

# Observatoire du Transport Sanitaire

23<sup>e</sup> édition

Éclairer  
Entreprendre  
Réussir



**CNSA**  
Chambre Nationale des  
Services d'Ambulances

2025



# Éditorial

C'est avec un plaisir renouvelé que nous vous présentons l'Observatoire du Transport Sanitaire 2025.

Nous avons réalisé, cette année, la 23e édition de cet observatoire économique relatif à l'évolution de l'activité et des résultats des entreprises de transport sanitaire.

La crise sanitaire fait maintenant partie du passé, les entreprises de transport sanitaire ont retrouvé une évolution de leur activité plus proche de la normale.

Cet observatoire est un outil dédié principalement à des chefs d'entreprise du secteur, qui leur permet de mesurer et d'analyser la performance de leur entreprise en se comparant.

Les acteurs institutionnels du secteur de la santé l'utilisent également pour s'informer sur les enjeux, les résultats et les difficultés réelles rencontrées par le secteur.

La demande en services de transport sanitaire, en volume, est principalement soutenue par le vieillissement de la population et les évolutions dans l'organisation des structures hospitalières (restructurations, diminution de la durée des séjours hospitaliers, développement des établissements de soins de suite, recours plus fréquent aux hospitalisations de jour). Cette demande connaît une croissance qui tend à ralentir sous l'effet des référentiels de prescription.

La mise en place en juillet 2022 de la réforme de l'UPH (Urgence Pré-Hospitalière) a constitué une première étape de la revalorisation des prestations de la profession, évolution très attendue, la précédente réforme datait de 2003.

Si la réforme de l'UPH porte ses fruits sur le plan organisationnel, son équilibre économique reste à trouver. C'est l'ensemble du dispositif qui est en sursis.

La nouvelle convention tarifaire signée le 13 avril 2023 a apporté une revalorisation des tarifs.

Les tarifs ambulance et VSL ont été revalorisés au 1er janvier 2025 pour les entreprises certifiées.

Le contexte politique avec le déficit structurel de l'Assurance Maladie et les difficultés pour le pays à se doter d'un cadre budgétaire laissent à penser que la période à venir sera placée sous le signe de l'austérité.

La dynamique de concentration reprend, l'entrée en force des acteurs issus de la Mobilité ou de l'Assurance Santé avait été le déclencheur, la dynamique actuelle s'appuie également sur les groupes historiques du transport sanitaire.

En toile de fond, la meilleure organisation des transports est incontournable. Les difficultés pour trouver du personnel et l'exigence de réponse aux attentes des patients (fluidité des transports, qualité du parcours de soins, gestion des capacités hospitalières avec l'optimisation des flux de patients), appellent à apporter des réponses à la fois organisationnelles et technologiques.

Les années à venir 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.

Nous vous souhaitons une bonne lecture de cet Observatoire du Transport Sanitaire 2025.



**Marc Basset**  
Associé, Directeur  
RYDGE Conseil





# Sommaire

## 01 Analyse quantitative

Les tendances macro-économiques

Perspective du marché Xerfi Risk (Source Xerfi)

Périmètre de l'étude : nombre de sociétés du marché déposant leurs comptes

Périmètre de l'étude : chiffre d'affaires en 2024

Évolution de la répartition du chiffre d'affaires et évolution

Croissance du chiffre d'affaires par taille d'entreprise

Taux de valeur ajoutée : richesse créée par l'entreprise

Évolution du coût du carburant

Évolution du coût du travail

Résultat net

Au niveau micro-économique

Croissance du chiffre d'affaires

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

Part de l'EBE dans le chiffre d'affaires

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

Part des frais de personnel retraités dans la valeur ajoutée

Bilan économique (crédit-bail non retraité)

Bilan économique (crédit-bail retraité)

Rentabilité économique : analyse de sa formation

Rentabilité économique : l'indice de profitabilité

Rentabilité économique

Gearing : ratio d'endettement

## 02 Analyse qualitative

Méthodologie

Périmètre du panel

Répartition du chiffre d'affaires par activité

Les grandes tendances

Analyse du coût des véhicules

Frais de personnel / Chiffre d'affaires

Part des frais de personnel dans le chiffre d'affaires

Focus sur les investissements en véhicules et leur mode de financement

Focus sur les zones rurales

## 03 Les dernières évolutions du secteur

Constats 2024

Analyse prospective 2025 - 2026 du secteur dans sa globalité

Conclusion générale

## 04 Conseil

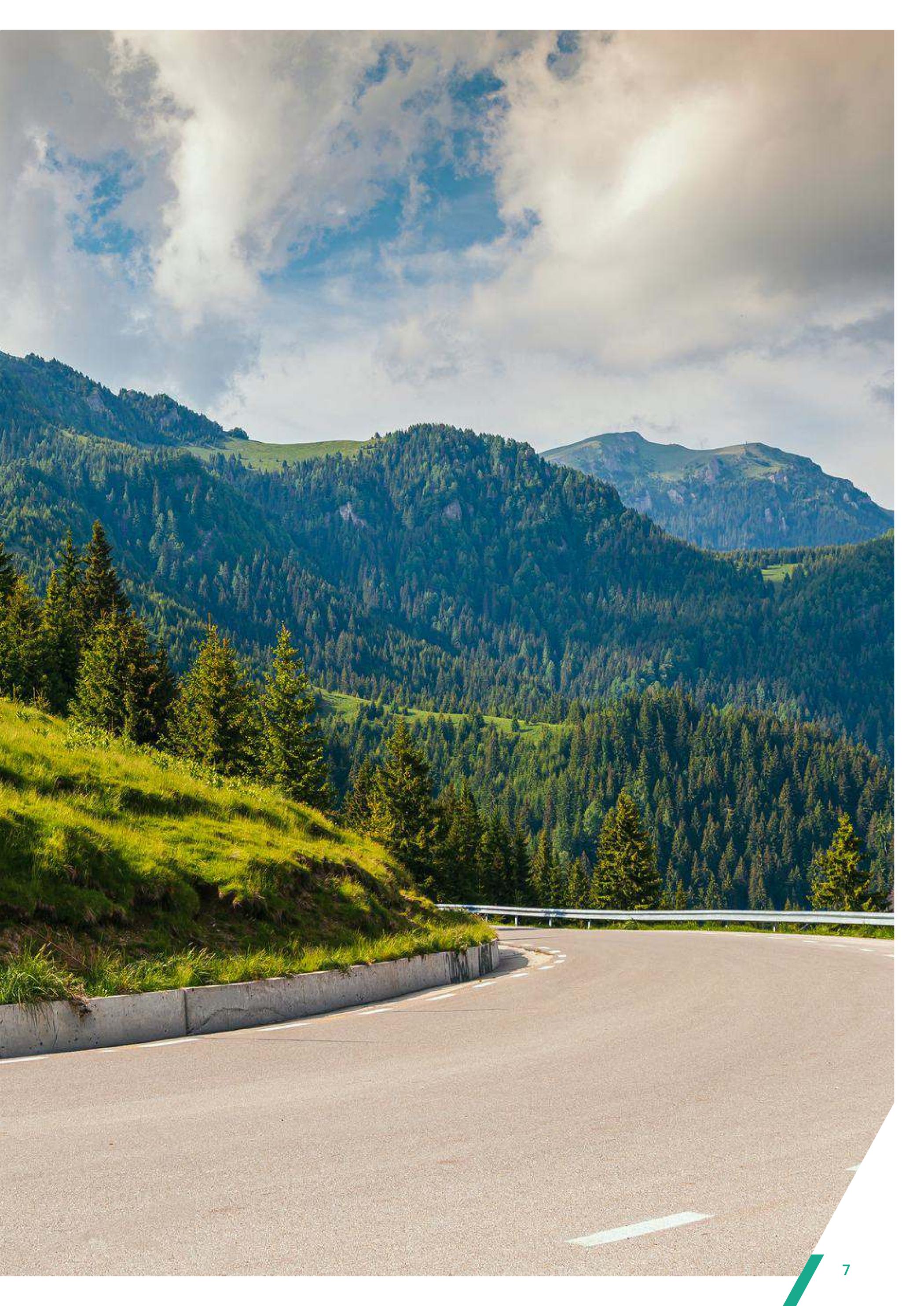
# 01

## Analyse quantitative

Les tendances macro-économiques

Au niveau micro-économique





# Perspective du marché

## Xerfi Risk (Source Xerfi)

L'indicateur Xerfi Risk synthétise l'analyse de Xerfi sur chaque secteur et restitue une note correspondant à une probabilité de défaillance. Cette probabilité correspond au rapport entre le nombre d'entreprises défaillantes et le nombre d'entreprises total du secteur. Ce rapport est converti en une note de risque selon une échelle identique pour tous les secteurs :

Une note comprise entre

**0 et 20**

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

Une note comprise entre

**21 et 40**

signifie que **la probabilité de défaut reste acceptable**

Une note comprise entre

**41 et 60**

signifie que **la probabilité de défaut est moyenne**

Une note comprise entre

**61 et 80**

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

Une note comprise entre

**81 et 100**

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

## Données annuelles et prévisionnelles



L'analyse sectorielle conduit à constater **un taux de risque de 57.2 en 2024**. Ce scoring correspond à un risque marqué. Ce taux de risque augmente **en 2025**. Les enjeux actuels laissent à penser que ce taux pourrait continuer à croître au cours des années à venir. Le calcul du risque est actualisé chaque mois par Xerfi en fonction du nombre de défaillances constatées dans le secteur.



# Périmètre de l'étude : nombre de sociétés du marché publiant leurs comptes

L'étude a porté sur l'évolution du secteur du transport sanitaire entre 2022 et 2023, puis entre 2023 et 2024.

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

- Code NAF 8690A
- Comptes publiés et disponibles : 2022, 2023, 2024

Les sociétés observées dans ce panel font partie d'un marché constitué de 4 683 sociétés publiant leurs comptes auprès des greffes des tribunaux de commerce. 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, population que nous allons analyser de façon plus approfondie.

Le panel représentatif comprend **100 sociétés** déterminées de manière aléatoire. Les dates de clôture du panel se répartissent de la manière suivante :

	1 <sup>er</sup> trimestre	2 <sup>e</sup> trimestre	3 <sup>e</sup> trimestre	4 <sup>e</sup> trimestre	Total
<b>Nombre de sociétés</b>	8	22	43	27	100



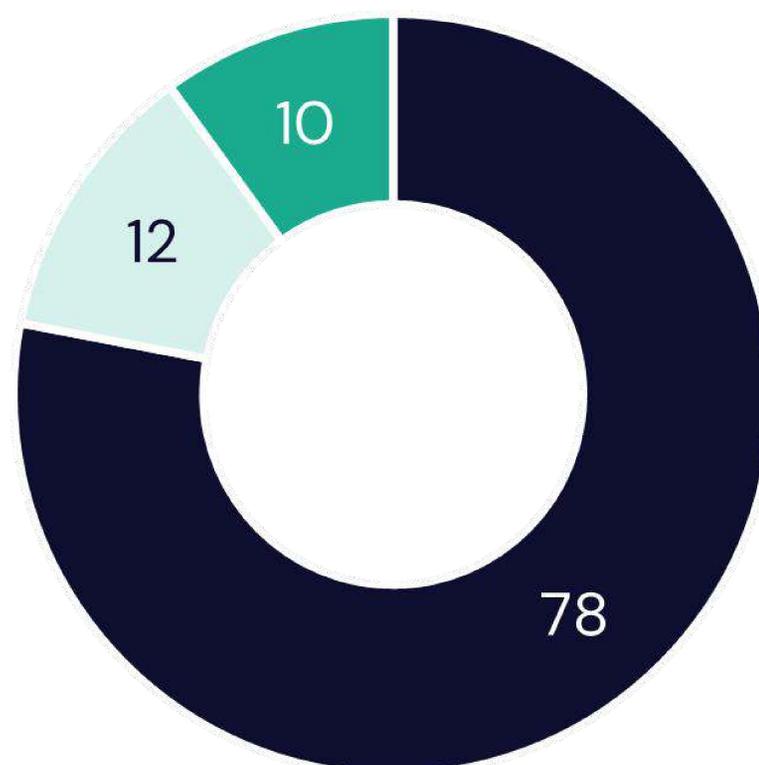
Depuis l'année dernière, les catégories d'effectif « inférieure à 10 salariés » et « 11 à 19 salariés » ont été fusionnées. Cela fait suite à un nombre insuffisant de sociétés de moins de 10 salariés présentes dans la base de données Diane.

En effet, un certain nombre d'entreprises de petite taille ont l'opportunité de choisir de ne pas déposer leurs comptes ou de ne les publier que partiellement. Le panel retenu représente environ 4% du chiffre d'affaires des entreprises du secteur.

	Nombre de sociétés du panel	Nombre de sociétés du marché	Pourcentage (en%)
< 20 salariés	78	3 630	78%
Entre 20 et 50 salariés	12	581	12%
Plus de 50 salariés	10	472	10%
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>4 683</b>	<b>100%</b>



### Nombre de sociétés du panel



- < 20 salariés
- Entre 20 et 50 salariés
- Plus de 50 salariés

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 de plus de 50 salariés.

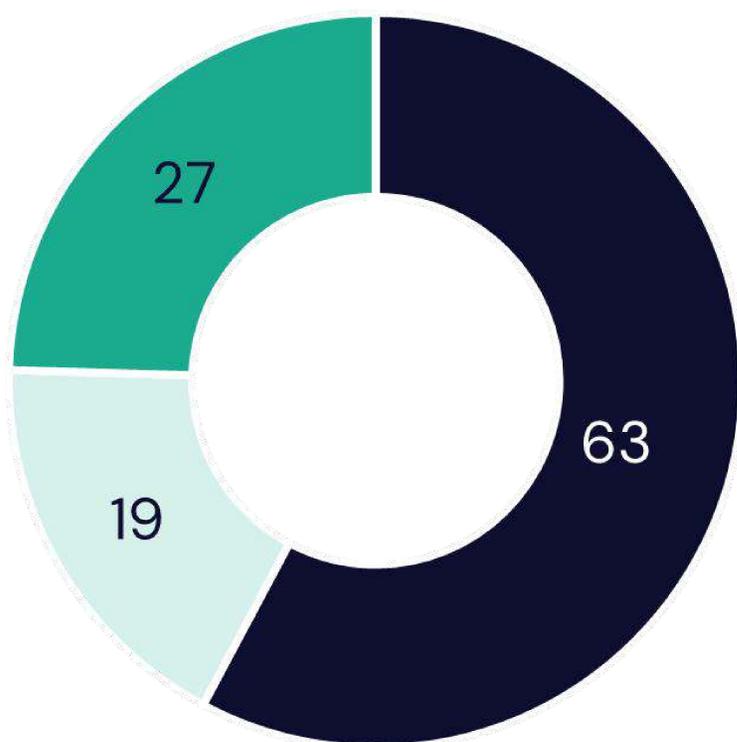
Des sociétés de taxis interviennent dans le secteur du transport sanitaire et relèvent du code NAF 4932Z, elles ne sont pas prises en compte dans cette étude.

# Périmètre de l'étude : chiffre d'affaires en 2024

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

Chiffre d'affaires cumulé 2024 (en K€)		Pourcentage
< 20 salariés	63 945	57.80%
Entre 20 et 50 salariés	19 533	17.66%
> 50 salariés	27 144	24.54%
<b>Total</b>	<b>110 621</b>	<b>100.00%</b>

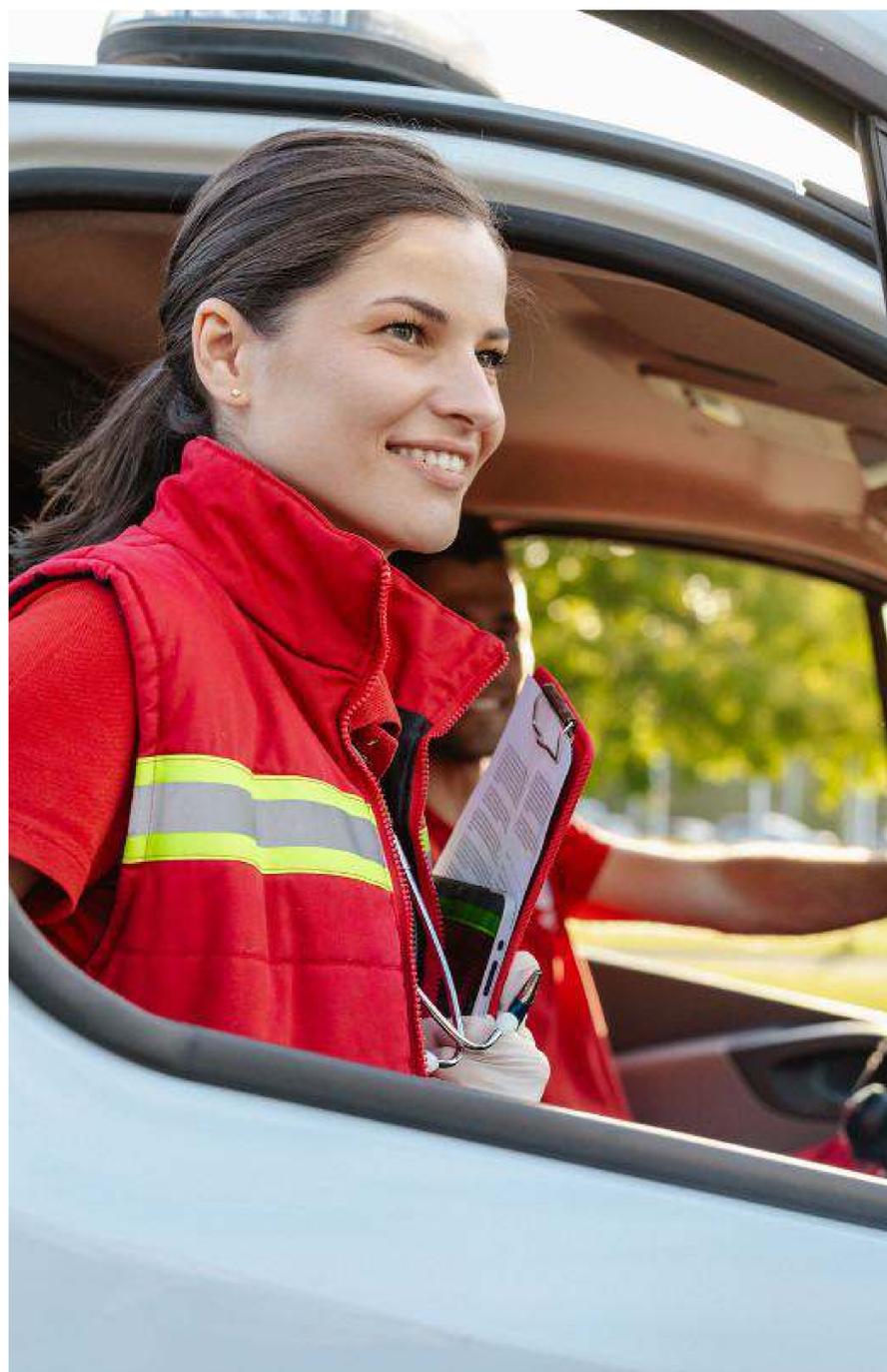
## Répartition du chiffre d'affaires 2024 par typologie de société



- Entre 0 et 20 salariés
- Entre 20 et 49 salariés
- > 50 salariés

Le panel est composé de 100 sociétés (code Siret) réalisant un chiffre d'affaires cumulé de 110,6 M€ en 2024, soit un chiffre d'affaires moyen de 1 106 K€ par société.

Dans le panel déterminé, les entreprises de moins de 20 salariés réalisent 57% 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

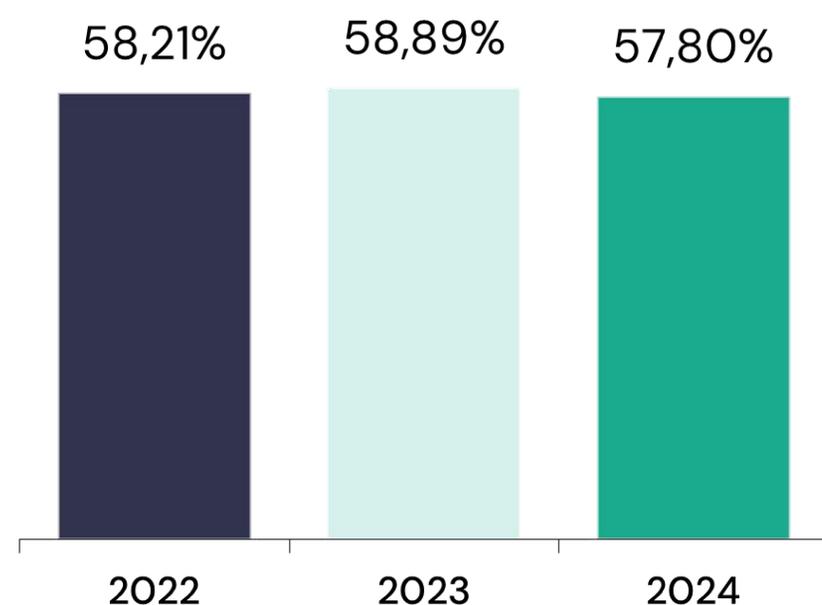
- La répartition du chiffre d'affaires selon les tailles de sociétés demeure relativement stable entre 2022 et 2024.
- Le poids des sociétés de moins de 20 salariés était stable entre 2022 et 2023, nous observons une diminution entre 2023 et 2024 (1,07 point). Le C.A. de 2024 représente 57,36% du C.A. global en 2024.
- La tranche des 20 à 50 salariés est stable sur la période. Le C.A. 2024 représente 17,84% du C.A. global.
- Le poids des sociétés ou groupe de plus de 50 salariés reste quasi identique de 2022 à 2024 et affiche 24,80% du C.A. global en 2024.

Les évolutions réglementaires et les contraintes économiques semblent renforcer la dynamique de **consolidation du transport sanitaire** dans un contexte de **vieillesse de la population** et de **déséquilibre territorial des soins**.

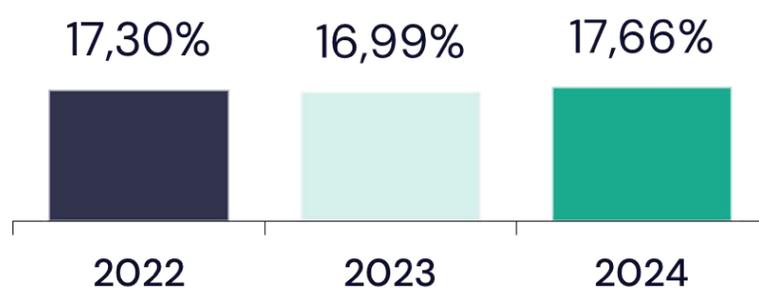
Toutefois, la stabilité observée dans le panel ne confirme pas en 2024 la tendance à la concentration.



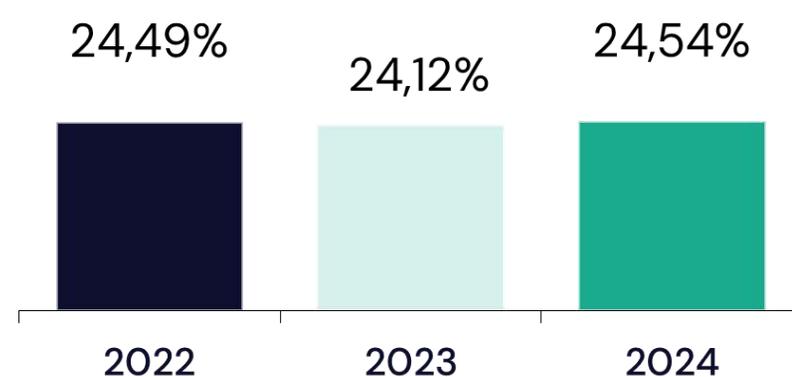
### < 20 salariés



### Entre 20 et 50 salariés



### > 50 salariés

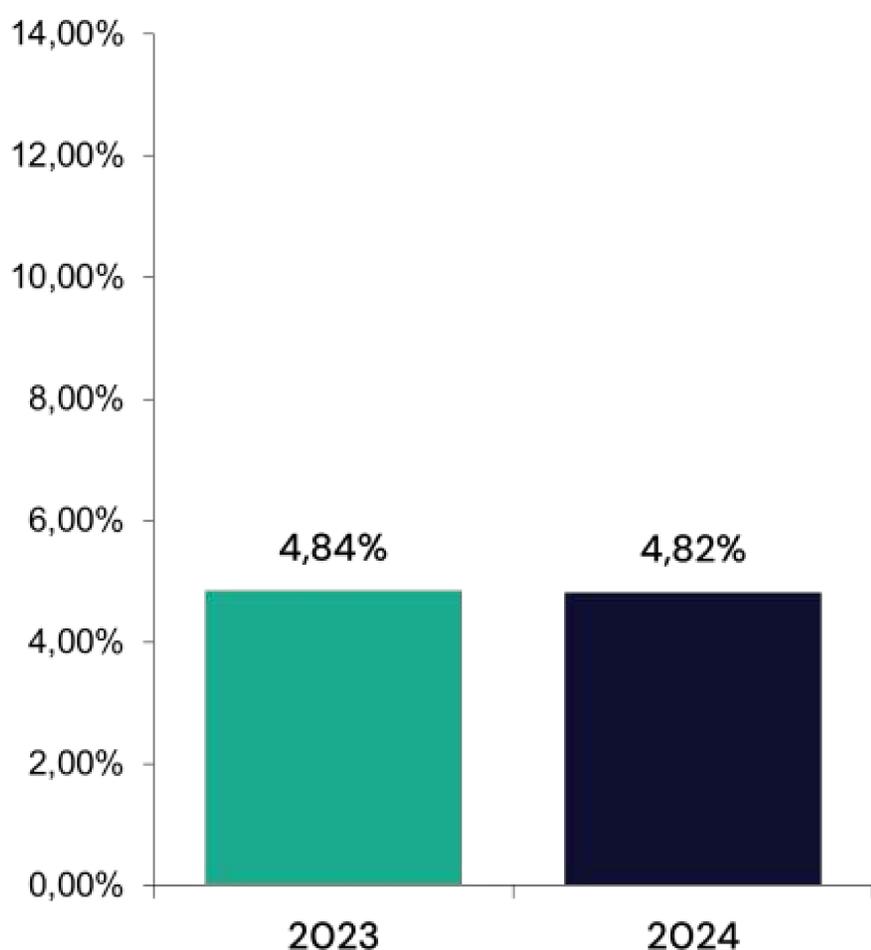


# Croissance du chiffre d'affaires par taille de société



- Le chiffre d'affaires ci-dessus issu des données Diane n'intègre pas les aides.
- La tendance générale reste orientée à la hausse.
- La tranche des sociétés ou groupes de **plus de 50 salariés** connaît une croissance significative atteignant 6,64%.
- La tranche des sociétés comptant **entre 20 et 50 salariés** enregistre une progression encore plus marquée, atteignant 8,94%.
- À l'inverse, la tranche des sociétés de **moins de 20 salariés** est confrontée à une baisse de sa croissance et atteint 2,95%.

## Taux de croissance du chiffre d'affaires



- Le taux de croissance 2024 atteint 4,82%.
- Ce taux est conforme au taux de croissance des dépenses Assurance Maladie (hors aides FIR), 4,95%.
- Le poids du FIR en 2023 était de 189,5 M€ et 87,9 M€ en 2024. Le taux de croissance retraité du FIR entre 2024 et 2023 est de 5,2%.

# 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€)	2022	2023	2024
< 20 salariés	39.81	42.40	43.38
Entre 20 et 50 salariés	11.60	11.88	13.05
> 50 salariés	16.35	16.97	18.25
<b>Total du panel</b>	<b>67.76</b>	<b>71.25</b>	<b>74.68</b>

Depuis 2022, la **valeur ajoutée en euro progresse de façon soutenue**. Cette hausse s'est poursuivie en 2023 à hauteur de 5,2% et en 2024 avec une croissance de 4,9%.

Taux de Valeur Ajoutée	2022	2023	2024
< 20 salariés	67,95%	68,21%	67,85%
Entre 20 et 50 salariés	66,58%	66,26%	66,79%
> 50 salariés	66,30%	66,69%	67,22%
<b>Moyenne du panel</b>	<b>67,31%</b>	<b>67,51%</b>	<b>67,51%</b>

Le taux de valeur ajoutée se stabilise entre 2023 et 2024. Cette situation révèle une stabilisation du poids du coût des consommations externes. Ceci est en partie lié à une plus grande stabilité des prix du carburant.

Par taille d'entreprise, seules les sociétés de moins de 20 salariés ont vu leur taux de valeur ajoutée diminuer (-0.35 point).

# Évolution du coût du carburant

## Analyse du coût du carburant

Le schéma ci-dessous présente l'évolution entre janvier 2010 et juillet 2025 du prix du litre du gazole moyen mensuel TTC, principal carburant utilisé dans le secteur du transport sanitaire.

Nous avons observé une **nette baisse du prix en 2020**, au début de la crise sanitaire, suivie d'une remontée continue jusqu'en octobre 2022, soit +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.

Depuis octobre 2022, la **tendance a plutôt été baissière**, bien que marquée par une certaine volatilité. Le prix reste supérieur à celui d'avant-crise, mais s'est stabilisé autour de **1,65 €/L TTC** depuis mi-2024.

Le coût du gazole H.T représente **une part importante du coût de revient** des prestations, avec un taux d'environ **5% du chiffre d'affaires**, selon nos études qualitatives conduites chaque année.

La fiscalité sur les carburants est désormais alignée, **avec une récupération de 100%** de la TVA pour les activités assujetties.

À ce jour, **aucune alternative au gazole ne permet une substitution rapide et généralisée** : les véhicules électriques présentent des limites d'autonomie, les hybrides restent coûteux, et l'hydrogène reste marginal dans le secteur.

## Évolution du prix du gazole TTC cuve moyenne mensuelle en France entre 2010 et 2025

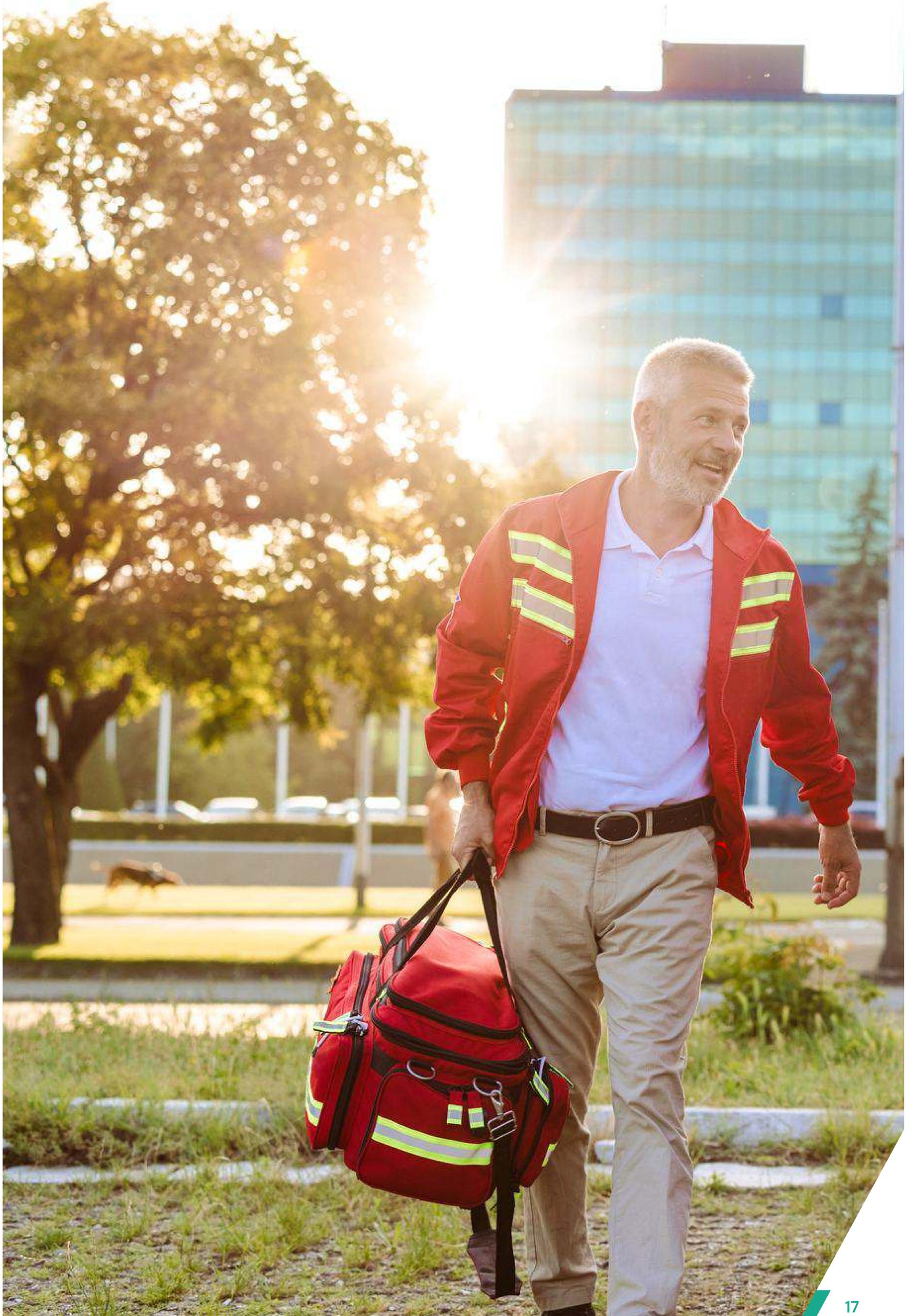
Prix TTC CNR gazole cuve moyenne mensuelle (en €)



Source : Comité National Routier

Aide exceptionnelle à l'acquisition de carburants

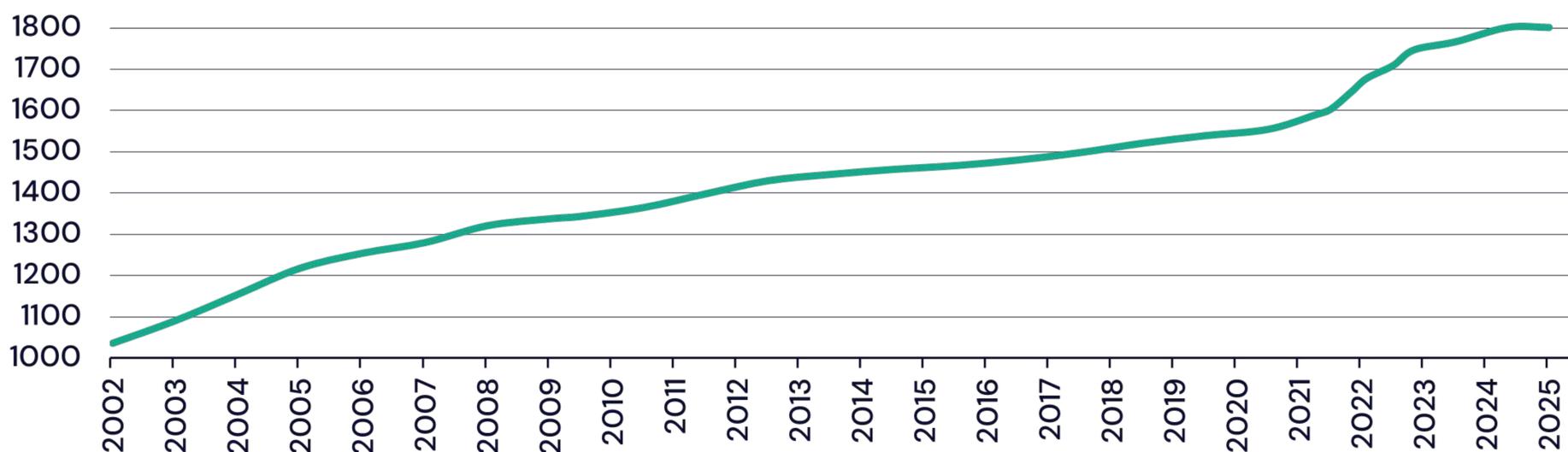
Conformément à l'article 17 du décret n° 2022-423 du 25 mars 2022 modifié par le décret n° 2022-1042 du 23 juillet 2022, le prix CNR gazole cuve moyenne mensuelle n'intègre pas le tarif de l'aide exceptionnelle à l'acquisition de carburants, en vigueur du 27 mars 2022 au 31 août 2022.



# Évolution du coût du travail

## Analyse des facteurs liés du coût du travail

Évolution du SMIC mensuel brut entre 2002 et 2025 (en €)

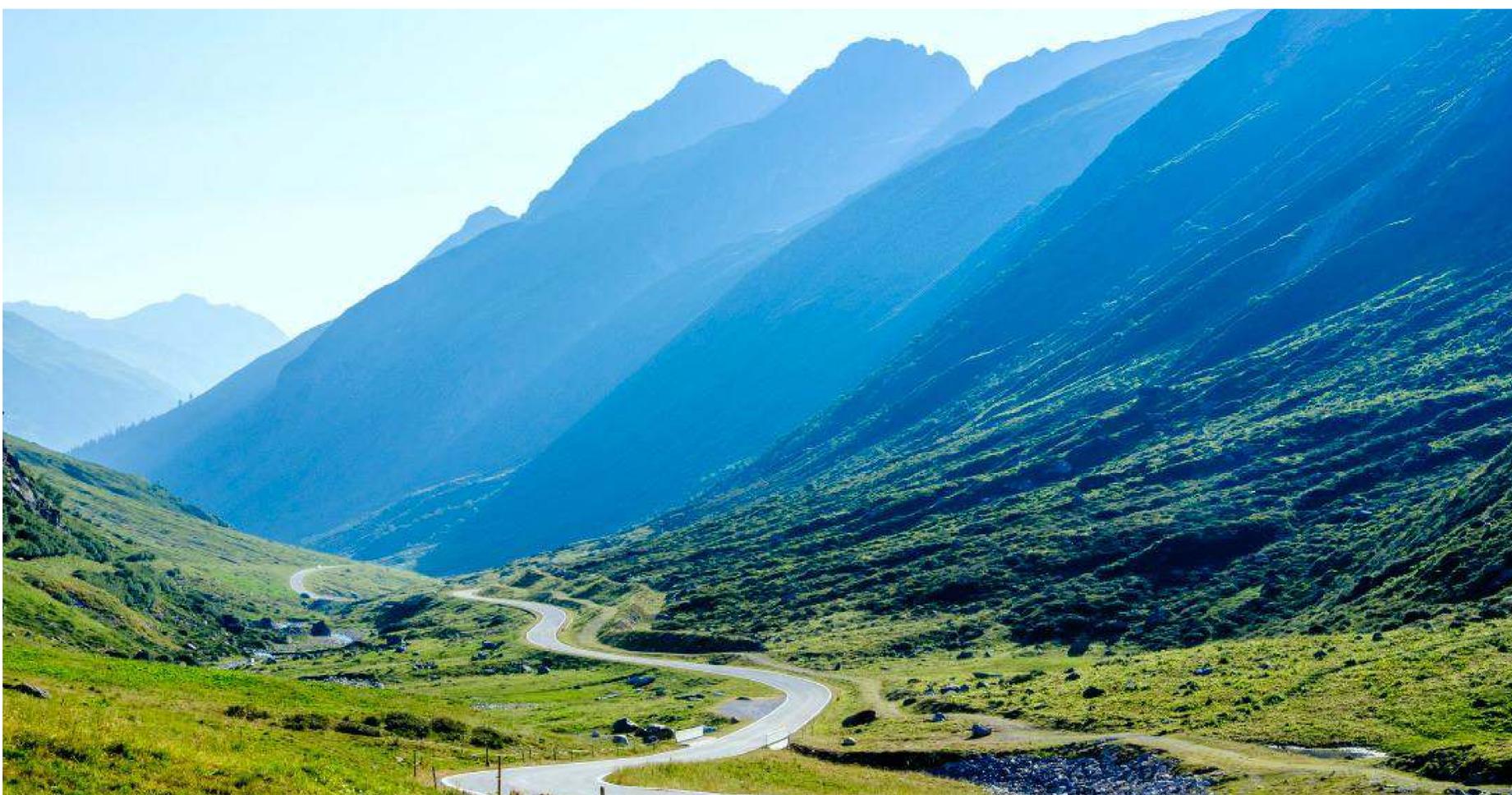


Le graphique ci-dessus présente l'évolution du SMIC mensuel brut entre juillet 2002 et juillet 2025. La dernière augmentation du SMIC a été réalisée au 01/11/2024.

Le SMIC connaît **une progression régulière jusqu'à fin 2020, suivi d'une hausse plus rapide** à partir de janvier 2021 jusqu'à fin 2024 dans un contexte marqué par l'inflation.

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 les personnels qualifiés** au-dessus du SMIC.





Le graphique ci-dessous présente l'évolution du taux de charges sociales et fiscales sur salaires entre 2014 et 2025 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 une stabilité depuis 2022 pour les salariés au SMIC, ainsi que pour les salariés au SMIC avec 20h supplémentaires. Pour un salarié au SMIC réalisant 20h supplémentaires par mois le coût annuel 2025 estimé est de 33 800 €, soit + 9,6% depuis 2022.

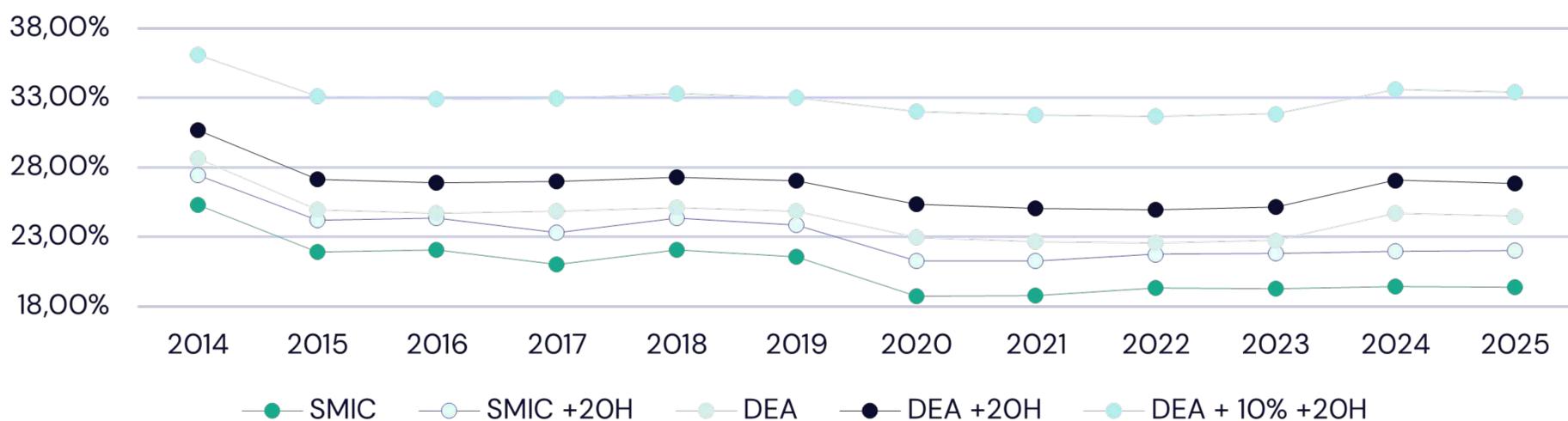
✓ L'augmentation du taux horaire conventionnel des DEA au 1er juin 2025, ainsi que la prise en compte sur une année pleine de l'augmentation du SMIC au 1er novembre 2024 (qui impacte la réduction sur bas salaire) conduit à un accroissement du coût horaire pour les DEA. Pour un salarié DEA réalisant 20h supplémentaires par mois le coût annuel 2025 estimé est de 37 500€, soit +13,5% depuis 2022.

✓ Sur l'année 2025, l'augmentation pour un salarié au SMIC représente 1,7% alors que pour un DEA, elle est de 1,1%. Le taux de charges sociales calculé prend en compte la quote-part de taxe sur les salaires proportionnellement à l'activité ambulance-VSL, soit :

- ✓ Pour un salarié au SMIC réalisant 20h supplémentaires, le taux de charges sociales est stable à 22% en 2025. Le taux moyen est de 26,83% en 2025 pour un DEA réalisant 20h supplémentaires versus 27,07% en 2024, y compris les éléments annexes ci-dessus.

## Évolution taux de charges sociales entre 2014 et 2025 (en €)

Évolution taux de charges sociales entre 2014 et 2025 (%)



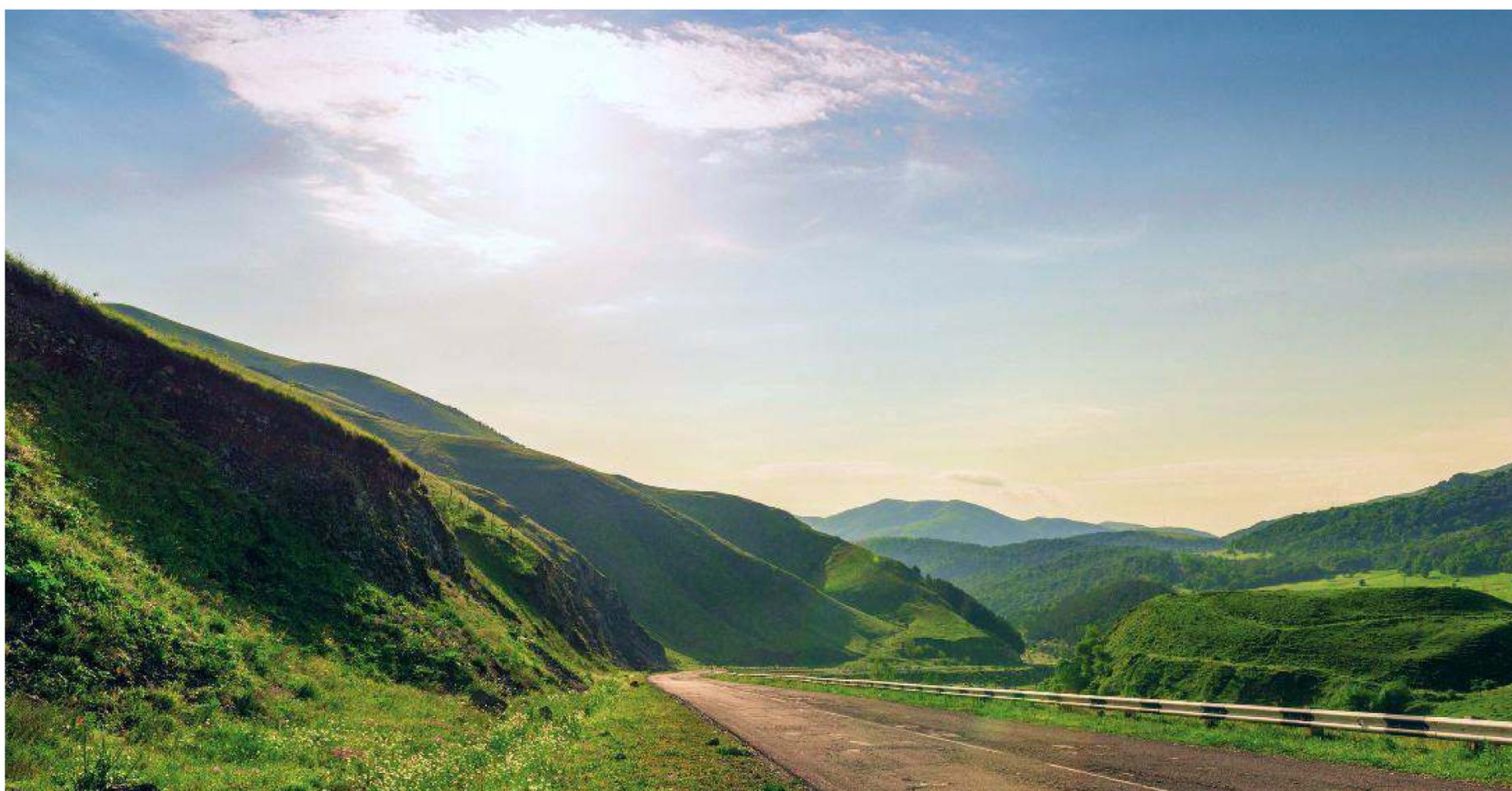
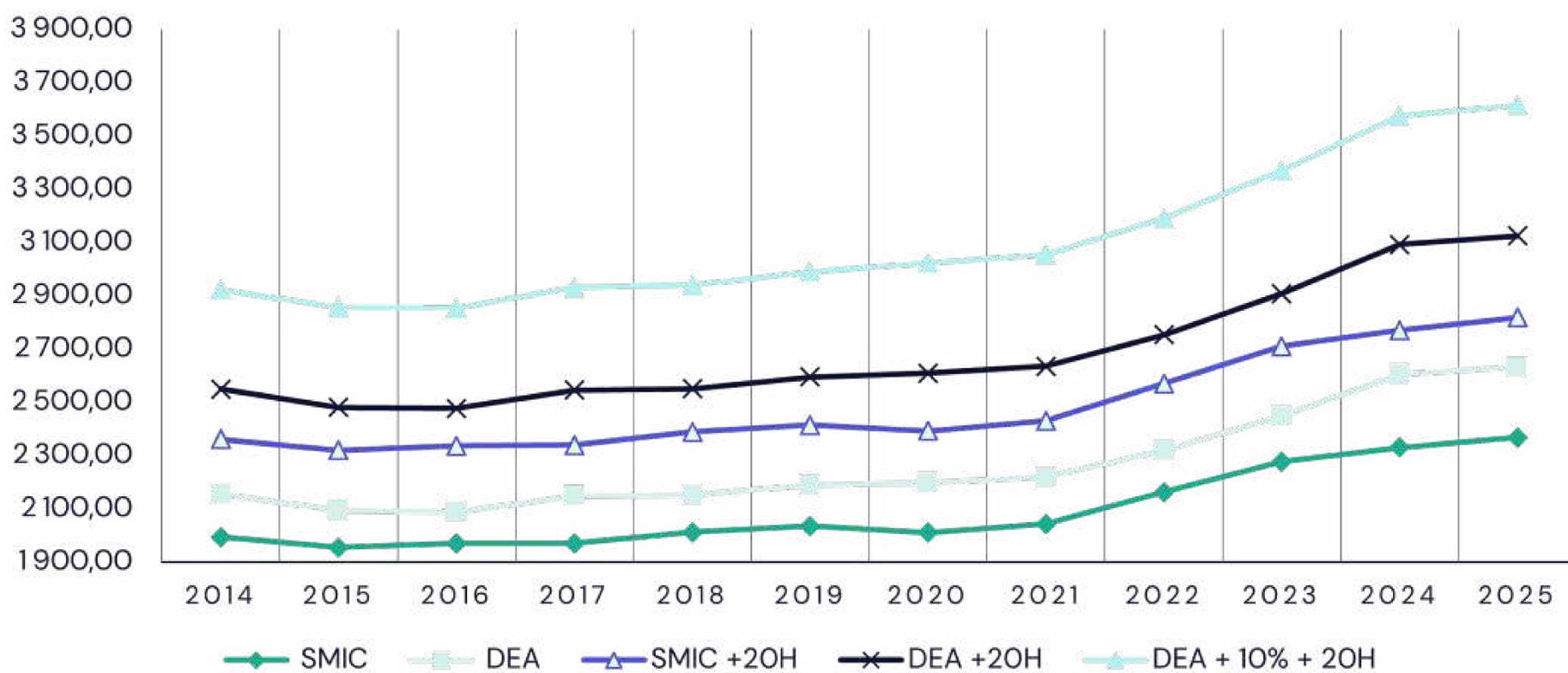
## Analyse du coût du travail

Le graphique ci-dessous présente l'évolution du coût du travail mensuel pour l'employeur entre 2014 et 2025 pour l'ensemble des cas de figure évoqués aux pages précédentes.

Le coût du travail a augmenté en 2024 de 6,33% pour un DEA faisant 20 heures supplémentaires en moyenne.  
 — Le coût moyen mensuel 2024 représente 3 092 €.  
 — Le coût moyen mensuel projeté pour 2025 s'élèverait à 3 125 €.

Le coût du travail a augmenté en 2024 de 2,25% pour un salarié au SMIC faisant 20 heures supplémentaires en moyenne.  
 — Le coût moyen mensuel représente 2 770 €.  
 — Le coût moyen mensuel projeté pour 2025 s'élèverait à 2 817 €.

Évolution coûts employeurs entre 2014 et 2025 (en €)



# Résultat net

## Évolution du résultat net des sociétés

En 2024, Le résultat net cumulé accuse une baisse de 25% sur l'ensemble du panel et se positionne à 4,53 M€, soit un résultat proche de celui de 2022.

Les entreprises disposant d'un effectif entre 20 et 50 salariés présentent la variation de résultat net la plus forte, en recul de 50% par rapport à 2023.

Les sociétés de moins de 20 salariés résistent un peu mieux avec une baisse de 30% du résultat net.

Le résultat net des sociétés de plus de 50 salariés progresse en 2025.

Résultat net (M€)	2022	2023	2024
< 20 salariés	2.42	3.77	2.65
Entre 20 et 50 salariés	0.75	1.02	0.51
> 50 salariés	1.45	1.22	1.36
<b>Total du panel</b>	<b>4.65</b>	<b>6.02</b>	<b>4.53</b>

Le taux du résultat net diminue de 1.57 point en 2024 sur l'ensemble du panel.

En 2024, les entreprises comptant moins de 20 salariés ainsi que celles ayant entre 20 et 50 salariés enregistrent une diminution de leur taux de résultat net, respectivement de -1.87 point et -2.63 points.

Nous remarquons que seules les entreprises ayant un effectif supérieur à 50 salariés affichent une augmentation de leur taux de profitabilité en 2024 (+ 0.22 point).

Taux de résultat net	2022	2023	2024
< 20 salariés	4.19%	6.07%	4.14%
Entre 20 et 50 salariés	4.30%	5.71%	2.63%
> 50 salariés	5.88%	4.80%	5.02%
<b>Total du panel</b>	<b>4.62%</b>	<b>5.70%</b>	<b>4.02%</b>

# Croissance du chiffre d'affaires

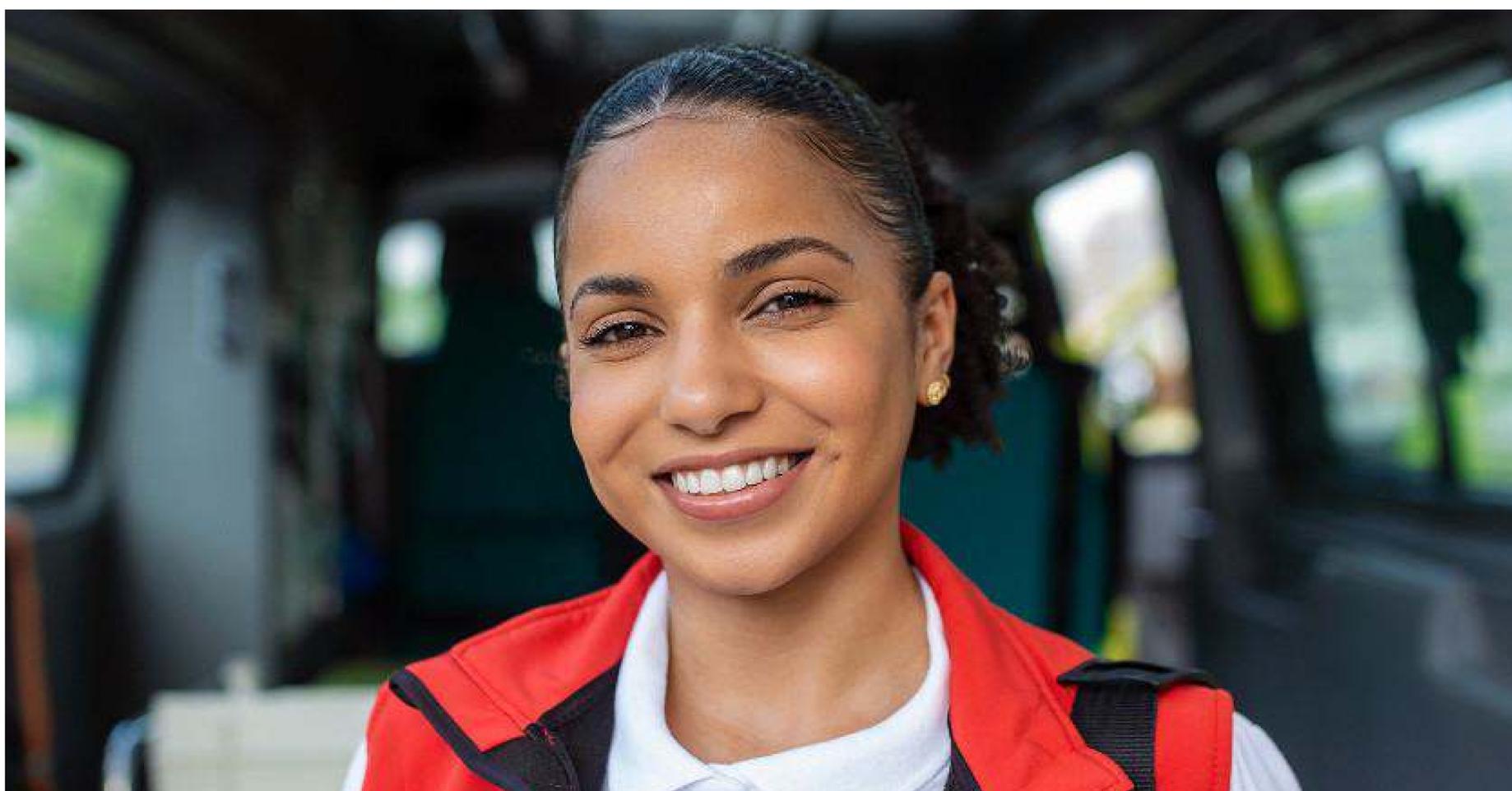
À la suite de la reprise d'activité post-crise Covid, qui avait entraîné une forte croissance du chiffre d'affaires, le secteur du transport sanitaire voit sa progression évoluer moins vite en 2024, avec une hausse estimée à environ 4,82%.

2/3 de cette croissance est liée à l'effet prix faisant suite à la signature du dernier avenant conventionnel dit « avenant 11 » et sa mise en application au 8 novembre 2023.

Répartition du C.A. (en M€)	2022	2023	2024	Variation C.A. 2023/2024
< 20 salariés	58.59	62.15	63.94	2,88%
Entre 20 et 50 salariés	17.41	17.93	19.53	8,94%
> 50 salariés	24.66	25.45	27.14	6,64%
<b>Total du panel</b>	<b>100.66</b>	<b>105.54</b>	<b>110.62</b>	<b>4,82%</b>

Les entreprises ayant un effectif entre 20 et 50 salariés ont connu en 2024 la **plus forte croissance de chiffre d'affaires** (+8,94%), elles représentent sensiblement la même part du chiffre d'affaires global que les années précédentes (17,6%).

Les sociétés de moins de 20 salariés ont la croissance la moins forte avec +2,88% ; leur poids dans le chiffre d'affaires global baisse d'1 point à 57,8%.



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

Taux de valeur ajoutée (retraitée)	2022	2023	2024
< 20 salariés	76,75%	77,81%	77,35%
Entre 20 et 50 salariés	75,38%	75,86%	76,29%
> 50 salariés	75,10%	76,29%	76,72%
<b>Total échantillon</b>	<b>76,11%</b>	<b>77,11%</b>	<b>77,01%</b>

La valeur ajoutée a été retraitée des charges de crédit-bail et de locations financières (4% du chiffre d'affaires en 2024) et des prestations intra-groupes ou de holding qui sont en grande majorité constituées de main-d'œuvre (5,5% du chiffre d'affaires).

Après une hausse de +1 point en 2023, le taux de valeur ajoutée retraitée du crédit-bail, des locations financières et des refacturations holding se stabilise en 2024.



# 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% du chiffre d'affaires en 2024).
- Des frais de personnel pour un montant forfaitaire de 40 K€ pour toute société ayant un ratio Frais de Personnel/C.A. inférieur à 50%, ceci afin de prendre en compte, d'une part, les rémunérations sous forme de dividendes, et, d'autre part, les charges sociales de gérance prises à titre personnel par les gérants de certaines SARL.

Le taux d'EBE de l'échantillon augmentait de 1.53 point en 2023 et baisse de 1.75 point entre 2023 et 2024.

## Ce score varie en fonction de la taille des sociétés

- Les groupes ou sociétés de plus de 50 salariés sont ceux qui résistent le mieux en 2023-2024.
- Les sociétés entre 20 et 50 salariés sont celles qui ont eu le taux le plus fort en 2023 (+3.17 points) et la plus forte baisse en 2024 avec -3.51 points.

En 2024, le taux d'EBE global recule pour atteindre 11,25%, soit une diminution de -1.75 point, ce qui reste supérieur au niveau de 2022.

Part EBE retraité dans le C.A.	2022	2023	2024
< 20 salariés	10,11%	12,53%	11,23%
Entre 20 et 50 salariés	10,27%	13,44%	9,93%
> 50 salariés	11,47%	13,85%	12,26%
<b>Total échantillon</b>	<b>10,47%</b>	<b>13,00%</b>	<b>11,25%</b>

## Part de l'EBE dans le chiffre d'affaires



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

La part des frais de personnel dans le chiffre d'affaires reste relativement stable. Toutefois, la répartition croît de 0.82 point en 2024. Les frais de personnel augmentent plus vite que le chiffre d'affaires.

Quote-part des frais de personnel dans le C.A.	2022	2023	2024
< 20 salariés	64,48%	64,94%	65,07%
Entre 20 et 50 salariés	62,42%	63,29%	65,63%
> 50 salariés	60,18%	60,87%	62,34%
<b>Total échantillon</b>	<b>63,07%</b>	<b>63,68%</b>	<b>64,50%</b>

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 toutes sociétés ayant un ratio Frais de Personnel/C.A. inférieur à 50%.

Ceci permet de prendre en compte les différentes formes de rémunération des gérants ou dirigeants d'entreprise :

- Dividendes,
- Rémunération de gérance décidée par les assemblées générales postérieurement à la clôture.
- Prise en charge ou non par la société des cotisations des gérants.

“ Sur le total du panel, les frais de personnel ont augmenté de 12,4% entre 2022 et 2024. Cette augmentation était de 5,8% entre 2022 et 2023. En 2024, l'augmentation des frais de personnel sur le panel observé est de 6,2%. ”



**Eric Modeste**  
Manager RYDGE Conseil

Frais de personnel retraités (K€)	2022	2023	2024	Evolution 2023-2024	Evolution 2022-2024
< 20 salariés	37 780	40 360	41 609	3.1%	10.1%
Entre 20 et 50 salariés	10 871	11 348	12 819	13.0%	17.9%
> 50 salariés	14 839	15 494	16 921	9.2%	14.0%
<b>Total échantillon</b>	<b>63 490</b>	<b>67 201</b>	<b>71 350</b>	<b>6.2%</b>	<b>12.4%</b>

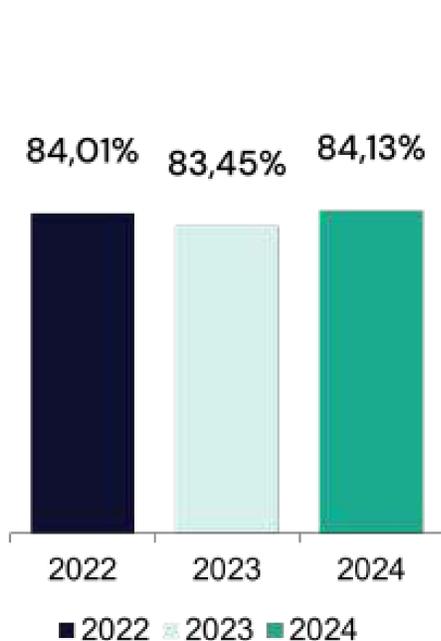
# Part des frais de personnel retraités dans la valeur ajoutée

Les frais de personnel représentent 83,76% de la valeur ajoutée en 2024 contre 82,57% en 2023.

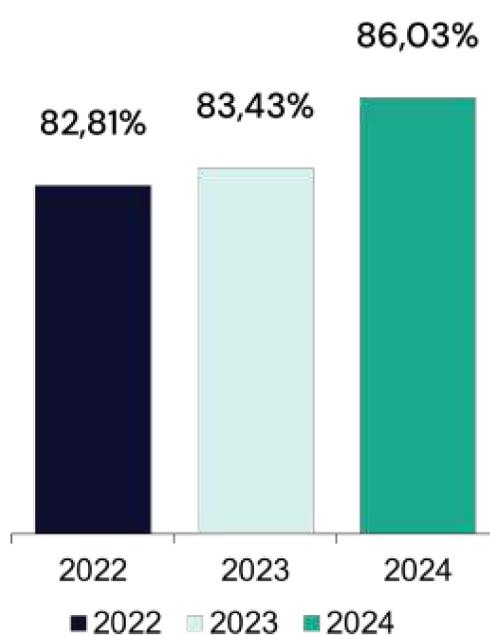
Le taux de frais de personnel sur la valeur ajoutée est stable dans les entreprises de moins de 10 salariés, environ 84% du chiffre d'affaires.

L'augmentation la plus significative entre 2022 et 2024 concerne les sociétés entre 20 et 50 salariés, avec +3.22 points.

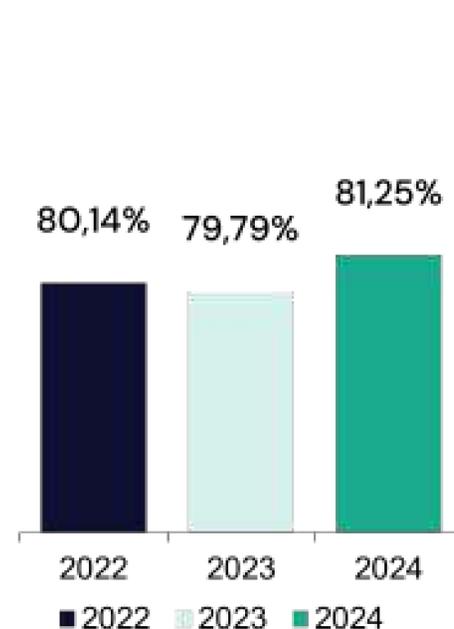
< 20 salariés



Entre 20 et 50 salariés



> 50 salariés



	2022	2023	2024
Frais de personnel / VA	82,87%	82,57%	83,76%

# 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 90,98% par l'actif immobilisé. **Une part significative de l'actif immobilisé** est constituée des éléments incorporels liés à des **acquisitions d'autorisations de mise en service (AMS), d'autorisations de stationnement (ADS) et d'écarts d'acquisition.**

Le besoin en fonds de roulement (BFR) consomme traditionnellement peu de ressources dans ce secteur d'activité.

Ces dernières années, le BFR a atteint un niveau très faible dans sa part dans les capitaux investis.

Cela faisait suite au gel des cotisations sociales et des dettes fiscales dans le cadre de la crise sanitaire. En 2024, la part du BFR remonte à 9,02%. Nous constatons en particulier un accroissement des créances clients lié aux marchés hospitaliers.

La part des dettes financières nettes hors crédit-bail et locations financières est faible, elle affiche un taux de 3,65% en 2024.

Cette tendance s'explique notamment par la continuité du remboursement des Prêts Garantis par l'Etat, entraînant un désendettement des entreprises.

Total capitaux investis	2022	2023	2024
Actif immobilisé	94,95%	93,94%	90,98%
Besoin en fonds de roulement	5,05%	6,06%	9,02%
<b>Total des capitaux investis</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

Total des financements	2022	2023	2024
Fonds propres	93,48%	98,13%	96,35%
Dettes financières nettes	6,52%	1,87%	3,65%
<b>Total des financements</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

# 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 représente 16,87% du chiffre d'affaires en 2024, 17,27% en 2023, et représentait 14,02% en 2022.

Cette valeur correspond à :

- Une répartition du chiffre d'affaires pour 58% en ambulances et 42% en VSL et Taxi
- Une répartition des financements effectués au cours des dernières années pour 83% en crédit-bail ou en location financière en 2024, 85% en 2023 et 69% pour l'année 2022, données observées sur notre échantillon de la partie qualitative.
- Le prix moyen d'une ambulance retenu est de 65K€ TTC.
- Le prix moyen retenu d'un VSL ou d'un Taxi est de 20K€ HT.

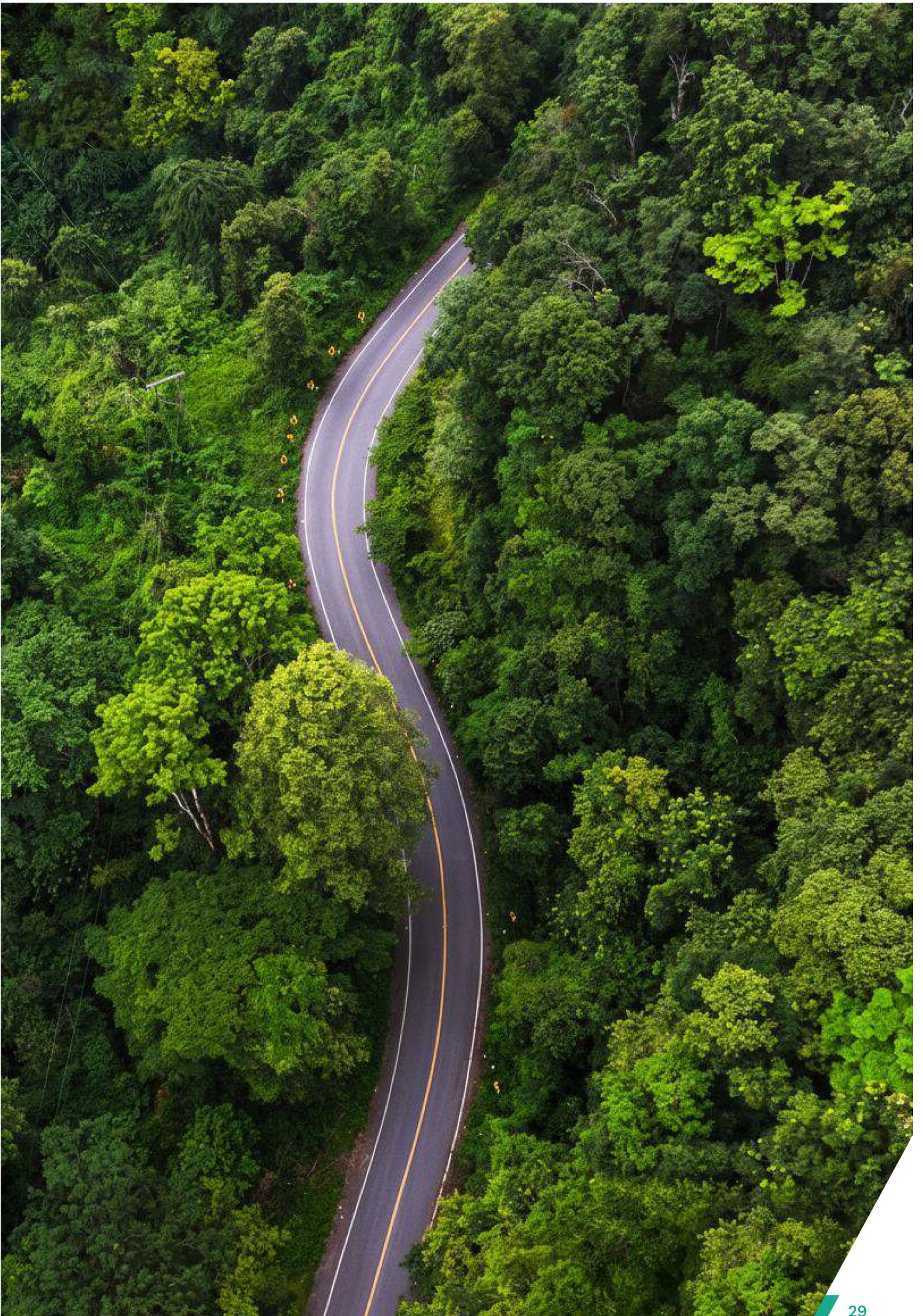
L'actif est composé de 93,9% d'actif immobilisé. Le BFR a augmenté +2.4 points entre 2022 et 2024. Cet indicateur doit faire l'objet d'un suivi rigoureux, car dans un contexte économique dégradé, il est susceptible de générer d'importantes tensions de trésorerie.



Total capitaux investis	2022	2023	2024
Actif immobilisé	96,31%	95,91%	93,90%
Besoin en fonds de roulement	3,69%	4,09%	6,10%
<b>Total des capitaux investis</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

Total des financements	2022	2023	2024
Fonds propres	68,6%	66,24%	65,17%
Dettes financières nettes	31,64%	33,76%	34,83%
<b>Total des financements</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

En tenant compte du crédit-bail et des locations financières, la part des dettes financières augmente de 2.12 points entre 2022 et 2023, puis connaît une hausse plus faible de 1.07 point en 2024 pour atteindre 34,83%.



# 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 :

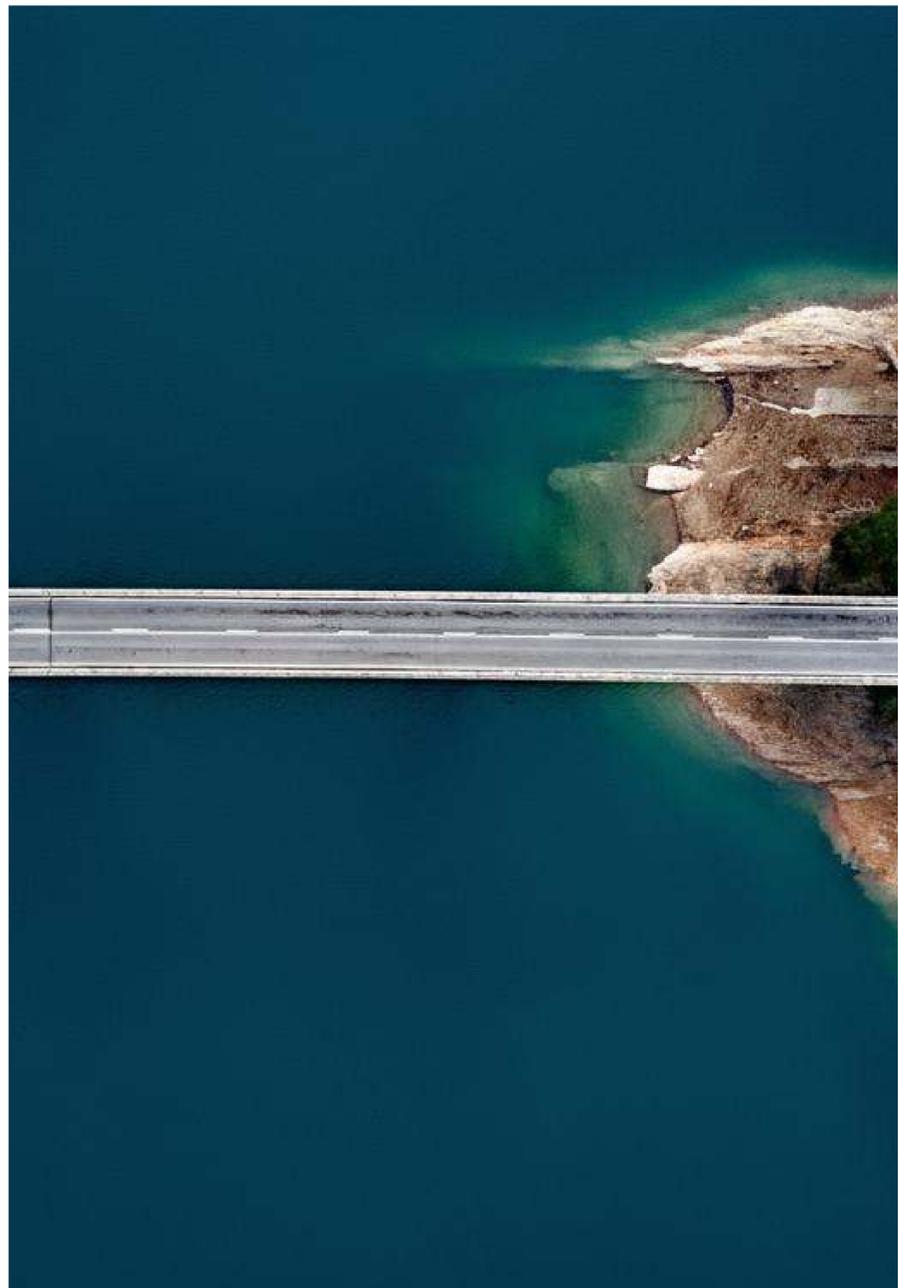
- Le taux de profitabilité (Résultat d'Exploitation / Chiffre d'affaires),
- La rotation de l'actif économique (Chiffre d'affaires réalisé en fonction du capital investi).

## 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/C.A. 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 diminue significativement en 2024 pour atteindre 5,08%, son niveau le plus bas en 3 ans, inférieur à celui observé en 2022.



Taux de profitabilité retraité	2022	2023	2024
< 20 salariés	5,31%	7,24%	5,29%
Entre 20 et 50 salariés	5,01%	6,61%	3,23%
> 50 salariés	7,42%	7,79%	5,92%
<b>Moyenne de l'échantillon</b>	<b>5,78%</b>	<b>7,26%</b>	<b>5,08%</b>

# Rentabilité économique



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

Pour 1€ investi, les entreprises dégagent 1,92€ de CA en 2024, le **taux d'utilisation des actifs investis stagne**.

Cette baisse de la rentabilité économique s'explique par un accroissement des investissements dans le cadre du renouvellement du parc de véhicules.

Après une augmentation de la rentabilité économique en 2023, **cette dernière diminue fortement de -3.92 points en 2024 et s'élève désormais à 9,75%**.

Rotation des capitaux investis retraités	2022	2023	2024
< 20 salariés	1.98	1.93	1.94
Entre 20 et 50 salariés	1.86	1.88	2.09
> 50 salariés	1.82	1.77	1.76
<b>Total échantillon</b>	<b>1.92</b>	<b>1.88</b>	<b>1.92</b>

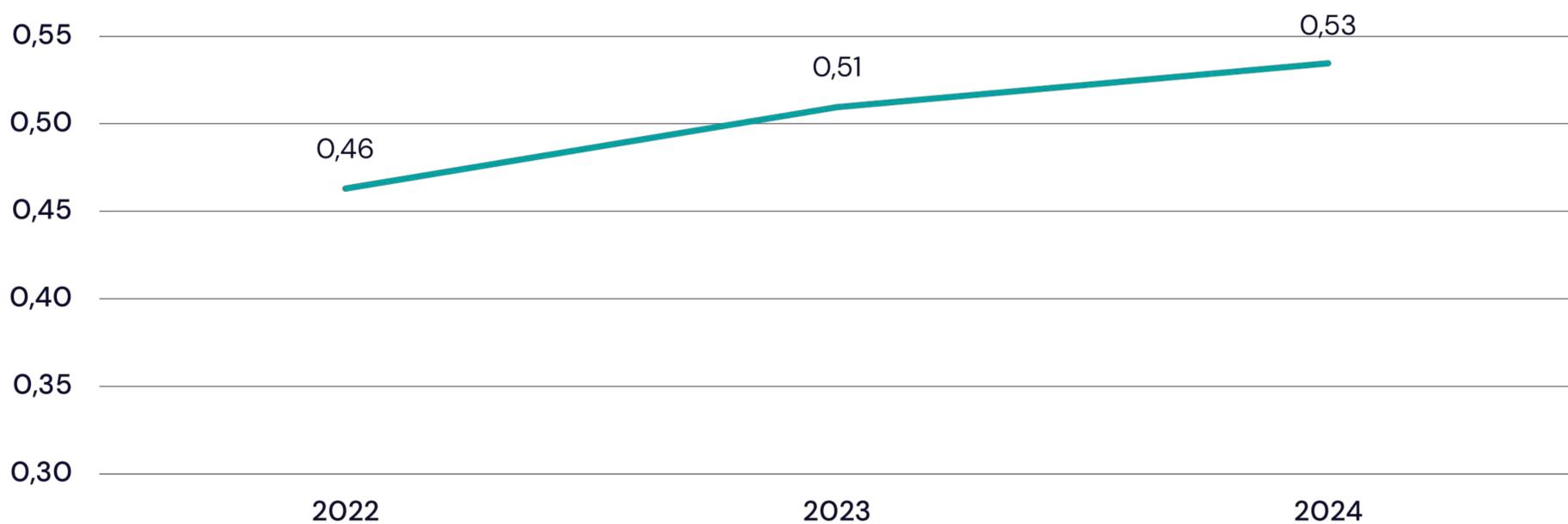
Rentabilité économique (crédit-bail retraité)	2022	2023	2024
< 20 salariés	10,52%	13,95%	10,29%
Entre 20 et 50 salariés	9,32%	12,45%	6,75%
> 50 salariés	13,51%	13,82%	10,44%
<b>Total échantillon</b>	<b>11,08%</b>	<b>13,67%</b>	<b>9,75%</b>

# Gearing : ratio d'endettement

Ce ratio permet de mesurer le niveau de la dette par rapport aux fonds propres des sociétés de notre échantillon.

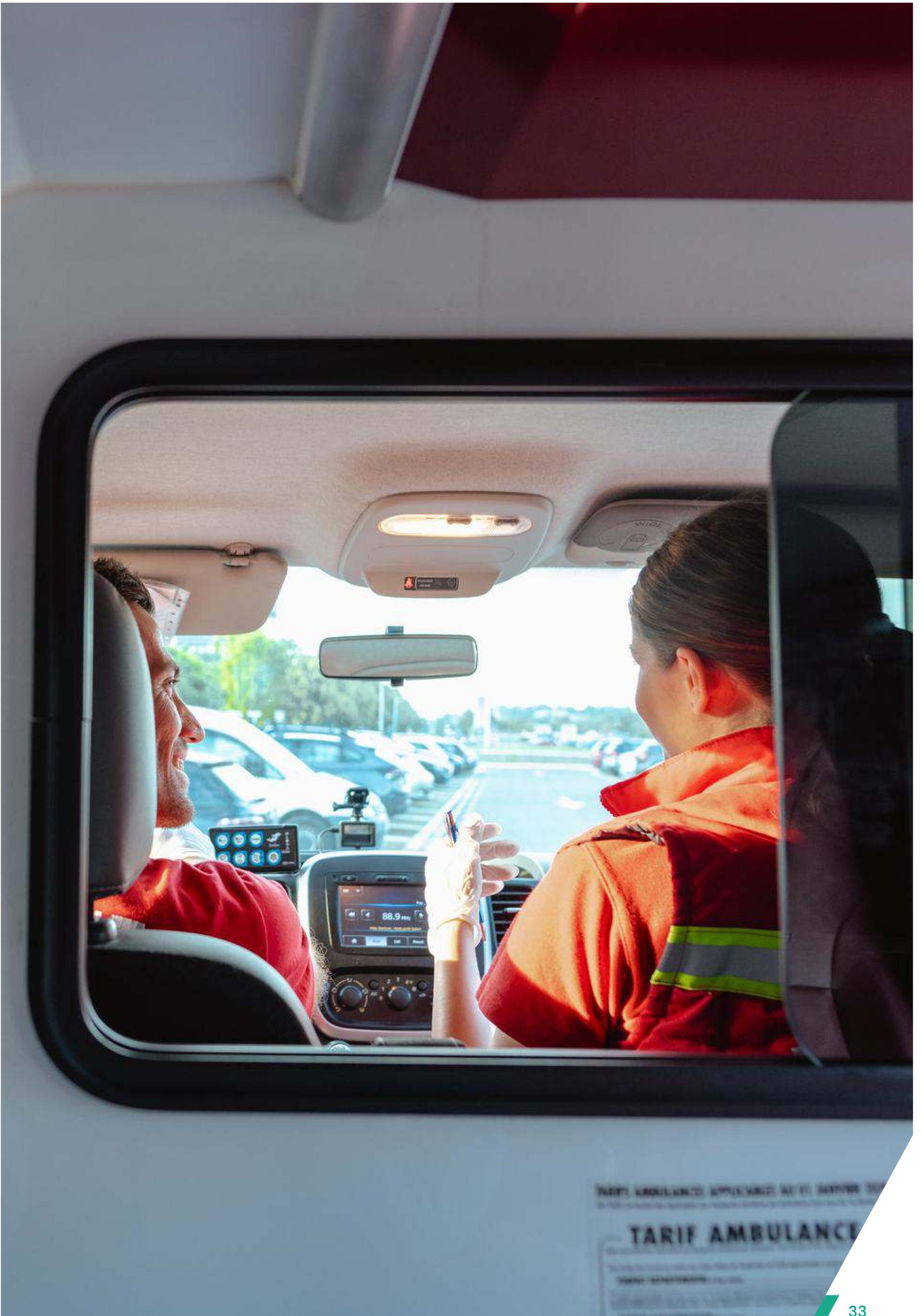
La dette retenue est la dette nette (emprunt - trésorerie excédentaire + dettes en crédit-bail et locations financières) des sociétés.

Le ratio de dette sur fonds propres (Gearing) augmente pour atteindre 0.53 en 2024.



	2022	2023	2024
Ratio d'endettement net	0.46	0.51	0.53

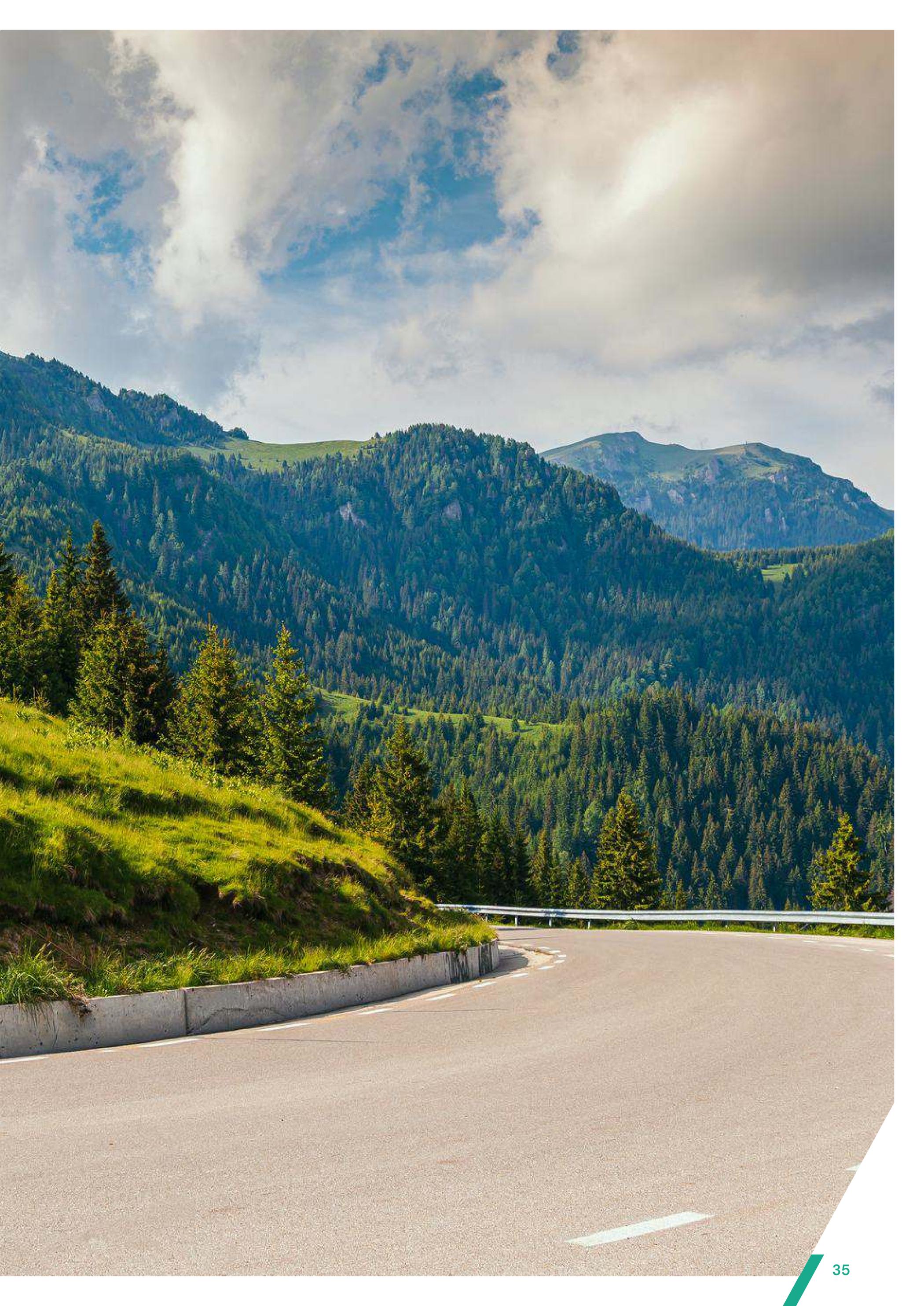




# 02

## Analyse quantitative





# Méthodologie

Dans le cadre de l'étude qualitative, nous avons analysé et traité les informations financières de 122 sociétés du secteur du transport sanitaire. 37 d'entre elles ont répondu à un questionnaire complémentaire.

Ces questionnaires nous ont permis de collecter de façon anonyme des données financières et extra-financières sur les trois dernières années.



Informations  
financières



Bilan



Compte  
de résultat



Informations  
non-financières

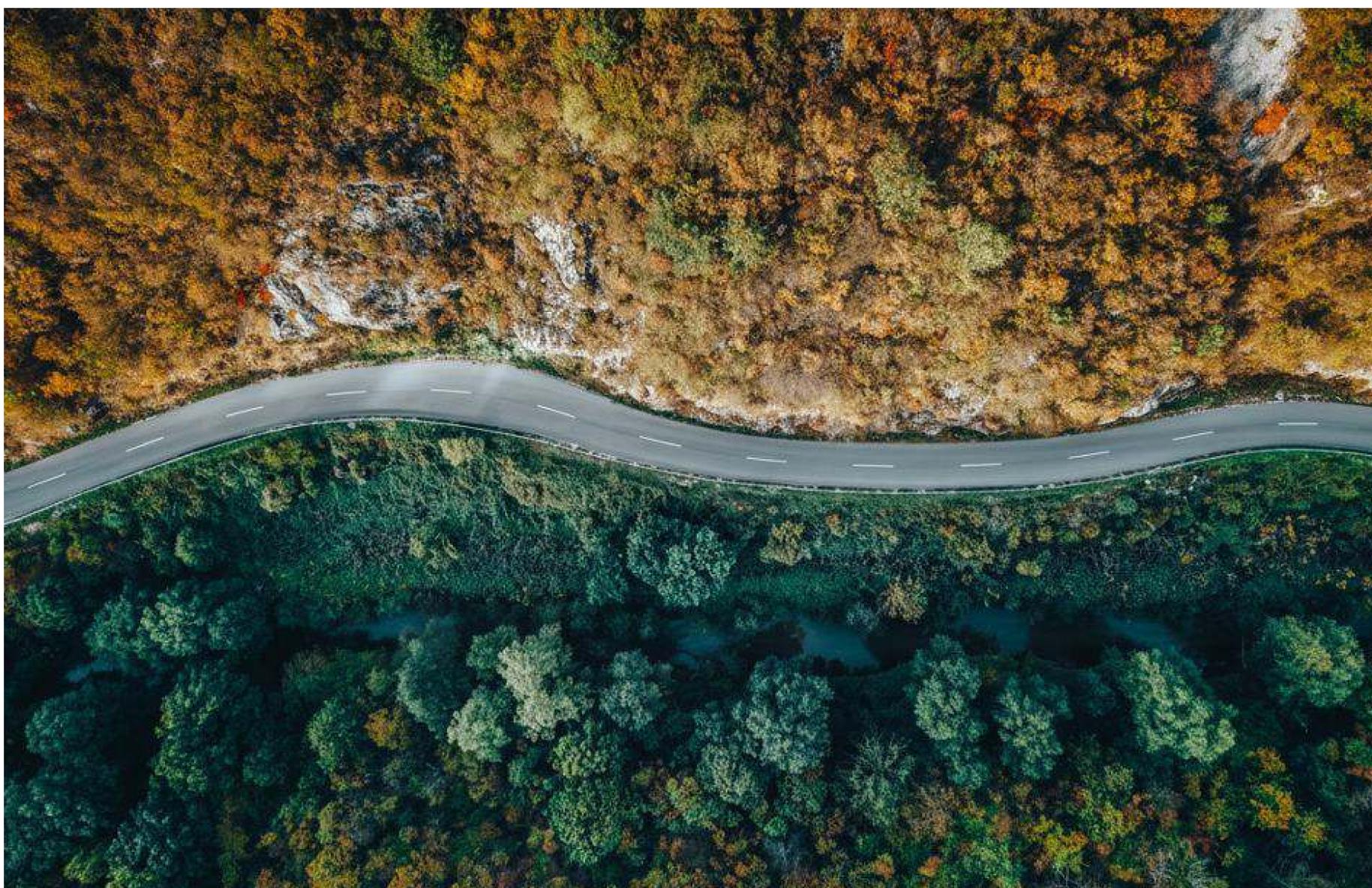
**Informations sur le chiffre d'affaires** (ambulance [dont garde ambulancière] ; VSL ; taxi ; autres).

**Informations sur le personnel :**

- Répartition des effectifs (direction, personnel administratif, régulation, facturation, personnel roulant),
- Les frais de personnel des holdings ont été intégrés pour leur valeur réelle,
- Nombre de DEA par catégorie socio-professionnelle.

**Informations sur les investissements de véhicules :**

- Nombre de véhicules acquis par type (ambulance, VSL, taxi, autres),
- Valeur de l'investissement,
- Mode de financement.

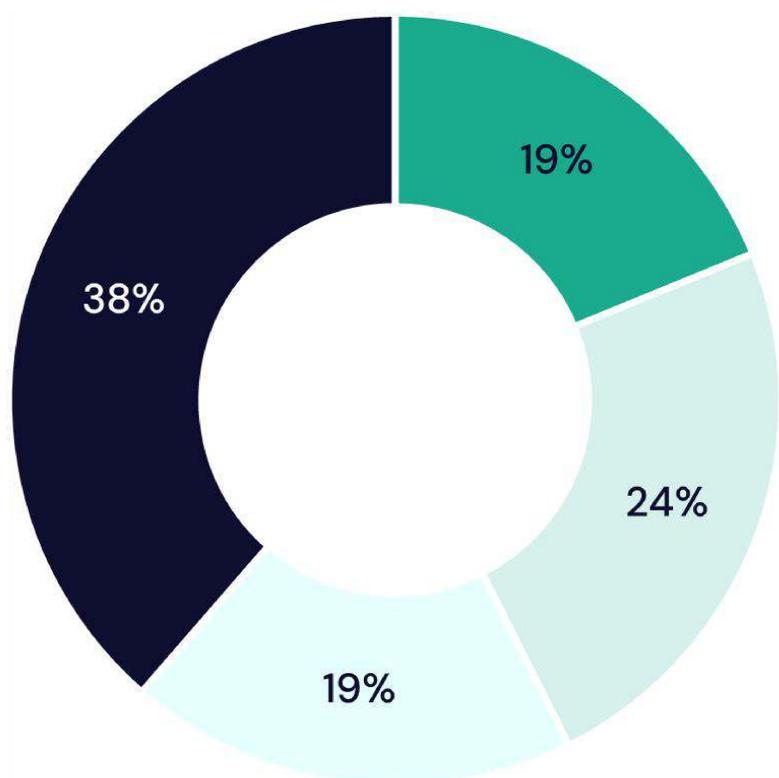


# Périmètre du panel

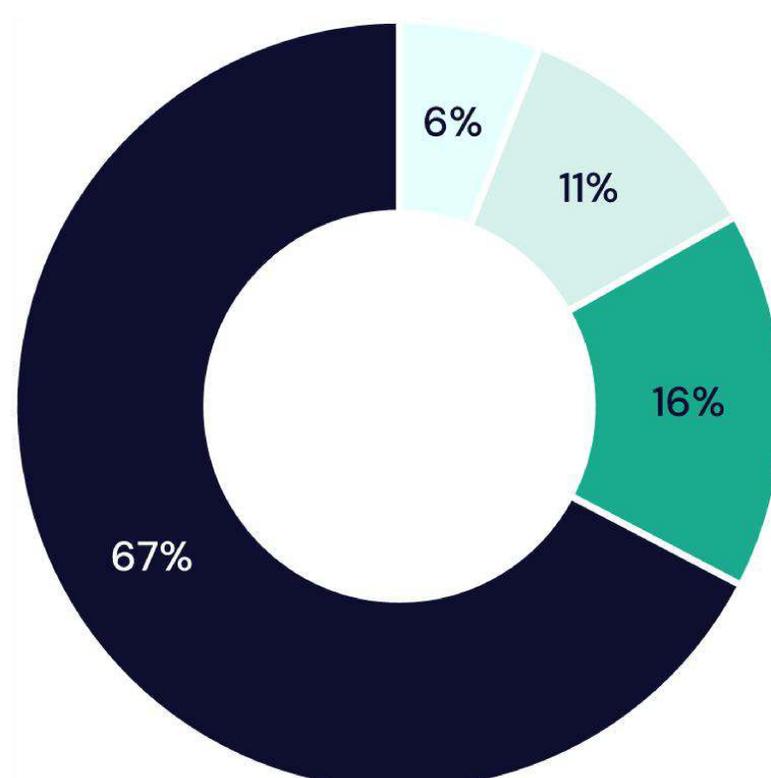
Les 122 sociétés du panel réalisent un chiffre d'affaires cumulé de 274 M€ en 2024. 68% du chiffre d'affaires est réalisé par les 47 sociétés de plus de 50 salariés.

Rotation des capitaux investis retraités	Nombre d'entreprises du panel	Chiffre d'affaires 2024 (en K€)
Moins 10 salariés	23	17 773
Entre 10 et 20 salariés	29	28 285
Entre 20 et 49 salariés	23	41 561
Plus de 50 salariés	47	186 363
<b>Total</b>	<b>122</b>	<b>273 982</b>

Composition du panel par typologie de société



Répartition du chiffre d'affaires 2024 par typologie de société



- Moins de 10 salariés
- Entre 10 et 20 salariés
- Entre 20 et 49 salariés
- Plus de 50 salariés

# Répartition du chiffre d'affaires par activité

En 2024, le chiffre d'affaires atteint 273 982 €, marquant une progression de 5,4% par rapport à 2023. Cette hausse confirme la tendance positive observée sur les dernières années, avec une évolution continue de l'activité depuis 2022 (+14,4% sur deux ans).

Le niveau de résultat reste largement soutenu par les aides conjoncturelles, dont le retrait progressif présente un risque.

La répartition par activité reste stable, avec une nette prédominance des ambulances. Le chiffre d'affaires ambulances (hors dispositif d'aide) affiche une hausse de 7,5% pour 2024. Le poids de l'activité taxis diminue légèrement, bien que leur chiffre d'affaires reste en hausse.

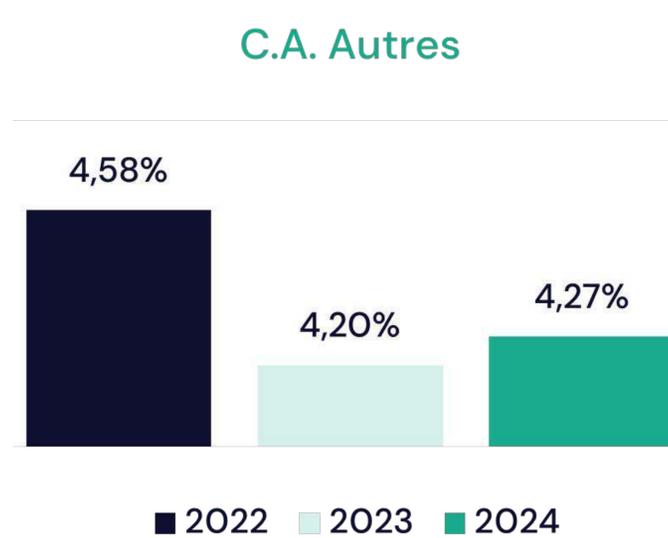
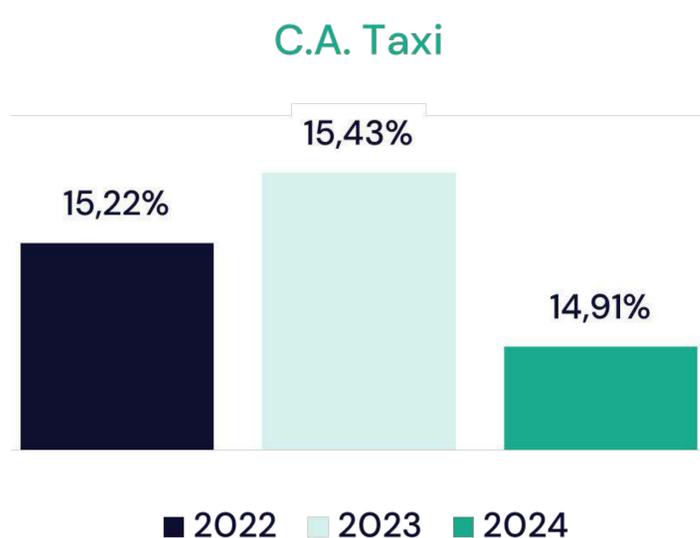
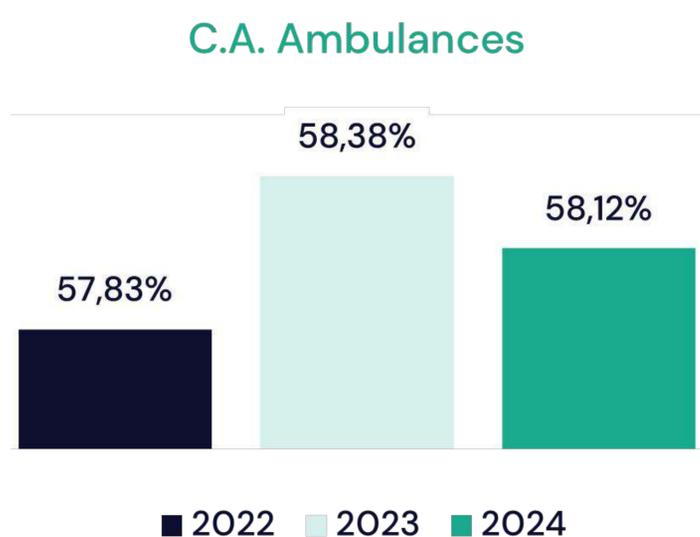
La part des aides et subventions diminue nettement en 2024, passant de 5,60% à 3,30% du chiffre d'affaires. Cette diminution s'explique par la fin progressive des mécanismes exceptionnels mis en place les années précédentes, notamment l'aide FIR, le soutien lié à la réforme UPH et l'effet RMG en année pleine, qui avaient fortement contribué à améliorer le niveau d'activité en 2023.



## Répartition du C.A. du panel par activité sur 3 ans (en K€)

	2022		2023		2024	
	En valeurs	% du C.A.	En valeurs	% du C.A.	En valeurs	% du C.A.
<b>C.A. Ambulances</b>	134 696	56,23%	143 248	55,12%	154 000	56,21%
<b>C.A. VSL</b>	52 096	21,75%	53 944	20,76%	60 135	21,95%
<b>C.A. Taxi</b>	35 440	14,80%	37 864	14,57%	39 502	14,42%
<b>C.A. Autres</b>	10 673	4,46%	10 296	3,96%	11 311	4,13%
<b>Aides et subventions</b>	6 622	2,76%	14 555	5,60%	9 034	3,30%
<b>Total</b>	<b>239 527</b>	<b>100,00%</b>	<b>259 907</b>	<b>100,00%</b>	<b>273 982</b>	<b>100,00%</b>

## Répartition du chiffre d'affaires par type de prestation hors aides



# Les grandes tendances

## Les grandes tendances (en K€)

	2022		2023		2024	
	En valeurs	% du C.A.	En valeurs	% du C.A.	En valeurs	% du C.A.
<b>C.A. en K€</b>	239 527	100,00%	259 907	100,00%	273 982	100,00%
<b>Masse salariale</b>	-154 457	-64,48%	-171 058	-65,82%	-183 239	-66,88%
<b>Structure</b>	-23 301	-9,73%	-25 183	-9,69%	-26 045	-9,51%
<b>Véhicules</b>	-36 638	-15,30%	-38 495	-14,81%	-40 116	-14,64%
<b>Coût direct hors véhicules</b>	-4 831	-2,02%	-5 017	-1,93%	-5 186	-1,89%
<b>TVA</b>	-4 639	-1,94%	-4 526	-1,74%	-4 535	-1,66%
<b>Impôts et taxes</b>	-1 530	-0,64%	-1 221	-0,47%	-1 116	-0,41%
<b>Résultat financier</b>	136	0,06%	33	0,01%	403	0,15%
<b>DAP/Résultat exceptionnel</b>	492	0,21%	1 388	0,53%	1 214	0,44%
<b>Impôts</b>	-2 431	-1,02%	-2 551	-0,98%	-2 144	-0,78%
<b>Résultat net</b>	<b>12 329</b>	<b>5,15%</b>	<b>13 278</b>	<b>5,11%</b>	<b>13 219</b>	<b>4,82%</b>

Les charges de personnel restent le poste de charge le plus important du compte de résultat, représentant 66,88 % du chiffre d'affaires en 2024, contre 65,82 % en 2023, soit une hausse de 1.06 point. Cette augmentation se poursuit dans un contexte de tension sur les recrutements dans ce secteur où le recours aux heures supplémentaires reste un levier d'ajustement face aux difficultés de recrutement de personnel qualifié.

En 2024, la part du coût du parc de véhicules dans le chiffre d'affaires poursuit sa baisse, atteignant 14,64 % du chiffre d'affaires, soit -0.17 point par rapport à 2023.



François Amiot  
Manager RYDGE Conseil

Les frais de structure restent globalement stables sur la période observée.

La part des impôts et taxes hors taxes sur les salaires diminue également, passant de 0,47% à 0,41%, en lien avec la poursuite de la réforme de la CVAE. La charge fiscale principale est la TVA non récupérable du fait de l'exonération de TVA de l'activité ambulancière. La charge d'impôt sur les sociétés diminue en 2024, passant de 0,98 % à 0,78 % du chiffre d'affaires, en lien avec la baisse du résultat net enregistré sur l'année.

Le résultat exceptionnel représente 0,44% du chiffre d'affaires en 2024, contre 0,53% en 2023. Il correspond principalement à des cessions d'autorisations.

**Le résultat net s'élève à 4,82% du chiffre d'affaires**, en léger recul (-0.29 point) par rapport à 2023, traduisant un ralentissement de la profitabilité malgré une hausse du chiffre d'affaires.

# Analyse du coût des véhicules

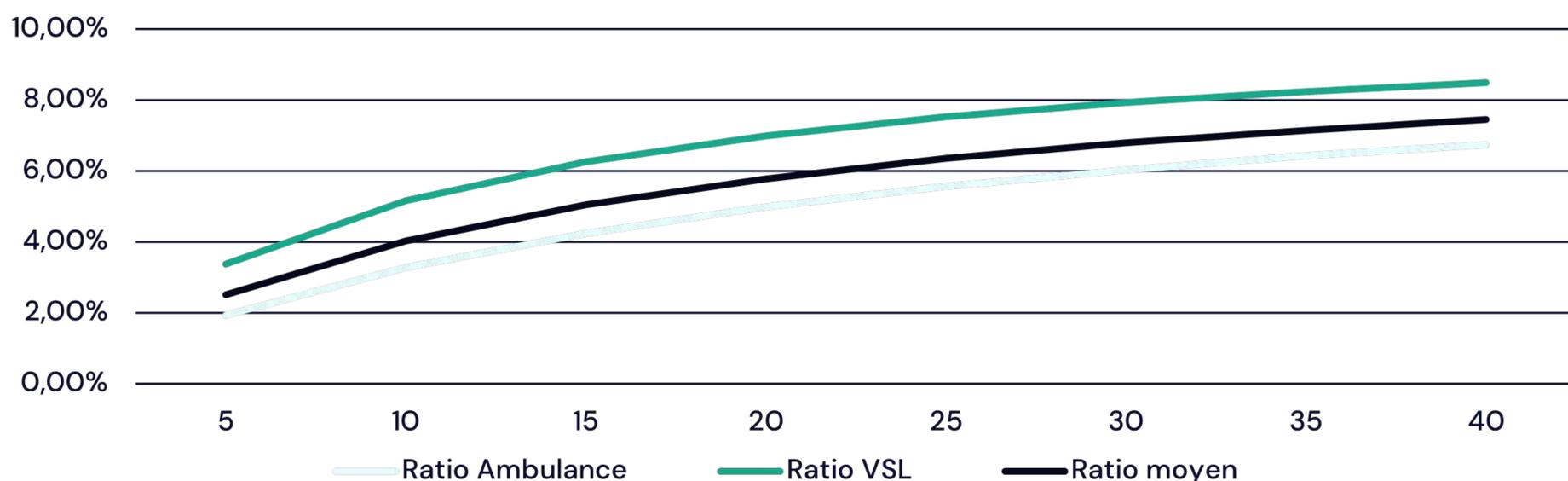
	2022		2023		2024	
	En valeurs	% du C.A.	En valeur	% du C.A.	En valeurs	% du C.A.
<b>C.A.</b>	<b>239 527</b>	<b>100,00%</b>	<b>259 907</b>	<b>100,00%</b>	<b>273 982</b>	<b>100,00%</b>
Carburant	13 808	5,76%	14 094	5,42%	13 452	4,91%
Coût de l'investissement (DAP, CB, LOC)	13 611	5,68%	14 294	5,50%	15 425	5,63%
Entretien et petit équipement	6 503	2,71%	7 241	2,79%	8 166	2,98%
Assurances	2 715	1,13%	2 867	1,10%	3 072	1,12%
<b>Total coûts des véhicules</b>	<b>36 638</b>	<b>15,30%</b>	<b>38 495</b>	<b>14,81%</b>	<b>40 116</b>	<b>14,64%</b>

Le poids du carburant diminue pour atteindre 4,91% du chiffre d'affaires, contre 5,42% en 2023. Cette baisse s'explique par la réduction de 9% du prix moyen du carburant par rapport à l'année précédente.

**Hors coût du carburant, le coût des véhicules reste globalement stable à environ 9,73% du chiffre d'affaires.**

Le poids des investissements se maintient entre 2022 et 2024. Dans une dynamique de renouvellement du parc, les frais d'entretien et petit équipement ont tendance à se stabiliser.

Le coût du parc en 2024 pèse 14,64% du chiffre d'affaires.



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 représente 5,78%, pour celles dont 60% de l'activité est réalisée en ambulance, avec une moyenne de 20 km parcourus en charge par mission. Le prix moyen du carburant est de 1,624 € TTC (-9% par rapport à 2023).

Par ailleurs, plus la part de l'activité ambulance est élevée dans le chiffre d'affaires, plus la proportion du coût carburant par rapport au chiffre d'affaires tend à diminuer.

# 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 7,12%** entre 2023 et 2024 sur le total de l'échantillon.

## Frais de personnel retraités (en K€)

	2022	2023	2024
Moins 10 salariés	7 458	9 415	10 363
Entre 10 et 20 salariés	15 732	17 136	17 833
Entre 20 et 49 salariés	24 956	25 466	27 240
Plus de 50 salariés	106 311	119 040	127 803
<b>Total échantillon</b>	<b>154 457</b>	<b>171 058</b>	<b>183 239</b>

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

La part des frais de personnel dans le chiffre d'affaires poursuit sa progression, avec une **hausse de 1.06 point entre 2023 et 2024**. Cette progression se vérifie dans l'ensemble des tranches d'effectif, avec des niveaux de poids variables selon la taille des entreprises.

Les **entreprises de plus de 50 salariés** restent celles dont le poids des frais de personnel est le plus élevé (**68,58 % en 2024**), tandis que les entreprises de moins de **10 salariés** conservent la part la plus faible (**58,31%**), malgré une progression notable (**+1.77 point**).

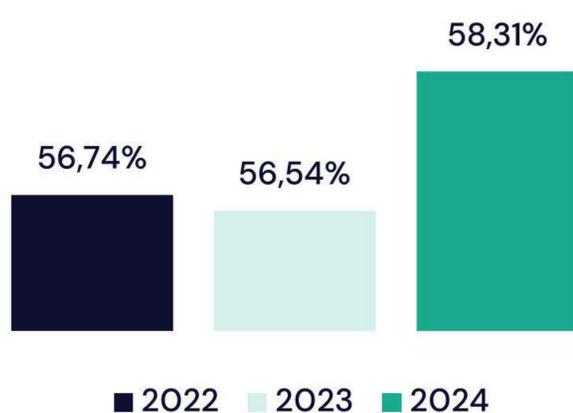
La hausse la plus marquée concerne les structures **entre 20 et 49 salariés (+2.13 points)**.

Ceci signifie une augmentation de la masse salariale plus rapide que la croissance du chiffre d'affaires.

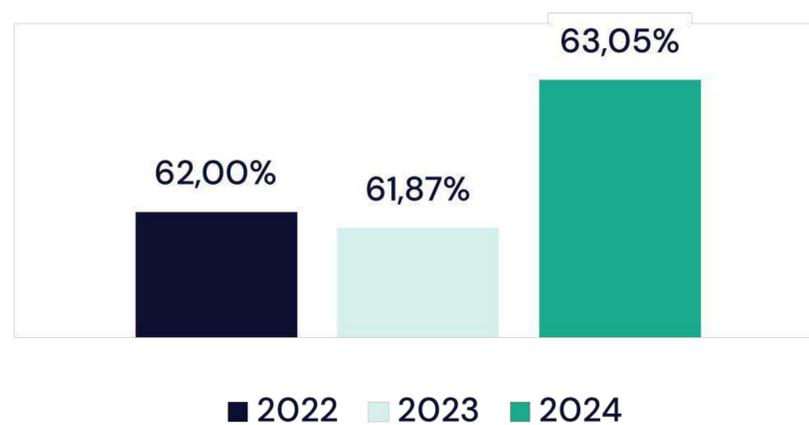
## Quote-part des frais de personnel dans le C.A.

	2022	2023	2024
Masse salariale	64,48%	65,82%	66,88%

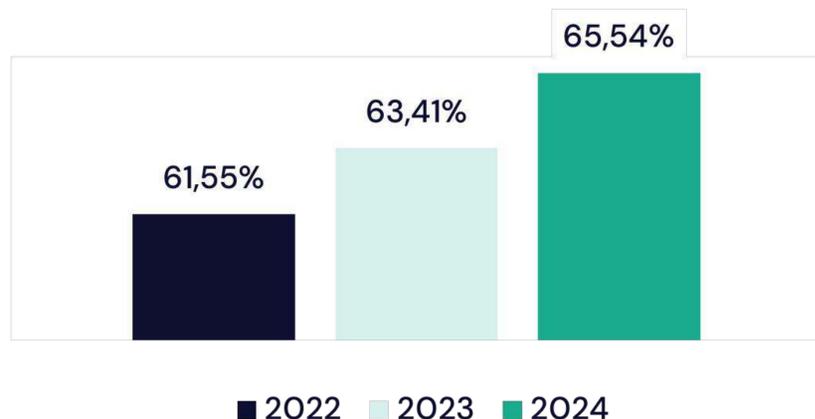
### Moins de 10 salariés



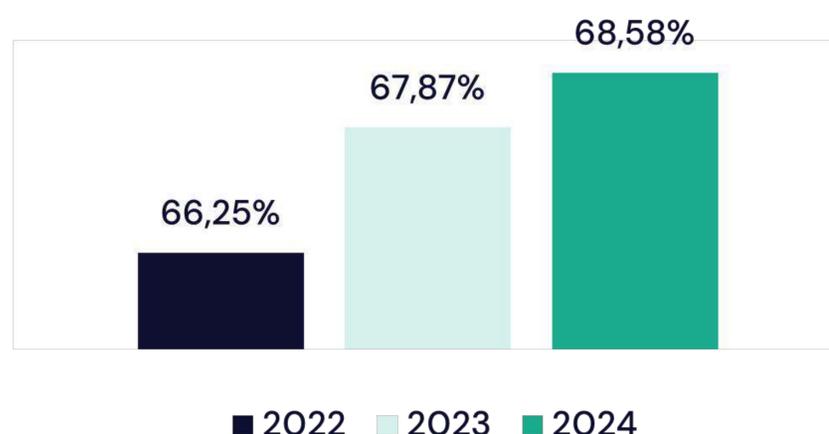
### Entre 10 et 20 salariés



### Entre 20 et 49 salariés



### Plus de 50 salariés



# Répartition du personnel et nombre de DEA

	Direction & Administratif	Régulation / Facturation	Roulant	Total
Nombre total de salariés	131	152	2 201	2 484
Dont nombre de salariés titulaires du DEA	16	17	931	964
Quote-part du personnel	5,27%	6,12%	88,61%	100,00%
<b>Quote-part de DEA</b>	<b>12,21%</b>	<b>11,18%</b>	<b>42,30%</b>	<b>38,81%</b>



Le personnel roulant constitue **88,61%** des effectifs observés.

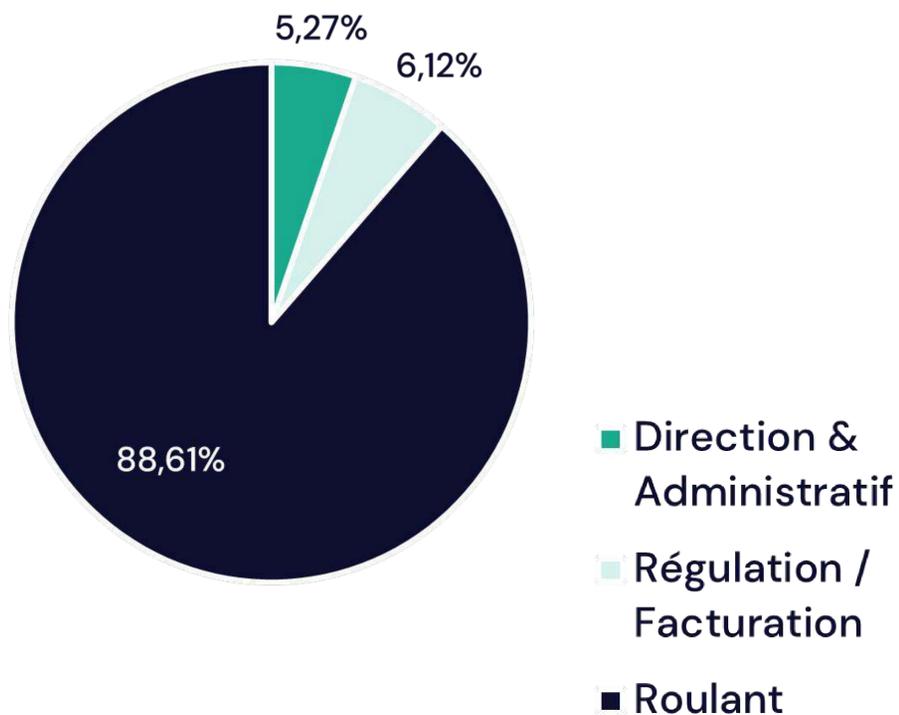
Le chiffre d'affaires moyen par salarié roulant s'élève à **65 K€**.

Parmi ce personnel roulant, **42,3%** sont titulaires du DEA.

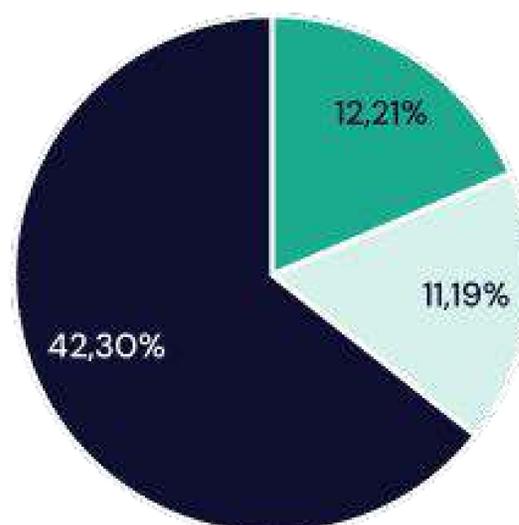
Pour mémoire, selon le rapport 2023 de l'Observatoire Prospectif des Métiers et des Qualifications dans les Transports et la Logistique, le taux de DEA parmi les roulants était estimé à **47%**.

Les salariés affectés à la régulation, à la facturation, ainsi qu'aux fonctions de direction et d'administration représentent **11,4%** de l'effectif total.

Quote-part du personnel

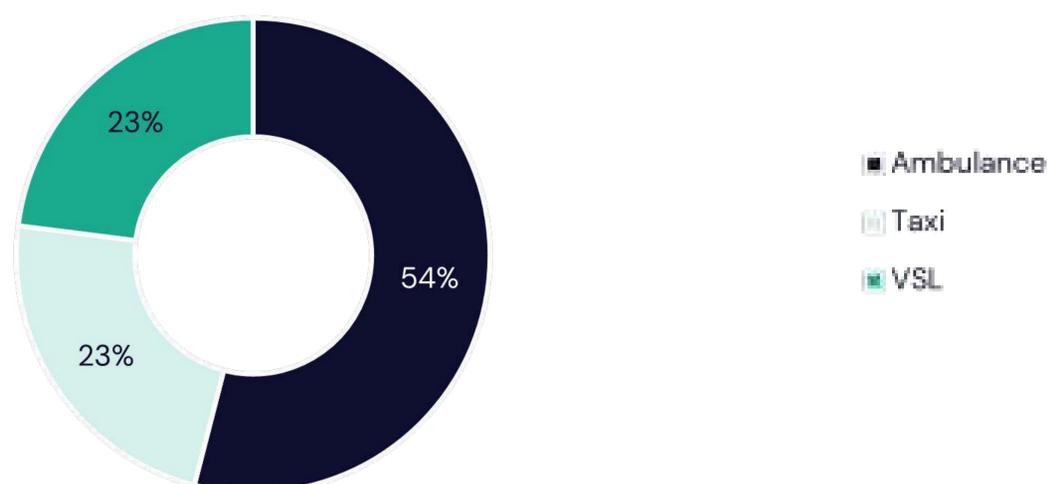


Quote-part de DEA



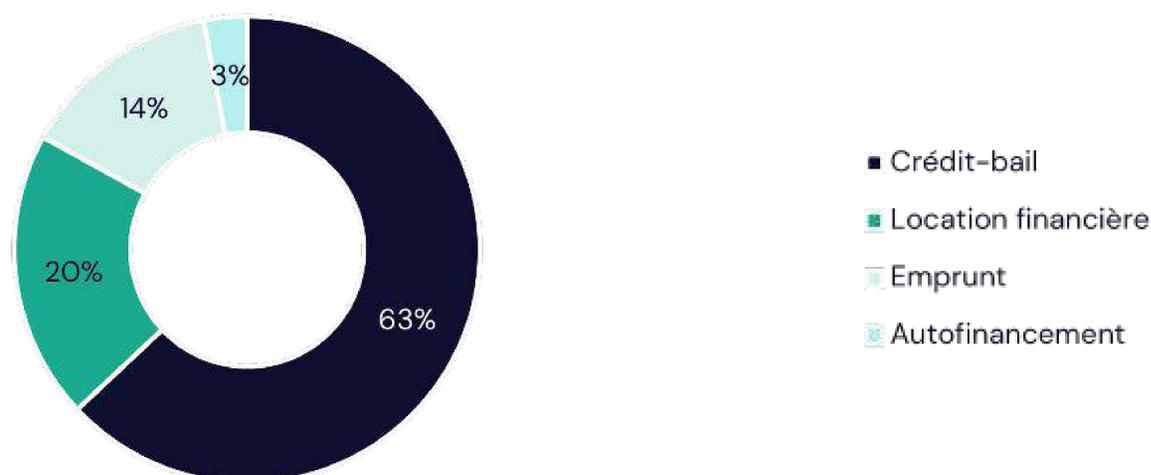
# Focus sur les investissements en véhicules et leur mode de financement

## Investissements en véhicules



En 2024, les investissements restent majoritairement orientés vers l'ambulance, qui représente 54% des acquisitions (52% en 2023). Les taxis progressent également (23% contre 18%), tandis que la part consacrée aux VSL recule, passant de 30% à 23%.

## Mode de financement



**Le crédit-bail et la location financière représentent 83% du mode de financement, contre 85% en 2023** traduisant une stabilité d'ensemble.

L'emprunt progresse à 14%, contre 13% en 2023, dans un contexte de baisse des taux d'intérêt. L'autofinancement, encore marginal, passe de 2% à 3%.

# Focus sur les zones rurales

Cette année, nous avons choisi de faire un focus sur les entreprises de notre panel situées dans des départements ruraux. Nous avons considéré comme ruraux les départements ayant une densité de population inférieure à 50 habitants par km<sup>2</sup>.

Sont ainsi concernés :

Allier (03), Alpes-de-Haute-Provence (04), Hautes-Alpes (05), Ariège (09), Aveyron (12), Cantal (15), Cher (18), Corrèze (19), Creuse (23), Dordogne (24), Gers (32), Indre (36), Landes (40), Haute-Loire (43), Lot (46), Lozère (48), Haute-Marne (52), Meuse (55), Nièvre (58), Orne (61), Haute-Saône (70) et Yonne (89).

## Répartition du chiffre d'affaires par activité

	2022		2023		2024	
	En valeurs	% du C.A.	En valeurs	% du C.A.	En valeurs	% du C.A.
C.A. Ambulances	11 818	42,19%	12 240	39,16%	12 945	41,51%
C.A. VSL	7 577	27,05%	8 307	26,57%	8 489	27,22%
C.A. Taxi	6 793	24,25%	7 820	25,02%	7 413	23,77%
C.A. Autres	1 530	5,46%	1 786	5,71%	1 777	5,70%
Aides et subventions	294	1,05%	1 107	3,54%	564	1,81%
<b>Total</b>	<b>28 012</b>	<b>100,00%</b>	<b>31 260</b>	<b>100,00%</b>	<b>31 188</b>	<b>100,00%</b>

Le premier constat que nous faisons est une répartition différente du chiffre d'affaires dans les zones rurales. L'activité Ambulance est nettement inférieure au profit de l'activité de taxi.

Ainsi, l'activité de taxi représente environ **24% en zone rurale contre 14%** pour l'ensemble du panel. L'activité Ambulance représente environ **15 points de moins** que sur l'ensemble du panel et l'activité VSL **5% de moins**.



## Les grandes tendances en zones rurales (en K€)

	2022		2023		2024	
	En valeurs	% du C.A.	En valeurs	% du C.A.	En valeurs	% du C.A.
C.A. en K€	28 012	100%	31 260	100%	31 188	100.00%
Masse salariale	-17 536	-62.60%	-19 843	-63.48%	-20 472	-65.64%
Structure	-2 824	-10.08%	-3 031	-9.70%	-2 981	-9.56%
Véhicules	-4 246	-15.16%	-4 933	-15.78%	-4 718	-15.13%
Coût direct hors véhicules	-949	-3.39%	-1 133	-3.62%	-1 099	-3.52%
TVA	-277	-0.99%	-278	-0.89%	-262	-0.84%
Impôts et taxes	-199	-0.71%	-185	-0.59%	-131	-0.42%
Résultat financier	-42	-0.15%	-3	-0.01%	-23	-0.07%
DAP/Résultat exceptionnel	-15	-0.05%	155	0.50%	55	0.17%
Impôts	-434	-1.55%	-414	-1.32%	-362	-1.16%
<b>Résultat net</b>	<b>1 491</b>	<b>5.32%</b>	<b>1 595</b>	<b>5.10%</b>	<b>1 194</b>	<b>3.83%</b>

Ce différentiel de répartition du chiffre d'affaires entre les zones rurales et le panel global a deux impacts directs sur les grandes tendances du compte de résultat.

L'activité ambulancière et VSL étant moins importante, les aides et subventions conjoncturelles ont été plus faibles, et la part de TVA non récupérable est structurellement réduite.

La masse salariale en milieu rural pour l'année 2024 représente 65,6% du chiffre d'affaires alors que ce taux est de 66,9% pour le panel, soit un écart de 1,3%.

Le coût des véhicules est en revanche, plus élevé en milieu rural de 0.5 point environ.

Dans le détail, en toute logique du fait d'un kilométrage plus important, le poste carburant est supérieur de 0.8 point en 2024 par rapport au panel global. En revanche, le coût d'entretien est plus faible de 0.5 point.

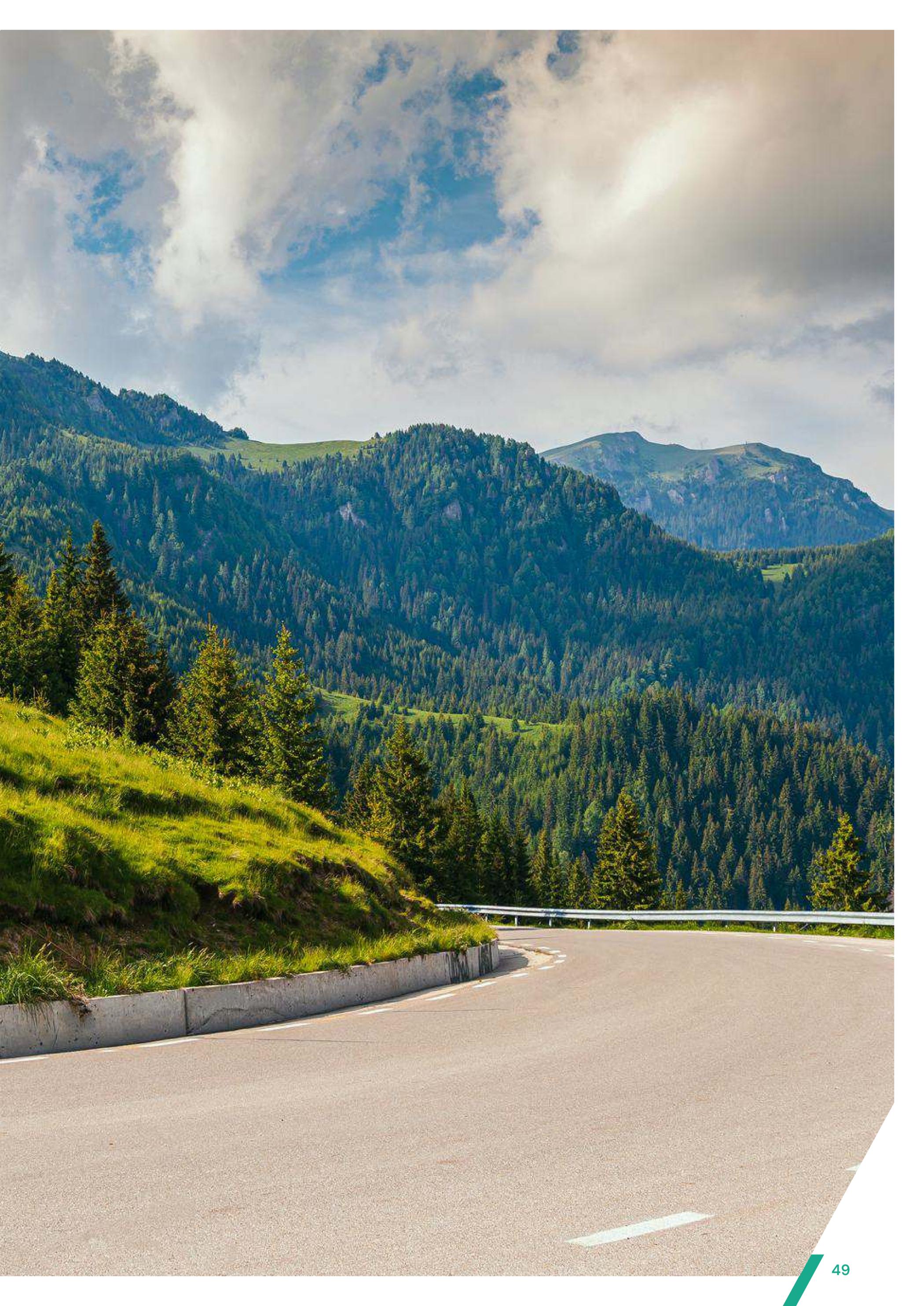
Le taux de résultat net observé en 2022 et 2023 était quasiment aligné avec celui du panel global. En revanche, en 2024, un écart d'un point à la baisse est constaté, principalement en raison de la hausse de la masse salariale sur cette période.

	2022		2023		2024	
	En valeurs	% du C.A.	En valeurs	% du C.A.	En valeurs	% du C.A.
<b>C.A.</b>	<b>28 012</b>	<b>100.00%</b>	<b>31 260</b>	<b>100.00%</b>	<b>31 188</b>	<b>100.00%</b>
Carburant	1 850	6.61%	2 023	6.47%	1 773	5.68%
Coût de l'investissement (DAP, CB, LOC)	1 298	4.63%	1 547	4.95%	1 696	5.44%
Entretien et petit équipement	667	2.38%	867	2.77%	769	2.47%
Assurances	431	1.54%	496	1.59%	480	1.54%
<b>Total coûts des véhicules</b>	<b>4 246</b>	<b>15.16%</b>	<b>4 933</b>	<b>15.78%</b>	<b>4 718</b>	<b>15.13%</b>

# 03

## Les dernières évolutions du secteur





# Constats 2024

Cet observatoire du transport sanitaire que nous réalisons maintenant depuis 23 ans vise à retracer les évolutions dans la durée et mettre en perspective les tendances lourdes observées.

Après avoir analysé le passé dans le cadre de cet observatoire, nous avons mené une étude prospective sur la base des dépenses globales constatées sur le secteur.

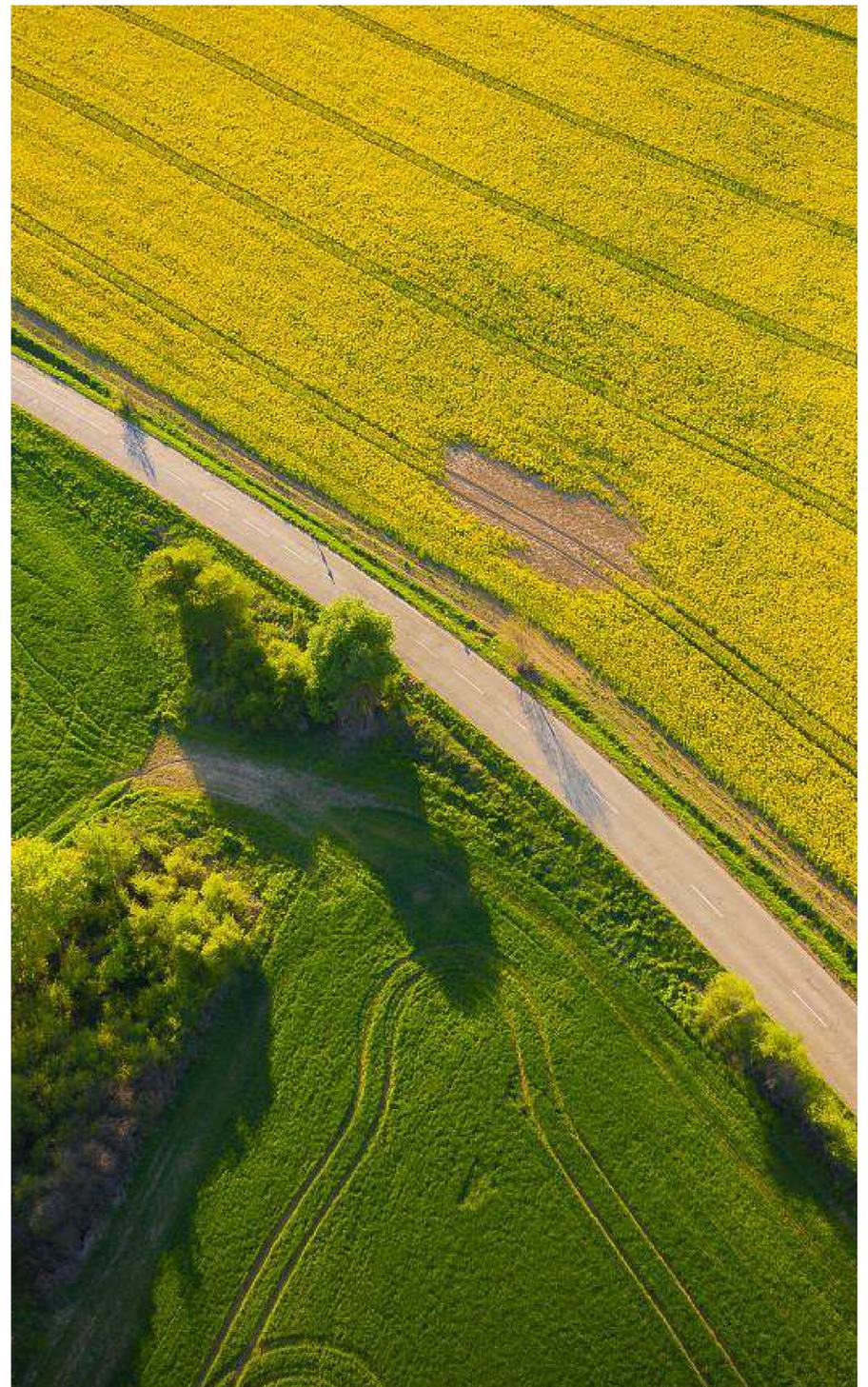
En 2022, les nuages s’amoncèlent sur le secteur, les performances se dégradent et les trésoreries des entreprises baissent inexorablement.

En 2023, la situation s’est redressée, les éléments économiques ci-dessous ont marqué l’exercice :

- Revalorisation tarifaire de novembre 2023 en année pleine, une aide conjoncturelle de 190 M€ et un essor du transport partagé
- NAO (Négociation Annuelle Obligatoire) de 2023, avec un impact, de **+4,04%** sur les frais de personnel
- Un coût du parc subissant deux effets opposés, la baisse des prix du carburant et l’augmentation du prix des véhicules
- Hausse du prix de l’ensemble des charges d’exploitation dans un contexte inflationniste 2023 qui s’est soldé par une inflation de **+4,9%**.

En 2024, nous constatons :

- 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 des taux horaire DEA du 1er novembre 2023
- Un coût du carburant qui a commencé à se stabiliser
- Un niveau d’inflation générale qui a ralenti à hauteur de **2%**.



# Analyse prospective 2024 - 2025 du secteur dans sa globalité

## Projection du compte de résultat 2024 du secteur

	2024		2025	
	Projection réelle valorisée	Projection réelle en %	Projection réelle valorisée	Projection réelle en %
<b>En M€</b>		Aux : 11,65€		Aux : 11,88€
<b>Base C.A. cible</b>		DEA : 12,52€		DEA : 12,79€ (1-06)
<b>Chiffre d'affaires (1)</b>	<b>3 481</b>	<b>96,96</b>	<b>3 593</b>	<b>99,43</b>
<b>Aides perçues</b>	<b>106</b>	<b>3,04</b>	<b>21</b>	<b>0,60</b>
Carburant	-191	5,31	-198	5,48
Entretien	-101	2,81	-104	2,88
Assurance	-44	1,21	-45	1,25
Charges externes	-422	11,75	-426	11,78
<b>Cumul charges</b>	<b>-756</b>	<b>18,05</b>	<b>-773</b>	<b>20,80</b>
<b>Valeur ajoutée</b>	<b>2 830</b>	<b>78,91</b>	<b>2 841</b>	<b>78,63</b>
Frais de personnel	-2 389	66,61	-2 447	67,71
Impôts et Taxes	-75	2,10	-77	2,12
<b>Excédent Brut d'Exploitation</b>	<b>366</b>	<b>10,20</b>	<b>317</b>	<b>8,79</b>
Dotation amortissements et provision	-184	5,12	-197	5,44
Exceptionnel	17	0,48	18	0,50
Frais financier	-18	0,49	-18	0,49
Impôts sur les sociétés (I.S.)	-24	0,67	-21	0,58
<b>Résultats</b>	<b>158</b>	<b>4,40</b>	<b>100</b>	<b>2,78</b>

## Il est intéressant de noter que le résultat observé en 2024 est meilleur que celui projeté dans l'observatoire réalisé l'an passé, ceci s'explique par un coût du carburant plus stable et une amélioration de la productivité.

Nous sommes repartis des constats effectués sur l'observatoire 2024 et des nouveaux éléments connus à date pour projeter le résultat potentiel 2025 :

✓ Pour le carburant, les tensions géopolitiques ne permettent pas d'avoir un horizon stable, une légère hausse paraît raisonnable, impact attendu de 7 M€, y compris la croissance d'activité.

✓ Pour les autres charges directes ou indirectes, impactées par l'accroissement de l'activité et une inflation réduite, **l'effet coût est estimé à 8 M€.**

✓ Pour les frais de personnel, l'impact 2025 en l'état actuel des mesures est faible à **+1,5%, soit un impact du coût salarial chargé estimé à 58 M€**, y compris les besoins de personnel pour faire face à l'accroissement d'activité.

✓ 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 13 M€, un effet rattrapage d'investissement devrait également être constaté.

**L'ensemble des coûts complémentaires en 2025 peut être estimé à date à 84 M€.**

Le compte de résultat 2025 simulé en fonction des éléments précédents est établi ci-avant ; ceci laisse à penser que les entreprises devraient, à fin 2025, avoir une dégradation marquée de leur résultat net.

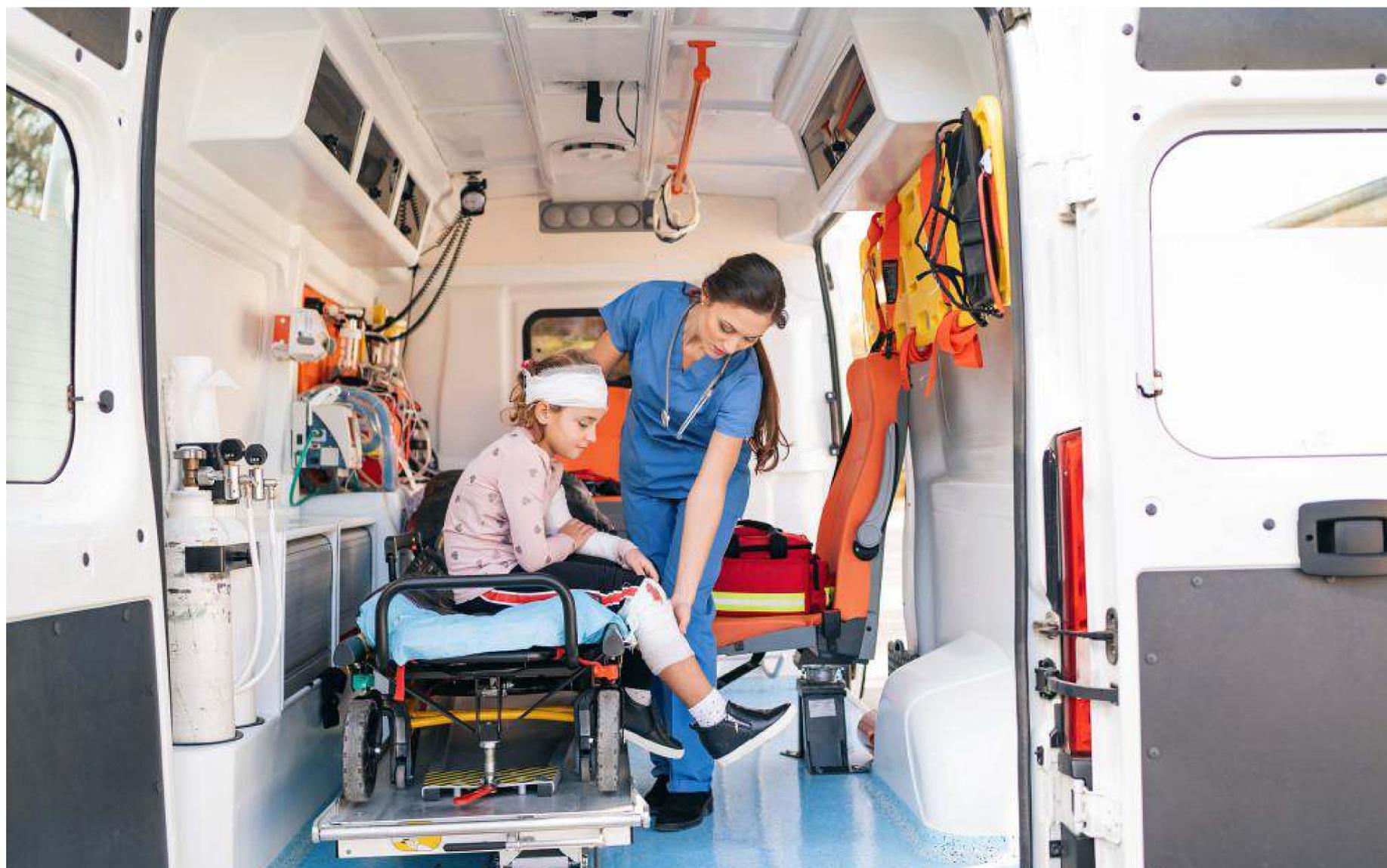
✓ Cette projection prend en compte :

- les tarifs conventionnés revalorisés au 1er janvier 2025,
- la poursuite aux mêmes conditions de la réforme UPH,
- le début de la mise en œuvre de la nouvelle convention Taxi (15% du chiffre d'affaires des entreprises observées).

✓ Les discussions de mi-2025 sur l'évolution du tarif socle ne sont pas prises en compte.

✓ Le résultat devrait se situer autour de **2,78% du chiffre d'affaires**, soit une baisse de 35 à 40% par rapport à 2024.

Ce résultat d'exploitation et la dégradation induite de **l'Ebitda pourraient amplifier les tensions de trésorerie.**



# Conclusion générale

L'étude quantitative réalisée nous apporte un certain nombre d'éclairages sur la situation économique du secteur du transport sanitaire à fin 2024.

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 **4,88%** entre 2023 et 2024,
- / un taux de résultat en net recul qui atteint **3,96%** du chiffre d'affaires,
- / une cotation du risque sectoriel par Xerfi qui se stabilise à **57.2**, soit une cotation du risque dite marquée, avec une perspective 2025 à 64.8, soit un risque élevé,
- / une stabilité dans la répartition de la population des sociétés par taille.

L'analyse approfondie de ce même panel réalisant 111 M€ de chiffre d'affaires permet d'aller plus avant dans la compréhension des performances du secteur, nous y constatons :

- / 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 sont stables à hauteur de **77,01%** du chiffre d'affaires,
- / un taux d'excédent brut d'exploitation qui se dégrade significativement pour atteindre **11,25%** du chiffre d'affaires,
- / des frais de personnel dont la part dans le chiffre d'affaires s'accroît, atteignant **64,5%**. La part des frais de personnel dans la valeur ajoutée augmente, elle s'élève à **83,76%** en 2024,
- / une situation financière des sociétés qui se dégrade légèrement : tous modes de financement confondus, la dette nette représente **34,83%** des fonds propres, la vigilance reste de mise compte tenu du solde de la dette accumulée, et en particulier les PGE lors de la période de crise sanitaire, dette qui reste significative à fin 2024,
- / une rentabilité économique qui s'améliore pour atteindre **9,75%** : nous observons, d'une part, une baisse du taux de profitabilité qui atteint **5,08%** du chiffre d'affaires, et d'autre part, une stagnation du niveau de productivité du parc, toutes tailles d'entreprises confondues, 1€ d'investissement permet de réaliser **1,92 €** de chiffre d'affaires.

Le contexte de 2024 pour le secteur du transport sanitaire peut être analysé de la manière suivante :

- / Une continuité dans la croissance de l'activité, même si nous observons un ralentissement en volume.
- / Une mise en place de la réforme de l'UPH et du nouveau mode de rémunération intégrant le RMG (Revenu Minimum Garanti) qui pose d'importantes difficultés économiques qui, si elles ne sont pas résolues, mettront en péril la réforme.
- / Des NAO (Négociations Annuelles Obligatoires) 2024, ayant un impact de l'ordre de **4,2%** sur l'augmentation de la masse salariale à effectif constant.
- / La poursuite des difficultés de recrutement : le secteur d'activité, avec des contraintes fortes pour les personnels et des salaires peu élevés, reste en déficit d'attractivité,
- / Les mesures d'aides financières de la période de crise sanitaire demeurent en partie à rembourser : en particulier les PGE (Prêt Garanti par l'Etat).
- / Les entreprises avaient freiné leurs investissements, ceux-ci reprennent mais à un coût d'investissement et financier élevé.
- / Le secteur est fragile avec 3 à 5% des entreprises qui déposent le bilan chaque année (plus de la moitié sont liquidées).

L'étude qualitative réalisée nous permet de mieux comprendre les enjeux essentiels auxquels sont confrontées les entreprises.

L'observation approfondie d'une population de 122 sociétés réalisant 273 M€ de chiffre d'affaires nous conduit en 2024 aux constats suivants :

- / La répartition du chiffre d'affaires, dans les entreprises de transport sanitaire dans ce contexte de reprise d'activité, est relativement stable. L'activité ambulance représente 58% du chiffre d'affaires, l'activité VSL 23%, et l'activité Taxis 15%. Pour leur part, les aides conjoncturelles se sont élevées à 3,3% du chiffre d'affaires. Les aides conjoncturelles avaient permis en 2023 et ont permis en 2024 de faire face à l'évolution des coûts des entreprises dans l'attente de la mise en œuvre de l'Avenant 11.
- / L'analyse des frais de véhicules amène à constater une stabilité du coût à hauteur de **14,64%** du chiffre d'affaires. Nous constatons, une baisse du coût du carburant et une stabilité du coût lié aux investissements dans le parc. Le niveau des investissements réalisés atteint 5,63% du chiffre d'affaires, ce qui se situe en deçà du besoin de renouvellement normatif du parc estimé à 6%.
- / Le poids des frais de personnel remonte, il représente **66,88%** du chiffre d'affaires.

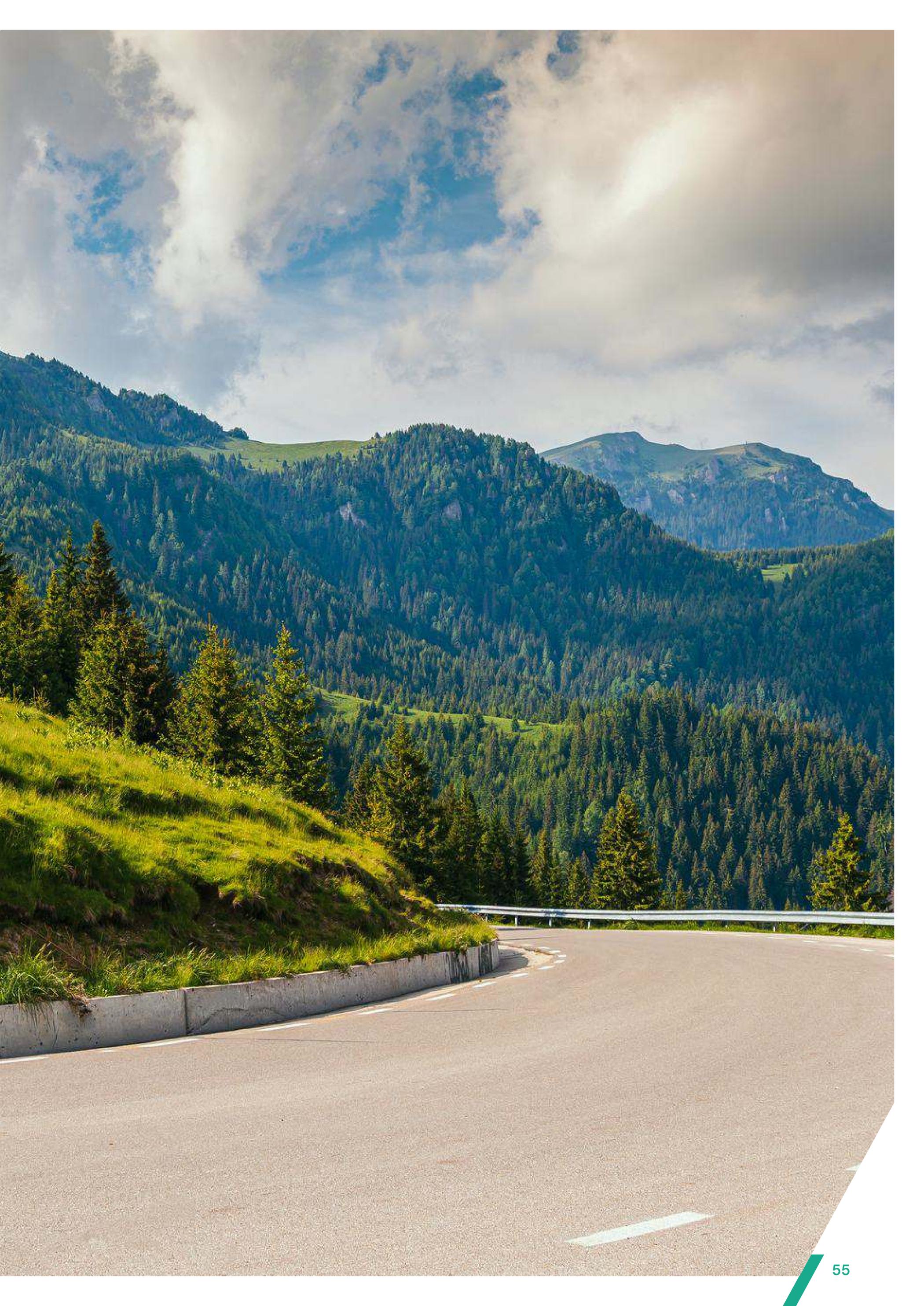
L'année 2025 devrait être marquée par une croissance de l'ordre de + 3%, pour partie liée à l'effet prix attendu, +1,3%, et une croissance en volume de l'ordre de + 2%. D'autre part, une plus grande stabilité du coût salarial et une inflation plus basse devraient permettre de mieux maîtriser les coûts d'exploitation. Le rattrapage des investissements impactera le résultat des entreprises. Sur le plan financier, c'est la poursuite du désendettement avec le remboursement des PGE qui aura un impact significatif.

Les projections de résultat faites sur 2025 conduisent à estimer, à conditions inchangées, que les résultats globaux de la profession devraient baisser de 35 à 40%.

# 04

## Conseil





# Message du Président de la Chambre Nationale des Services d'Ambulances et du Co-Président de la Fédération Nationale de la Mobilité Sanitaire

## Un secteur au cœur de l'accès aux soins

Chaque année, la parution de l'Observatoire annuel RYDGE Conseil constitue un moment fort pour la profession d'ambulancier. Plus qu'un simple recueil de données statistiques et d'analyses chiffrées, il s'agit d'une véritable photographie du secteur, qui nous permet de comprendre les dynamiques à l'œuvre, d'identifier nos forces et nos fragilités, et surtout de nourrir le dialogue avec les pouvoirs publics et l'ensemble des acteurs de santé.

Cette édition 2025 confirme l'importance croissante de notre profession : nous sommes, partout sur le territoire, **le dernier rempart de l'accès aux soins**, un maillon vital du parcours du patient, et un acteur structurant de la solidarité nationale.

Le constat pour cette année est à la fois encourageant et préoccupant. Encourageant, car le transport sanitaire a vu sa position de maillon essentiel de notre système de santé confortée, au service quotidien des patients et garant d'un accès égal aux soins, y compris dans les territoires fragiles. Préoccupant, car la situation économique des entreprises se dégrade rapidement, fragilisant notre capacité à répondre durablement à cette mission d'intérêt général.

## Un secteur porté par une demande croissante

Les besoins en transport sanitaire sont appelés à croître fortement dans les années à venir. La **DREES** (Direction de la Recherche, des Etudes, de l'Evaluation et des Statistiques) souligne que la consommation nationale de transports sanitaires a atteint **6 milliards d'euros en 2022**, en progression de près de 8 %.

Cette hausse reflète le vieillissement de la population, l'augmentation des maladies chroniques et le développement de la chirurgie et des prises en charge en ambulatoire.

**L'Observatoire 2025 du transport sanitaire** recense plus de **4 300 entreprises**, dont une majorité de petites structures indépendantes de moins de 20 salariés. Ces entreprises réalisent près de 60 % du chiffre d'affaires global du secteur. Cela illustre bien la force de notre modèle : un tissu d'entreprises de proximité, profondément ancré dans les territoires, au service de tous, partout, 24 heures sur 24.

À l'international, les études économiques rappellent que le marché mondial des services ambulanciers est en forte expansion, avec une croissance annuelle proche de **9 %**, et qu'il devrait plus que doubler d'ici 2030. Le dynamisme du marché mondial confirme la pertinence et l'avenir de nos métiers.

## Des équilibres financiers fragilisés

Mais cette vitalité de la demande ne doit pas masquer une réalité préoccupante : **la détérioration des marges et des trésoreries**. L'Observatoire 2025 note un recul de la valeur ajoutée des petites entreprises (-2,5 % en 2023) et une érosion continue de la rentabilité. Le poids du carburant, des charges sociales et de l'augmentation des salaires grève directement les comptes d'exploitation.

Autrement dit, alors même que la profession est plus sollicitée que jamais, elle est aussi **plus vulnérable**. Cette fragilité met en danger la capacité d'investissement des entreprises, leur renouvellement de flotte et leur attractivité pour recruter et fidéliser des personnels qualifiés.

## Le PLFSS 2025 : une nouvelle étape de régulation

Jusqu'à présent, le transport sanitaire faisait partie des professions de santé **les moins touchées par les mesures d'économies**. Nos entreprises avaient réussi à maintenir un équilibre fragile, malgré la pression croissante des charges.

Le **protocole de maîtrise des dépenses**, actuellement en discussion dans le cadre du PLFSS 2025, marque une inflexion importante. Il ne touche pas aux **tarifs certifiés**, mais concerne uniquement les **tarifs socles**, qui doivent disparaître prochainement.

Ce protocole introduit surtout une évolution majeure : la **notion de certification des flux**. Cette approche vise à renforcer la traçabilité et la transparence des transports réalisés, avec pour objectif affiché de mieux contrôler les dépenses et d'en sécuriser le financement. Pour l'heure, la **notion d'entreprises certifiées** est conservée, ce qui préserve notre rôle d'acteur structuré et reconnu du système de santé.

Si cette réforme peut apparaître comme une contrainte supplémentaire, elle doit aussi être comprise comme une **opportunité de valoriser notre savoir-faire**, notre rigueur et notre capacité à démontrer, preuves à l'appui, l'efficacité de notre métier.

### UPH : organisation territoriale et reconnaissance des ambulanciers

Dans le cadre de l'UPH, les ambulanciers démontrent chaque jour leur valeur. Ils sont les **acteurs les plus dédiés**, les **plus qualifiés** et les **plus efficaces**.

Mais au-delà de ces qualités intrinsèques, l'avenir de l'UPH doit s'appuyer sur deux priorités :

✓ **Travailler sur l'organisation territoriale**, afin d'optimiser la réponse en fonction des orientations politiques locales et nationales. Il s'agit de construire des dispositifs adaptés à chaque bassin de santé, en cohérence avec les besoins de la population.

✓ **Adapter le système de rémunération**, pour permettre aux entreprises de prendre en charge les patients dans les meilleures conditions de sécurité et de confort, tout en respectant les contraintes de nos partenaires soignants, en particulier les **SAMU**.

Nous devons rappeler aux pouvoirs publics que le transport sanitaire n'est pas une charge, mais une **source d'économies pour le système de santé**. Chaque euro investi dans nos entreprises permet d'en économiser plusieurs dans d'autres postes : hospitalisations évitées, séjours raccourcis, fluidification des parcours de soins.

C'est pourquoi nous devons renforcer l'UPH et bâtir, avec l'État, un modèle alliant **efficacité budgétaire et reconnaissance professionnelle**.

### Pour un pacte d'avenir

Face à ces constats, la CNSA souligne la nécessité de la mise en place d'un **pacte d'efficacité et d'équité**, reposant sur trois engagements :

1. **Identifier et valoriser** les économies générées par les ambulanciers dans l'ensemble du système de santé.
2. **Redistribuer** une partie de ces économies aux entreprises pour assurer leur viabilité, sécuriser l'emploi et soutenir l'investissement.
3. **Travailler en partenariat** avec l'État et l'Assurance maladie pour bâtir des modèles innovants, qui permettent de conjuguer discipline budgétaire et continuité du service.

### Conclusion : transformer la contrainte en opportunité

L'édition 2025 de l'Observatoire RYDGE Conseil nous invite à la lucidité, mais aussi à l'action. Oui, nos entreprises sont confrontées à une érosion rapide de leurs marges et à des difficultés de trésorerie. Mais oui aussi, notre profession est porteuse d'avenir, car elle répond à un besoin croissant et indispensable de la société française.

Notre défi est clair : transformer la contrainte financière en opportunité de réforme et reconnaître que les ambulances sont non seulement le dernier rempart de l'accès aux soins, mais aussi un vecteur d'efficacité pour le système de santé.

**Les ambulances sont et resteront le dernier rempart de l'accès aux soins. Elles sont aussi une chance pour le système de santé français. À nous de la faire grandir.**



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

Nos deux Fédérations se retrouvent cette année à Reims dans le cadre de notre Convention Nationale de l'Ambulance et de la Mobilité Sanitaire. C'est un moment majeur pour nos entreprises parce qu'il nous permet de faire le point, se projeter et se retrouver dans un esprit de réelle convivialité. L'observatoire, que nos deux Fédérations travaillent depuis de nombreuses années, est un moment devenu incontournable et apprécié par nos entreprises :

- / Parce qu'il fixe les tendances
- / Parce qu'il permet de se comparer d'une année sur l'autre
- / Parce qu'il permet de se projeter en donnant des réponses opérationnelles pour nos entreprises

Notre rentrée 2025, marquée par un climat politique difficile et face à des incertitudes économiques fortes, est teintée d'un épais brouillard. Ce qui suscite interrogations et attentisme. Ce rendez-vous autour de notre observatoire est d'autant plus important que nous devons rester acteur de notre destin.

### **Nos entreprises face à un nouveau paradigme de la santé**

Si bien sûr nos entreprises restent incontournables dans la chaîne de soin, si nous sommes un des derniers acteurs qui rentrons au domicile du patient, nous devons faire face à une nouvelle donne économique.

Ce nouveau paradigme de la santé, conséquence de la loi de finances de la sécurité sociale 2025, nous oblige à trouver 150 M€ d'économies sur 3 ans entre 2025 et 2027.

Face à cette contrainte forte qui est l'enjeu de tous, notre profession est dans un moment décisif. Pour accompagner nos entreprises à franchir cette nouvelle étape, la FNMS doit s'appuyer sur ses valeurs, son ADN : Agir dans l'intérêt général, garder l'agilité pour transformer une contrainte en opportunité, écouter le terrain et travailler en collectif.

### **Faire de ce protocole d'économies un levier pour nos entreprises**

Parce que nos rentabilités et nos trésoreries sont fragiles, nous devons réussir à transformer cette contrainte économique en opportunité pour développer nos entreprises. C'est pourquoi nous défendons dans cette négociation plusieurs axes.

### **Combattre la fraude**

Nos fédérations ont toujours combattu la fraude. Si l'avenant 11 a été une première étape concrète avec la géolocalisation de nos véhicules et le tarif socle, ce protocole d'économies doit être une seconde étape avec notamment une certification des flux plus systématique à la condition bien sûr de régler tous les enjeux techniques que nous gérons dans nos entreprises.

### **Développer le transport partagé**

Ces dernières années nous avons développé le transport partagé : Aujourd'hui nous observons plus de 20% de transport partagé sur le plan national. Continuer dans cette dynamique est à la fois une réponse pour les mesures d'économie, une réponse pour consolider nos marges, une réponse à nos patients qui peuvent avoir du mal à trouver un transport à certains moments et bien sûr une baisse très concrète de notre empreinte carbone.

### **Généraliser l'article 51**

- / Les résultats de l'article 51 sont connus de tous :
- / Une baisse du prix moyen du transport,
- / Un fort développement du transport partagé,
- / Une réponse plus efficace quant à la prise en charge de nos patients qui ne trouvent pas de transport à certains moments.

Face à ce constat, l'article 51 doit être ouvert à l'ensemble des entreprises volontaires pour réussir ce double pari des économies recherchées et la consolidation de nos entreprises.

### **TUPH : Expérimenter l'ambulancier en poste avancé**

Plus de 40% des patients que nous transportons aux urgences dans le cadre du TUPH rentrent chez eux quelques heures plus tard. Si cela ne signifie pas que le transport soit inutile, ce constat doit nous amener à réfléchir autrement pour le bien-être de la personne transportée.

L'ambulancier en poste avancé, parce qu'il est diplômé, formé et équipé de matériel innovant, pourrait réaliser un acte de téléconsultation sur place évitant ainsi un déplacement inutile.

Expérimentons une telle solution car elle répond aussi à nos enjeux d'économies.

### **Nos entreprises devront s'adapter à ce nouveau paradigme**

Ces dernières années nos entreprises se sont structurées, ont apporté des réponses aux nouveaux enjeux autour des ressources humaines et ont su capter les innovations à travers leurs outils métiers.

Ce nouveau paradigme qui s'impose à nous tous nous oblige à franchir une nouvelle étape :

En intégrant davantage l'intelligence artificielle car elle va accélérer la recherche de gain de productivité, notamment dans nos plannings. Parce qu'elle nous permettra de gagner en qualité de service

En intégrant des outils de gestion simples et lisibles au quotidien. Demain, nous devons par exemple suivre au quotidien notre taux de transport partagé, notre taux de certification des flux.

En réussissant à faire de ce protocole d'économies un levier de développement pour nos entreprises, nous continuerons à être des acteurs de soin incontournables et efficaces.

Pour réussir ce pacte d'économies efficient et partagé avec la Caisse Nationale d'Assurance Maladie, il faut aussi qu'une partie de l'économie générée soit redistribuée à nos entreprises.



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



# Transport sanitaire : entre consolidation et valorisation

Le secteur, bien que très atomisé (maillage territorial de plus de 4 500 établissements), tend vers une consolidation, marquée par une diminution de 4,3% du nombre d'établissements entre 2014 et 2022.

Cette consolidation est portée par une stratégie de croissance externe dynamique mise en place par plusieurs acteurs.

Cette stratégie est privilégiée à la croissance organique, cette dernière étant limitée par la nécessité d'obtenir des agréments délivrés par l'Agence Régionale de Santé (ARS).

L'inflation des coûts et les difficultés de recrutement des ambulanciers met en tension le secteur et motive des restructurations ou des rapprochements auprès de groupes consolidateurs.

Les méthodes d'évaluation communément admises des entreprises du transport sanitaire sont les suivantes :

✓ L'approche par les flux, qui consiste à évaluer la valeur de la société en sommant les flux de trésorerie futurs actualisés générés par l'activité opérationnelle de l'entreprise sur une période donnée auxquels s'ajoute la trésorerie de l'entreprise à la date de l'évaluation. Elle suppose de réaliser un prévisionnel sur les trois ou cinq prochaines années en s'appuyant sur les performances opérationnelles historiques de l'entreprise et en projetant son développement à moyen terme en fonction des moyens mis en œuvre et des perspectives du marché. Cette méthode implique de veiller notamment aux actifs financés en crédit-bail ou en location financière afin de les retenir dans la détermination des résultats opérationnels.

✓ L'approche par les multiples : la valeur de la société est égale à un multiple de son EBITDA. Sur la base des transactions observées sur le marché, les entreprises du transport sanitaire sont valorisées actuellement entre 4.5x et 5x EBITDA.

✓ L'approche patrimoniale qui consiste à évaluer la valeur des autorisations de mise en service des véhicules. Le marché valorise entre 30 000 euros et 80 000 euros la valeur d'une autorisation d'un VSL et entre 50 000 euros et 300 000 euros la valeur d'une autorisation d'une ambulance. Cette valeur dépend du territoire sur lequel est exploitée l'activité.

Notre expérience nous a amené à observer que plusieurs éléments impactent la valeur d'une entreprise du transport sanitaire, dont le numerus clausus défini par les ARS, la densité de la population de la zone couverte, la distinction entre zone urbaine et zone rurale et les distances moyennes à parcourir par les équipes de transport sanitaire, le bon respect des règles sociales par l'entreprise.

Dans le cadre de cette consolidation en cours du secteur, les équipes M&A et Evaluation sont à votre disposition pour vous accompagner dans vos projets de croissance externe.

Notre expertise couvre l'ensemble des étapes clés des opérations d'acquisition d'une cible.

Nous vous guidons et conseillons dans le process d'acquisition et de valorisation des entreprises, en garantissant des solutions adaptées à vos besoins et objectifs spécifiques.



**Constance de Saint Etienne**  
Senior Manager Conseil Transmission  
Reprise / M&A, RYDGE Conseil



**Charles De Montzey**  
Senior Manager Deal Advisory,  
RYDGE Conseil

# Retour d'expérience de Christian Astier – Jussieu Secours – Client RYDGE Conseil

“ L’observatoire du transport sanitaire est un outil essentiel pour toute entreprise soucieuse de sa performance. Il permet de se situer par rapport au panel, de se rassurer sur ses choix et ses résultats. Les données comparatives fiables sont un véritable levier de progrès. Être dans la moyenne ou au-dessus conforte nos pratiques. Être en dessous permet d’identifier les écarts, réagir et corriger. C’est un outil stratégique que je recommande vivement à toute organisation. ”



**Christian Astier**  
Président  
Jussieu Secours Drôme

## Votre contact chez RYDGE Conseil

Cette étude a été coordonnée et supervisée par Marc Basset avec l’aide de François Amiot, Amélie Jouneau, Pierre Preckel et la participation de notre département Business Intelligence.



**Marc Basset**  
Associé, Directeur  
RYDGE Conseil



RYDGE Conseil  
2 avenue Gambetta  
92400 Courbevoie  
France  
[rydge.fr](http://rydge.fr)

## Cabinet de conseil aux entrepreneurs

ACADÉMIE / AVOCATS / EXPERTISE COMPTABLE / GESTION PRIVÉE / GESTION SOCIALE

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. Rydge Conseil, société par actions simplifiée et société d'expertise comptable inscrite au tableau de l'Ordre des experts-comptables, est un cabinet indépendant de droit français.

Conception - Réalisation : RYDGE Conseil. Crédits photos : Freepik, Getty Images, iStock, Shutterstock, Adobe Stock, tous droits réservés.

 RYDGE Conseil

 RYDGE Conseil