.20**

Un léger désendettement financier est observé sur l'année 2025 (-5 %).

La dette financière nette ci-après ne tient pas compte des comptes courants et flux intragroupe comptabilisés en « autres dettes » au sein des liasses fiscales.

Dette financière nette

Montants en M€	Groupe A	Groupe B	Groupe C	Groupe D	Total
Exercice 2023	1.45	2.31	6.07	5.31	**15.14**
Exercice 2024	0.19	1.82	7.35	7.49	**16.85**
Exercice 2025	(0.37)	0.34	6.02	10.03	**16.02**

Analyse quantitative

Procédures collectives

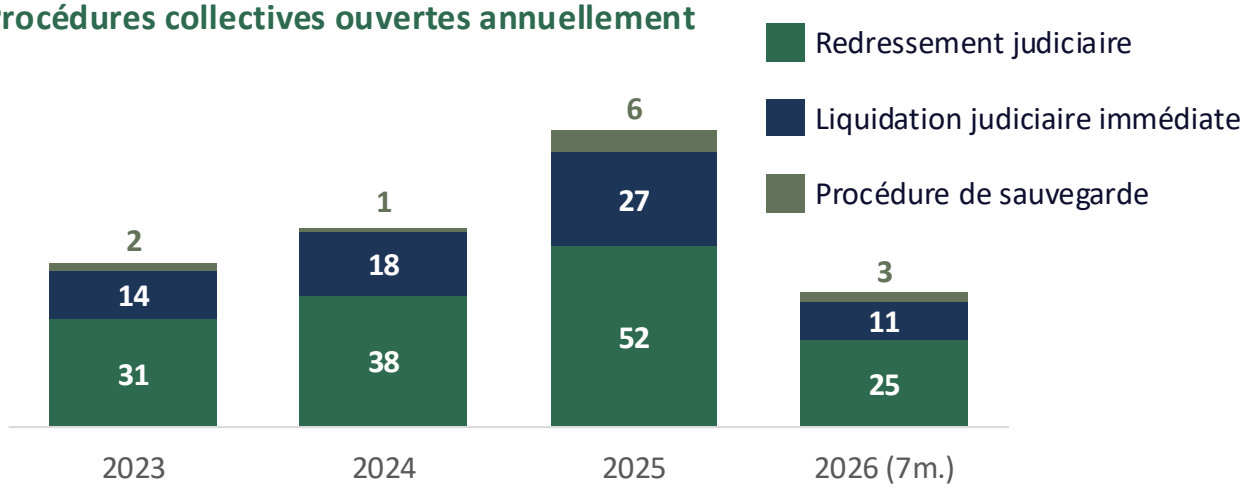
- **Procédures ouvertes depuis 2023** [page 24]
- **Répartition géographique** [page 25]

228 procédures collectives ouvertes depuis 2023

Depuis le 1er janvier 2023, 228 procédures collectives ont été ouvertes et ont visé 226 sociétés différentes. Ces procédures se répartissent entre 146 redressements judiciaires, 70 liquidations judiciaires immédiates et 12 procédures de sauvegarde.

39 procédures ont été ouvertes au cours des 7 premiers mois de 2026, en ligne avec la même période sur 2025 (40 ouvertures).

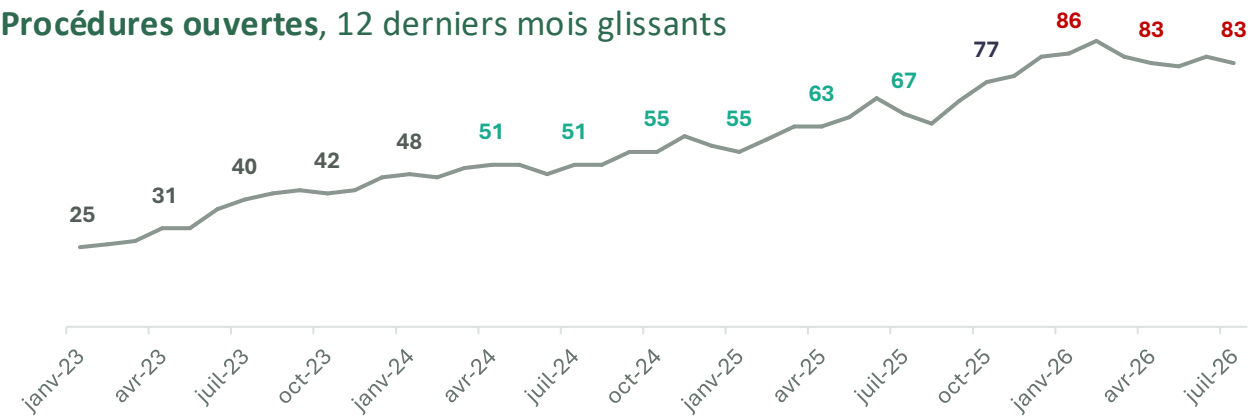
Procédures collectives ouvertes annuellement



Une forte source d'inquiétude, l'augmentation forte du nombre de procédures judiciaires :

- En 2025, 1,66 % des entreprises du secteur ont été mises en procédures judiciaires.
- Compte tenu de la durée des procédures, on estime que 2,5 % des entreprises sont en procédure judiciaire à ce jour.
- Depuis 2023, le nombre de procédures judiciaires s'accroît régulièrement comme l'indique ci-dessous le nombre de procédures observées sur 12 mois glissants.
- Les sociétés sous mandat ad hoc ne sont pas mentionnées du fait de la confidentialité de la procédure.

Procédures ouvertes, 12 derniers mois glissants



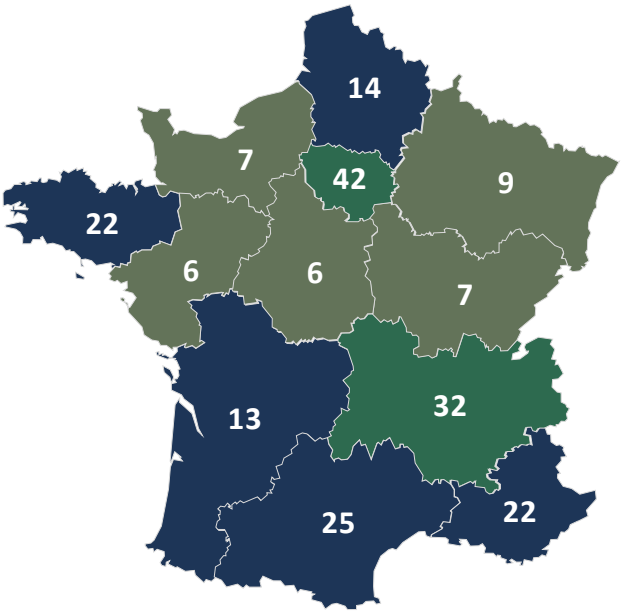
Répartition des procédures collectives

Parmi les 226 sociétés visées par une procédure depuis le 1er janvier 2023, des données d'effectifs sont disponibles pour 162 sociétés.

- **18 sociétés** (11%) **employaient plus de 20 personnes**,
- **56 sociétés** (35%) **employaient entre 10 et 20 personnes**, et
- **41 sociétés** (25%) **employaient entre 6 et 10 personnes**.

Des sociétés de service au cœur des territoires

- Il convient d'être particulièrement vigilant sur les disparitions d'entreprises et les territoires impactés,
- En grande agglomération, on peut considérer que les sociétés sont reprises et l'emploi est préservé,
- En zone rurale, il serait utile d'approfondir l'observation pour voir si ces disparitions ne participent pas à la désertification des territoires.



Analyse quantitative

Les tendances micro-économiques

- **Taux de valeur ajoutée retraitée** [page 27]
- **Excédent brut retraité** [page 28]
- **Frais de personnel** [pages 28-29]
- **Bilan économique** [page 30]
- **Profitabilité et rentabilité économique** [pages 31-32]

Taux de valeur ajoutée retraitée

Taux de valeur ajoutée retraitée, en % du chiffre d'affaires

Montants en M€	Groupe A	Groupe B	Groupe C	Groupe D	Total
Exercice 2023	77.2%	74.8%	78.4%	77.2%	**76.9%**
Exercice 2024	77.8%	75.9%	78.6%	78.2%	**77.5%**
Exercice 2025	78.5%	76.5%	79.2%	78.9%	**78.4%**

La valeur ajoutée a été retraitée des charges de crédit-bail, de locations financières et des management fees.

Les charges de crédit-bail et de locations financières représentent 4,4 % du chiffre d'affaires 2025 (contre 4 % du CA en 2023 et en 2024).

Les prestations intra-groupe ou de holding qui sont en grande majorité constituées de charges de personnel représentent 5,1 % du chiffre d'affaires.

Après une hausse de +0,6 point en 2024, **le taux de valeur ajoutée retraitée du crédit-bail, des locations financières et des refacturations holding s'est accru de 0,9 point en 2025**.

Frais de personnel et EBE retraité

Les frais de personnel ont été retraités :

› d'une quote-part des frais de holding correspondant à la part affectée au personnel, cette quote-part est égale à 80 % du montant total des management fees (5,1 % du CA 2025).

Les frais de personnel retraités, hors taxes sur les salaires, en pourcentage du chiffre d'affaires, sont stables sur 2 ans, et s'établissent à 63,1 % du chiffre d'affaires.

Les impôts et taxes liés aux salaires (y compris la taxe sur les salaires) s'élèvent à **4,5 % du chiffre d'affaires**.

Le taux de frais de personnel (y compris taxes sur les salaires) **est de 67,6 %.**

Frais de personnel, hors taxes sur les salaires, en % du chiffre d'affaires

	Groupe A	Groupe B	Groupe C	Groupe D	Total
Exercice 2023	64.5%	62.1%	63.4%	63.8%	**63.3%**
Exercice 2024	65.0%	63.4%	63.4%	64.1%	**63.7%**
Exercice 2025	64.6%	62.0%	62.5%	63.7%	**63.1%**

L'EBE a été retraité :

› Des charges de crédit-bail et de locations financières (4,4 % du chiffre d'affaires 2025).

Le taux d'EBE retraité avait diminué de 0,9 point en 2024. **Il remonte de 0,5 point sur 2025**.

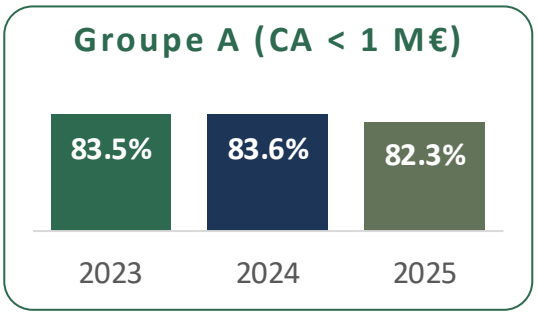
Les sociétés de taille modeste ont un taux d'EBE retraité significativement inférieur à celui du reste du panel.

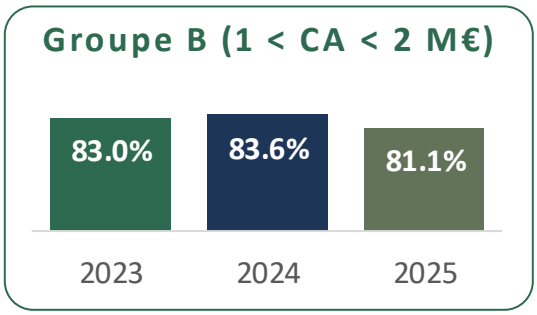
Taux d'EBE retraité, en % du chiffre d'affaires

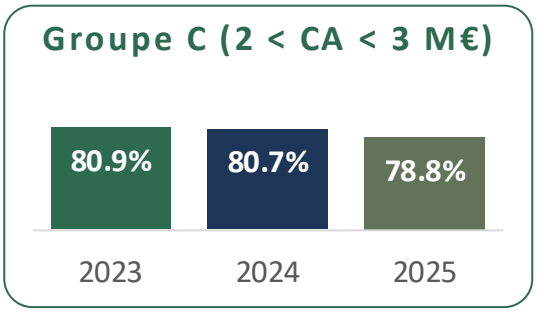
	Groupe A	Groupe B	Groupe C	Groupe D	Total
Exercice 2023	10.6%	11.5%	12.7%	10.4%	**11.4%**
Exercice 2024	9.6%	9.6%	12.0%	10.7%	**10.5%**
Exercice 2025	9.1%	10.0%	12.0%	11.3%	**11.0%**

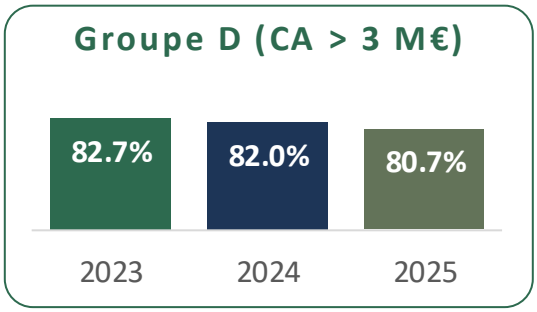
Frais de personnel retraités, hors taxes sur les salaires

Les frais de personnel représentent 80,4 % de la valeur ajoutée en 2025, contre 82,2 % en 2024. Une tendance à la baisse qui s'observe au sein de chacun des groupes du panel.









Frais de personnel retraités, en % de la valeur ajoutée

	2023	2024	*Var. 2024*	2025	*Var. 2025*
Panel total	82.3%	82.2%	*(0.1) p.p.*	80.4%	*(1.8) p.p.*

© Croix-Rouge française

Bilan économique, crédit-bail et locations financières inclus

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 partie de l'actif immobilisé.

Les redevances des biens en crédit-bail et location financière représentent entre 4 % et 4,4 % du chiffre d'affaires sur la période 2023 – 2025.

Le niveau « standard » d'activation et de valorisation de la dette compte tenu des durées moyennes de possession des véhicules est de 2,43 années, soit 50 % de la durée de possession moyenne du parc.

Cette valeur correspond à :

- Une répartition du chiffre d'affaires pour 60% en ambulances et 40% en VSL et taxi,
- Une pondération des financements effectués en crédit-bail ou en location financière s'appuyant sur nos observations au sein de la partie qualitative,
- Les prix moyen retenus sont de 55 – 65 K€ TTC pour une ambulance, et 20 – 25 K€ HT pour un VSL ou un taxi.

Le crédit-bail et les LLD retraitées, le ratio de dette sur fonds propres passe de 0,45 à 0,50.

Bilan retraité

Montants en M€	2023	2024	2025
Actif immobilisé	132.50	143.52	152.56
Besoin en fonds de roulement	3.42	2.21	(1.26)
Capitaux investis	**135.92**	**145.73**	**151.30**
Fonds propres	93.45	98.12	101.20
Dette financière nette	42.48	47.61	50.10
Financements	**135.92**	**145.73**	**151.30**

Profitabilité et rentabilité économique [1/2]

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

Le taux de profitabilité subit une diminution de 1,2 point sur 2025.

Taux de profitabilité retraité, en % du chiffre d'affaires

	Groupe A	Groupe B	Groupe C	Groupe D	Total
Exercice 2023	6.7%	8.4%	7.9%	5.9%	**7.2%**
Exercice 2024	5.6%	6.0%	7.2%	5.7%	**6.1%**
Exercice 2025	3.5%	5.2%	5.6%	4.7%	**4.9%**

Profitabilité et rentabilité économique [2/2]

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

Le taux est stable sur les 3 ans. **En 2025, pour 1 € investi, les entreprises dégagent 2,09 € de CA**. Le taux de rotation des capitaux investis est stable.

La rentabilité économique se dégrade fortement en 2025 (2,5 points), dans la lignée de la baisse observée sur l'année 2024.

Rotation des capitaux investis retraités

	Groupe A	Groupe B	Groupe C	Groupe D	Total
Exercice 2023	2.02	2.28	1.96	2.13	**2.13**
Exercice 2024	2.07	2.32	1.91	2.06	**2.10**
Exercice 2025	1.99	2.35	1.99	2.00	**2.09**

Rentabilité économique retraitée

	Groupe A	Groupe B	Groupe C	Groupe D	Total
Exercice 2023	13.4%	19.2%	15.5%	12.6%	**15.3%**
Exercice 2024	11.6%	14.0%	13.6%	11.8%	**12.8%**
Exercice 2025	6.9%	12.2%	11.1%	9.4%	**10.3%**

Analyse qualitative

Analyse d'un panel de 113 sociétés

- **Méthodologie et périmètre du panel** [page 34]
- **Chiffre d'affaires par activité** [pages 35-36]
- **Les grandes tendances** [page 37]
- **Coût des véhicules** [page 38]
- **Frais de personnel** [pages 39-40]
- **Aides accordées** [page 41]
- **Analyse du bilan** [page 42]

Méthodologie et périmètre du panel

Dans le cadre de l'étude qualitative, **nous avons analysé et traité les informations financières de 113 sociétés** du secteur du transport sanitaire. La donnée financière a été collectée sous la forme de balances générales et de fichiers d'écritures comptables.

Le chiffre d'affaires du panel pour 2025 est de 273 M€, soit **6,5 % du marché total**.

Informations financières

La donnée financière collectée nous a permis de reconstituer un compte de résultat détaillé visant à approfondir les postes de revenus et de dépenses suivants :

- Chiffre d'affaires (ambulances, VSL, taxi, aides, autres revenus…)
- Coûts du personnel et poids des frais de gestion / holdings
- Coûts directs (carburant, entretien et assurance des véhicules, crédit-bail et LLD…)

Elle nous a également permis d'approfondir l'analyse des postes de bilan, notamment l'évolution des immobilisations liées aux véhicules et des créances / dettes liées à des sociétés parentes.

Certaines analyses de l'observatoire portent sur le panel dans son ensemble. D'autres portent sur des groupes au sein du panel. Les groupes utilisés sont les suivants :

- **Groupe A :** Sociétés dont le chiffre d'affaires est inférieur à 1 M€ ;
- **Groupe B :** Sociétés dont le chiffre d'affaires est compris entre 1 et 2 M€ ;
- **Groupe C :** Sociétés dont le chiffre d'affaires est compris entre 2 et 3 M€ ;
- **Groupe D :** Sociétés dont le chiffre d'affaires est supérieur à 3 M€.

Montants en M€	Groupe A	Groupe B	Groupe C	Groupe D	Total
Nombre de sociétés	45	26	20	22	**113**
en % du panel	39.8%	23.0%	17.7%	19.5%	100%
Chiffre d'affaires 2025	28.61	38.43	48.03	158.27	**273.33**
en % du panel	10.5%	14.1%	17.6%	57.9%	100%
Résultat net 2025	(0.09)	1.07	0.46	1.43	**2.87**

Chiffre d'affaires par activité

En 2025 le chiffre d'affaires atteint 273 M€, en progression de 4,0 % par rapport à 2024. Cette hausse, bien qu'inférieure à celle de 2024 (+7,3 %) s'inscrit dans la tendance de croissance observée depuis plusieurs années. **Pour rappel, sur ces deux dernières années, la croissance provient pour partie du marché, 60 %, et, pour partie de la croissance externe, 40 %.**

En 2025, l'activité de VSL est en croissance de 7,6 % et l'activité taxi de 7,8 %. L'activité d'ambulance est en croissance de 3,7 %.

Les **sociétés des groupes A et B** (CA inférieur à 2 M€) ont un **mix de revenu équilibré entre ambulance** (50 % du CA) **et VSL – Taxi** (48%), tandis que les sociétés de taille plus importante ont une activité plus orientée vers l'ambulance (62%, contre 36% pour VSL – Taxi) [*voir page suivante*].

Évolution du chiffre d'affaires par année

Montants en M€	2023	2024	*Var. 2024*	2025	*Var. 2025*
Ambulance	146.10	156.08	*6.8%*	161.87	*3.7%*
VSL	53.31	58.63	*10.0%*	63.11	*7.6%*
Taxi	28.60	29.76	*4.1%*	32.08	*7.8%*
VSL & Taxi*	8.99	10.95	*21.8%*	11.08	*1.1%*
Autres	7.96	7.30	*(8.3)%*	5.20	*(28.8)%*
CA total	**244.96**	**262.72**	***7.3%***	**273.33**	***4.0%***

Les « autres » sources de chiffre d'affaires incluent notamment les prestations liées au funéraire ainsi que des refacturations de prestations et de personnels au sein de groupes.

Elles incluent également les **aides assimilables à du chiffre d'affaires** (FIR, aides CPAM, aides diverses) qui ont **très nettement diminué depuis 2023, passant de 3,0 M€ à 0,3 M€**.

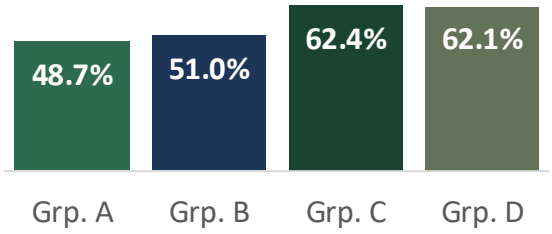
Le montant des activités UPH (chiffre d'affaires lié aux missions et RMG) est inclus dans l'activité ambulance et représente un peu moins de 10% du montant total de l'activité. **Ce taux est en légère diminution sur 3 ans.**

*Activités de VSL et de taxi non différenciées en comptabilité.

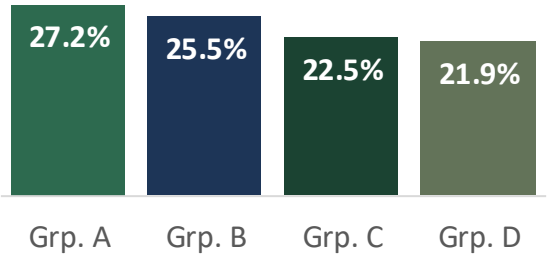
Répartition du chiffre d'affaires par activité

Principales sources de revenu dans le chiffre d'affaires 2025

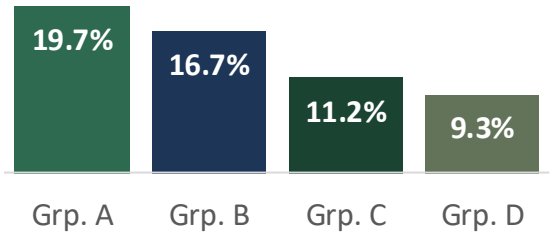
Ambulance – *59,2%*



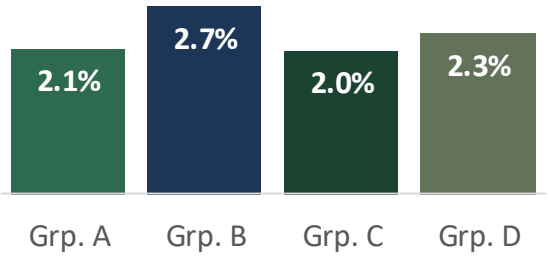
VSL – *23,1%*



Taxi – *11,7%*



Autres sources – *2,3%*



© CSA 44

Les grandes tendances

En millions €	2023		2024		2025	
	Valeur	*% CA*	Valeur	*% CA*	Valeur	*% CA*
Chiffre d'affaires	245.0	-	262.7	-	273.3	-
Masse salariale*	(169.2)	*(69.1)%*	(183.9)	*(70.0)%*	(193.7)	*(70.9)%*
Coûts directs	(31.4)	*(12.8)%*	(33.5)	*(12.7)%*	(38.1)	*(14.0)%*
Coûts de structure*	(24.7)	*(10.1)%*	(26.5)	*(10.1)%*	(26.0)	*(9.5)%*
I&T et TVA**	(5.3)	*(2.2)%*	(5.2)	*(2.0)%*	(5.6)	*(2.0)%*
Amortissement des immobilisations	(5.6)	*(2.3)%*	(5.8)	*(2.2)%*	(5.9)	*(2.2)%*
Résultat financier et exceptionnel	(0.1)	*(0.0)%*	1.6	*0.6%*	0.6	*0.2%*
Impôts des sociétés	(2.1)	*(0.9)%*	(1.9)	*(0.7)%*	(1.7)	*(0.6)%*
Résultat net	**6.6**	*2.7%*	**7.5**	*2.9%*	**2.9**	*1.0%*

La masse salariale est le poste de dépense ayant le plus augmenté entre 2024 et 2025 (+ 9,5 M€). Les coûts directs (+4,7 M€), comprennent principalement les coûts véhicules [*voir page suivante*] et les consommables liés à l'activité. En 2025, le chiffre d'affaires a crû de 10,6 M€, la **perte de marge brute s'élève à 3,7 M€ sur l'exercice**.

Les autres postes de dépenses sont stables entre 2024 et 2025 :

› Le coût de l'immobilier atteint 2,8 % du chiffre d'affaires, il se situe au même niveau qu'en 2024, il pèse 30 % des coûts de structure (hors personnel),

› tandis que le résultat financier et exceptionnel (changement de la réglementation comptable) diminue de 0,9 M€.

Le résultat net cumulé de l'échantillon en 2025 s'établit à 2.9 M€, soit 1 % du chiffre d'affaires, en très nette diminution par rapport au montant de 2024 (7,5 M€ et 2,9 % du CA).

*Les refacturations par des holdings sont réparties entre coûts RH (80%) et frais de structure (20%).

**Le montant de TVA non récupérable (lorsqu'il est indiqué) est réintégré aux impôts et taxes.

Analyse du coût des véhicules

En millions €	2023		2024		2025	
	Valeur	*% CA*	Valeur	*% CA*	Valeur	*% CA*
Chiffre d'affaires	245.0	-	262.7	-	273.3	-
Carburant	14.9	*6.1%*	14.2	*5.4%*	13.7	*5.0%*
Crédit-bail & LLD	9.8	*4.0%*	10.6	*4.0%*	12.1	*4.4%*
Amortissements*	4.9	*2.3%*	5.1	*2.2%*	5.2	*2.2%*
Coût d'entretien	6.3	*2.6%*	7.2	*2.7%*	7.6	*2.8%*
Assurances	3.7	*1.5%*	3.7	*1.4%*	4.2	*1.5%*
Coûts véhicules	**39.5**	*16.1%*	**40.8**	*15.5%*	**42.7**	*15.6%*

Le poids du carburant diminue pour atteindre 5 % du chiffre d'affaires, contre 5,4 % en 2024. Cette baisse s'explique par une baisse du prix moyen du carburant sur l'année 2025 d'environ 5 %. La forte hausse en cours sur 2026 aura un impact significatif sur le coût « véhicules ».

Coût du carburant mis à part, les coûts liés aux véhicules sont en hausse de 2,4 M€ en 2025 et représentent 10,6 % du chiffre d'affaires (contre 10,1 % en 2023 et 2024).

Les structures de taille modeste supportent des coûts de véhicules plus importants que leurs homologues, cette différence s'explique en grande partie par une plus grande difficulté à atteindre certaines économies d'échelle. La tendance à une légère hausse sur 2025 reste identique pour l'ensemble des acteurs du panel.

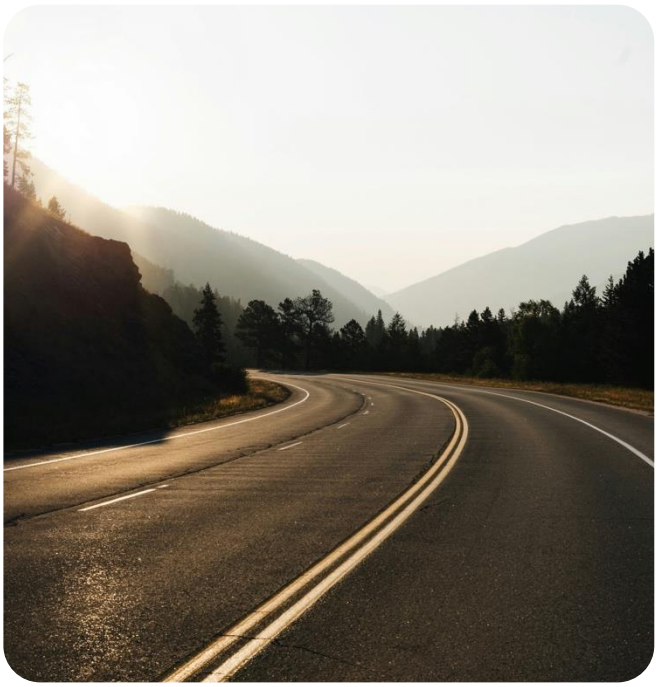
En % de CA	2024		2025	
	Groupe A & B	Groupe C & D	Groupe A & B	Groupe C & D
Carburant	6.0%	5.2%	5.7%	4.8%
CB, LLD et Amort.	6.8%	5.7%	7.0%	6.1%
Coût d'entretien	3.0%	2.6%	3.0%	2.7%
Assurances	1.8%	1.3%	2.0%	1.4%
Coûts véhicules	**17.7%**	**14.8%**	**17.8%**	**14.9%**

*Une part significative des sociétés du panel ne catégorisent pas leurs amortissements selon leur nature, le chiffre présenté dans ce tableau pourrait être légèrement surestimé.

Évolution des frais de personnel

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*



Les frais de personnel ont augmenté de 5,4 % en 2025.

Frais de personnel retraités

Montants en M€	2023	2024	*Var. %*	2025	*Var. %*
Groupe A	19.2	20.0	*4.1%*	19.6	*(2.1)%*
Groupe B	23.7	24.7	*4.3%*	25.9	*4.6%*
Groupe C	28.6	31.3	*9.2%*	33.5	*7.2%*
Groupe D	97.6	107.8	*10.5%*	114.7	*6.4%*
Total panel	**169.2**	**183.9**	***8.7%***	**193.8**	***5.4%***

*Y compris les « management fees » auxquelles une quote-part est appliquée (80% de frais de personnel et 20% de frais de structure).

Frais de personnel, en % du chiffre d'affaires

Frais de personnel

	Groupe A	Groupe B	Groupe C	Groupe D	Total
Exercice 2023	65.6%	66.5%	68.2%	70.7%	**69.1%**
Exercice 2024	67.8%	67.9%	69.8%	71.0%	**70.0%**
Exercice 2025	68.5%	67.3%	69.8%	72.5%	**70.9%**

La part des frais de personnel dans le chiffre d'affaires continue de s'accroître, avec une **hausse de 0,9 point entre 2024 et 2025**. Cette hausse est principalement **portée par les petites et les plus grosses structures**. Les sociétés de taille modeste (groupes A et B) ont un coût inférieur.

Concernant les petites structures, la hausse du poids des frais de personnel est avant tout due à une baisse de chiffre d'affaires (-3,1 %) en partie compensée par la baisse des coûts de personnel (-2,1 %).

Les évolutions successives du SMIC impactent fortement les frais de personnel, une part très significative des personnels employés sont rémunérés au SMIC. La hausse des rémunérations pourrait provenir également pour ces salariés du nombre d'heures supplémentaires réalisées, nous n'avons pas pu valider ce point.

© Croix-Rouge française

Évolution des aides accordées

Le montant des aides accordées a diminué de 6,0 M€ depuis 2023, passant de 4 % à 1,4 % du chiffre d'affaires annuel.

Aides perçues par les sociétés du panel

Montants en M€	2023	2024	*Var. %*	2025	*Var. %*
Aides d'activités	2.99	1.40	*(53.1)%*	0.34	*(75.7)%*
Aides RH	0.99	1.12	*13.2%*	0.70	*(37.5)%*
Aides d'exploitation	5.76	4.42	*(23.2)%*	2.66	*(39.7)%*
Aides perçues	**9.73**	**6.94**	***(28.7)%***	**3.70**	***(46.7)%***

Les sociétés du secteur perçoivent des aides principalement sous 3 formes :

› Des aides assimilables à du chiffre d'affaires : les aides perçues correspondent principalement aux aides FIR mises en place dans l'attente des décrets d'application des augmentations tarifaires conventionnelles. Les indemnités de garde ne sont pas comptabilisées dans ce montant.

› Des aides accompagnant le recrutement et la formation du personnel (i.e., aides à l'embauche et aides à l'apprentissage).

› Des aides permettant de contribuer au financement d'investissements, en particulier celles ayant vocation à améliorer la traçabilité des missions.

Quelques sociétés regroupent l'ensemble des aides perçues sur une seule ligne, auquel cas le choix a été pris d'inclure ce montant aux aides d'exploitation.

Composition du bilan

Les investissements (actif immobilisé) **sont financés à 57% par des capitaux propres**.

Le BFR est générateur de trésorerie, c'est un excédent de financement.

La dette nette à fin 2025 atteint 60 % des fonds propres.

Bilan économique du panel

Montants en M€	2023	2024	*Var. %*	2025	*Var. %*
Actif immobilisé	80.97	83.96	*3.7%*	90.89	*8.3%*
BFR	(9.84)	(8.75)	*(11.1)%*	(8.08)	*(7.6)%*
Dette nette	(17.26)	(20.20)	*17.0%*	(30.82)	*52.6%*
Actif net	53.87	55.02	***2.1%***	**52.00**	***(5.5)%***
Capitaux propres	53.87	55.02	***2.1%***	**52.00**	***(5.5)%***

Actif immobilisé et dette financière nette

Les véhicules représentent 39 % de la valeur nette des immobilisations, un chiffre relativement stable sur les 3 années.

Les **actifs incorporels représentent près de la moitié de l'actif immobilisé**.

Composition de l'actif immobilisé

Montants en M€	2023	2024	*Var. %*	2025	*Var. %*
Incorporel	40.57	41.43	*2.1%*	43.71	*5.5%*
Véhicules	29.67	31.77	*7.1%*	35.35	*11.3%*
Corporel (autres)	6.97	6.90	*(1.0)%*	7.44	*7.8%*
Financier	3.76	3.87	*3.0%*	4.40	*13.6%*
Actif immobilisé	**80.97**	**83.96**	***3.7%***	**90.89**	***8.3%***

La **dette intragroupe du panel a augmenté** de 5,3 M€ en 2025.

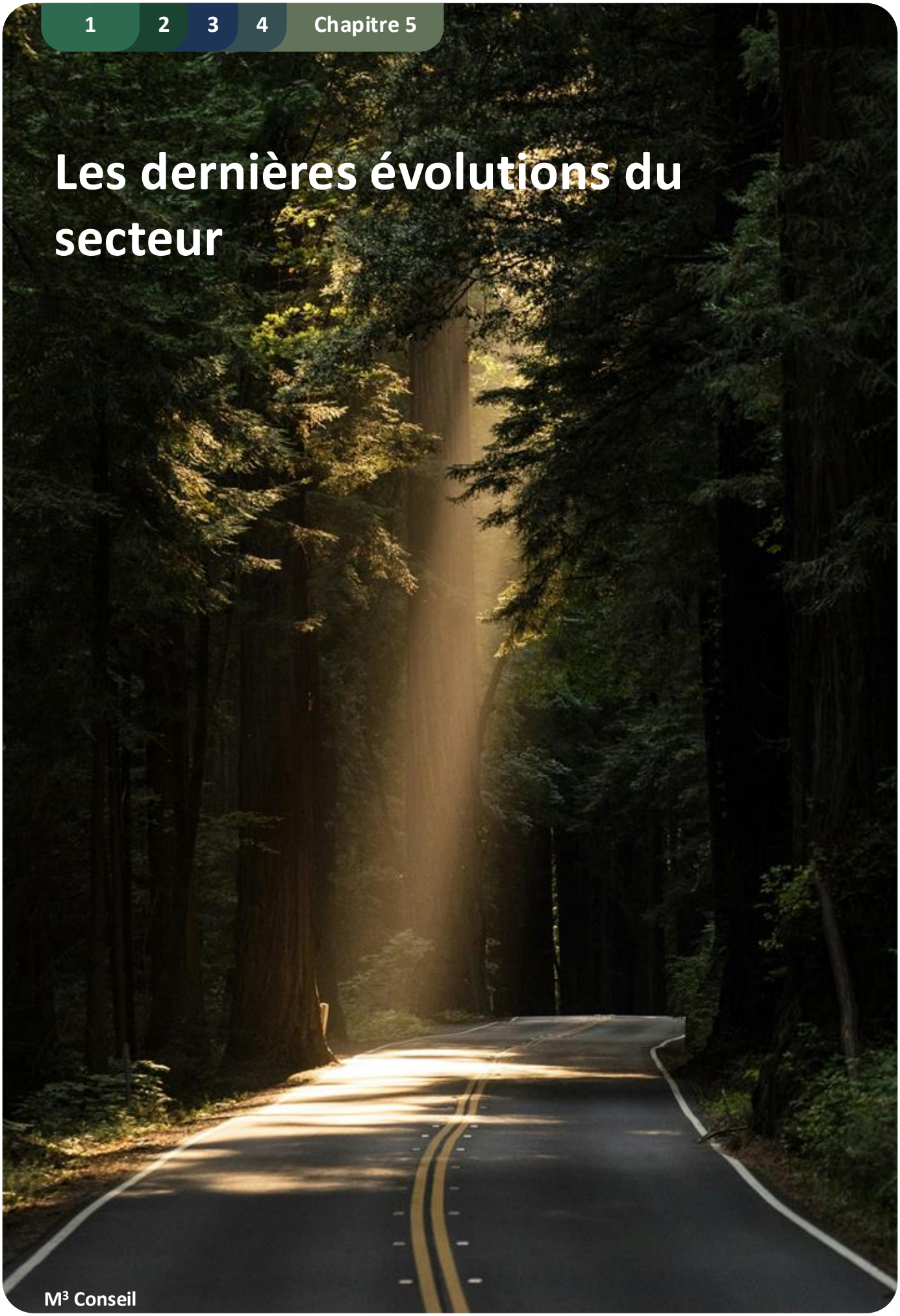
La **dette bancaire et en crédit-bail-location financière a augmenté** de 3,75 M€ en 2025.

La **trésorerie disponible a été réduite** de 1,6 M€ en 2025 après avoir baissé de 2,5 M€ en 2024.

Composition de la dette financière nette

Montants en M€	2023	2024	*Var. %*	2025	*Var. %*
Groupe & associés	(0.69)	(0.74)	*7.1%*	(6.07)	*716.6%*
Emprunts bancaires	(14.83)	(13.50)	*(9.0)%*	(14.05)	*4.1%*
Dettes CB & LLD	(21.71)	(23.46)	*8.1%*	(26.65)	*13.6%*
Trésorerie & équivalent	19.98	17.51	*(12.4)%*	15.95	*(8.9)%*
Trésorerie/ (Dette) nette	**(17.26)**	**(20.20)**	***17.0%***	**(30.82)**	***52.6%***

Les dernières évolutions du secteur



Constats

Après avoir analysé le passé dans le cadre de cet observatoire, nous avons mené une étude prospective sur la base des dépenses globales constatées pour le secteur. Tout d'abord, faisons un rappel des principaux points passés.

En 2023, la situation s'était redressée, avec la revalorisation tarifaire de novembre 2023 en année pleine, une aide conjoncturelle de 190 M€, et un essor du transport partagé.

- Les NAO de 2023 avaient eu un impact de + 4 % sur les frais de personnel.
- Le coût du parc avait subi deux effets opposés, la baisse des prix du carburant et l'augmentation du prix des véhicules.
- Enfin, la hausse du prix de l'ensemble des charges d'exploitation dans un contexte inflationniste s'était soldée par une inflation de + 4,9 %.

En 2024, nous constations :

- un impact en année pleine de la tarification conventionnelle de l'avenant 11, soit 100 M€ sur la base de l'application des tarifs certifiés (61 % des flux) ;
- une augmentation des rémunérations chargées de 4,2%, intégrant l'effet SMIC année pleine et la revalorisation du taux horaire DEA du 1er novembre 2023.

En 2025, nous constatons une baisse du résultat, aussi bien sur le panel quantitatif que dans l'analyse qualitative

- Une évolution (hors UPH) faible de la dépense en Ambulance et en VSL, +1,57 % (source Assurance Maladie), cette croissance est liée à un effet prix de 1,9 % et un recul des volumes.
- Une augmentation maîtrisée des rémunérations chargées de 1,29 %, intégrant l'effet SMIC année pleine, il n'y a pas eu de revalorisation du taux horaire des DEA en 2025.
- Un coût du carburant en baisse qui a représenté 5 % du chiffre d'affaires.
- Une augmentation des coûts véhicules (entretien, assurance, investissement) qui pèse un peu plus que la baisse du carburant.
- Une hausse des autres coûts directs non compensés par la légère baisse des coûts de structure.

Analyse prospective 2026 du secteur dans sa globalité

Projection du compte de résultat 2026 du secteur

	Projection 2025		Projection 2026	
	Ratio	en %	Ratio	en %
Chiffre d'affaires	**3 500**	**100**	**3 594**	**100**
Aides perçues	11	0.3%	0	–
Carburant	(176)	(5.0)%	(234)	(6.5)%
Entretien	(98)	(2.8)%	(102)	(2.8)%
Assurance	(53)	(1.5)%	(55)	(1.5)%
Charges externes	(333)	(9.5)%	(349)	(9.7)%
Cumul charges	**(660)**	**(18.9)%**	**(740)**	**(20.6)%**
Valeur ajoutée	**2 851**	**81.5%**	**2 854**	**79.4%**
Frais de personnel	(2 426)	(69.3)%	(2 520)	(70.1)%
Impôts & taxes	(70)	(2.0)%	(72)	(2.0)%
Excédent brut d'exploitation	**355**	**10.1%**	**262**	**7.3%**
Dotation aux amort. & prov.	(232)	(6.6)%	(237)	(6.6)%
Exceptionnel	7	0.2%	7	0.2%
Frais financiers	(7)	(0.2)%	(8)	(0.2)%
Impôt sur les sociétés	(31)	(0.9)%	(6)	(0.2)%
Résultat net	**92**	**2.6%**	**18**	**0.5%**

Analyse prospective 2026 du secteur dans sa globalité

Il est intéressant de noter que le résultat observé en 2025 est conforme à la tendance projetée dans l'observatoire réalisé l'an passé.

Nous sommes repartis des constats effectués sur l'observatoire 2025 et des nouveaux éléments connus à date pour projeter le résultat potentiel 2026 :

› Pour le carburant, les tensions géopolitiques actuelles ont conduit à un fort accroissement du prix du carburant, de l'ordre de +30 %. **L'impact « coût net des aides » pour la profession peut être estimé entre 1 % et 1.5% du chiffre d'affaires, soit un impact de l'ordre de 50 M€.**

› Pour les frais de personnel, l'impact en 2026 sera très significatif, les hausses du SMIC au 1er janvier puis au 1er juin 2026 auront un impact mesuré à +1,87 % de la masse salariale globale. D'autre part, une revalorisation du taux horaire des DEA à l'équivalent du SMIC +1 € serait nécessaire pour contribuer à la fidélisation des équipes, ceci aurait un impact complémentaire de 1,97 % de la masse salariale. **L'impact cumulé serait supérieur à 100 M€ en année pleine.**

› Pour les véhicules, les entreprises sont confrontées à la triple problématique du prix, du coût du financement et de l'exigence de continuer à remplacer un parc vieillissant. D'autre part, même si elle est en cours de maîtrise, l'inflation va renchérir les coûts de fonctionnement.

L'ensemble des coûts complémentaires en 2026 peut être estimé, à date, à 150 M€.

Le compte de résultat 2026 simulé en fonction des éléments précédents est établi ci-avant, ceci laisse à penser que les entreprises devraient, à fin 2026, avoir une dégradation marquée de leur résultat net.

Cette projection prend en compte :

› Une absence à date de revalorisation tarifaire en 2025 et/ou de toute aide conjoncturelle,

› La poursuite aux mêmes conditions de la réforme UPH, situation qui n'est pas tenable économiquement,

› Les augmentations salariales décidées (SMIC) et une évolution à négocier de la rémunération du DEA.

Le résultat devrait se situer en moyenne autour de **0,5 % du chiffre d'affaires**, soit une situation très périlleuse pour nombre d'entreprises qui seront en perte. **La rentabilité économique tomberait à 1,5 %.**

Ce résultat d'exploitation et la dégradation induite de **l'EBITDA va amener à constater une hausse des procédures judiciaires**.

Conclusion générale

L'étude quantitative réalisée sur un échantillon représentatif de la profession nous apporte un certain nombre d'éclairages sur la situation économique du secteur du transport sanitaire à fin 2025.

› Un chiffre d'affaires en hausse significative de **5,7 %** entre 2024 et 2025 avec une évolution contrastée du chiffre d'affaires en fonction de la taille, les entreprises les plus importantes croissent plus vite du fait de la croissance externe. La croissance constatée est supérieure à la croissance du marché, **+1,57 %** (source Assurance Maladie),

› Un taux de résultat en recul qui atteint **3,9 %** du chiffre d'affaires,

› Une cotation du risque sectoriel par Xerfi qui se stabilise à **62,4**, soit une cotation du risque dite élevée, avec une perspective 2026 à 62,5 puis 67,9 en 2027.

L'analyse approfondie de ce même panel réalisant 319 M€ de chiffre d'affaires en 2025 permet d'aller plus avant dans la compréhension des performances du secteur. On y constate :

› Un taux de valeur ajoutée retraité, d'une part, des coûts d'investissements financés en crédit-bail et location financière, et, d'autre part, des prestations holding, qui est en légère amélioration à **78,4 %** du chiffre d'affaires, progression liée pour 50 % au carburant,

› Un taux d'excédent brut d'exploitation qui se stabilise autour de **11 %** du chiffre d'affaires,

› Des frais de personnel dont la part dans le chiffre d'affaires s'accroît, **67,6 %**, la part des frais de personnel dans la valeur ajoutée s'élève à **80,4 %** en 2025, les effectifs dans la profession se sont accrus de 25 % sur les 10 dernières années,

› Une situation financière des sociétés qui se dégrade légèrement : tous modes de financement confondus, la dette nette représente **50,1 %** des fonds propres, la dette s'accroît d'année en année,

› Une rentabilité économique stable pour atteindre **10,3 %** : on observe, d'une part, un taux de profitabilité qui atteint **4,9 %** du chiffre d'affaires (profitabilité mesurée avant frais financiers et impôt sur les sociétés), et d'autre part, une stagnation du niveau de productivité du parc, toutes tailles d'entreprises confondues, 1 € d'investissement permet de réaliser **2,09 €** de chiffre d'affaires.

Conclusion générale (suite)

Le contexte de 2025 pour le secteur du transport sanitaire peut être analysé de la manière suivante :

- Un ralentissement fort de la croissance du marché entre 1 et 2 % de croissance
- Une accélération des opérations de croissance externe
- La mise en œuvre au 4e trimestre 2025 d'un accord de maîtrise de la dépense (150 M€)
- Une difficulté économique persistante sur l'UPH
- Le développement du transport partagé, 25 % des patients en VSL sont transportés en partagé
- Un coût horaire du personnel lié au SMIC avec un impact limité en 2025, +1,29 %… Mais un accroissement significatif de la masse salariale qui pèse 67,6 % du chiffre d'affaires
- Une baisse du prix du carburant en 2025, moyenne de 1,64 €/litre, le carburant pèse 5 % du CA,
- Les entreprises avaient freiné leurs investissements, ceux-ci reprennent mais à un coût d'investissement et un coût financier plus élevé,
- Le secteur est fragile avec un accroissement de 49 % des procédures judiciaires en 2025. Entre 2022 et 2024, près de 50 % des sociétés entrées en redressement judiciaire ont été liquidées.

L'analyse qualitative portant sur 273 M€ de chiffre d'affaires nous conduit en 2025 aux constats complémentaires suivants :

- La répartition du chiffre d'affaires dans les entreprises de transport sanitaire est relativement stable. L'activité ambulance représente 59 % du chiffre d'affaires, l'activité VSL, 23 %, et l'activité taxi, 12 %. Les autres activités représentent 6 % du chiffre d'affaires. Les aides conjoncturelles liées au chiffre d'affaires sont marginales en 2025.
- L'analyse des frais de véhicules amène à constater une stabilité du coût à hauteur de **15,6 %** du chiffre d'affaires, on constate une baisse du coût du carburant et une légère augmentation du coût lié aux investissements dans le parc. Le poids des investissements se situe à 6 % du chiffre d'affaires.
- Les frais de personnel s'accroissent, ils ont augmenté de 5.4 % sur le panel qualitatif.
- Le résultat du panel des entreprises étudiées dans la partie qualitative est de +1 %.

L'année 2026 devrait être marquée par une croissance de l'ordre de +1,5 %, aucun effet prix n'est attendu à l'exception du transport partagé. Le coût du carburant va exploser en 2026 ; l'impact attendu, net des aides, est de 1 % du chiffre d'affaires. Le coût salarial va croître de manière significative, entre 2,48 % minimum (effet SMIC) et 3,83 % (si rattrapage DEA), soit environ 2 % du chiffre d'affaires. L'inflation, même si elle est maîtrisée, devrait peser pour 0,4 % du chiffre d'affaires.

Les projections de résultat faites sur 2026, sur la base des éléments ci-dessus, nous amènent à estimer un taux de résultat net à 0,51 % du chiffre d'affaires.

Le mot de l'Entrepreneur

Dans un contexte exsangue, que ce soit en externe par la réduction du budget de nos payeurs ou encore l'inflation sur nos achats, mais aussi en interne par une augmentation de la demande à réaliser avec moins de ressources, le pilotage de nos entreprises à l'instinct est périlleux, il ne peut passer que par de l'analyse factuelle et des décisions rationnelles (Data Driven Company).

L'observatoire du Transport Sanitaire est une réponse parfaite à cet enjeu : à la fois baromètre de la profession, mais aussi et surtout excellent moyen de comparaison entre confrères. C'est ainsi que l'on peut affiner notre pilotage, décider et agir pour toujours augmenter notre efficience.

Nicolas Siebenschuh
Président, DNS Group

Merci de votre attention

Cette étude a été produite, coordonnée et supervisée par Marc Basset avec l'appui technique de Sierra Partners.

Cette étude a été réalisée en relation avec RYDGE Conseil, son portefeuille clients, source de données importantes dans votre secteur d'activité, et ses équipes Expertise Comptable et Conseils qui ont accumulé depuis plus de 20 ans une expérience forte dans le transport sanitaire.

Votre contact

Marc Basset

06 11 71 05 02

bassetmarc@outlook.com