Paris, le 15 juin 2021

ECF :
ANALYSE ÉCONOMIQUE
DU SECTEUR DE LA FORMATION À LA CONDUITE

Bruno Garancher, Président de l'ECF (École de Conduite Française) livre son analyse et ses commentaires sur le marché de la formation à la conduite (Permis B), en s'appuyant sur la dernière étude Xerfi, les données issues de la Sécurité Routière et les résultats du réseau leader d'écoles de conduite.

Évolution du marché, santé économique du secteur, tendances présentes (crise sanitaire) et à venir… En s'appuyant sur une étude Xerfi parue le 26 octobre 2020 (Réf : 20SME18 / XF1, chiffres de l'année 2018), les résultats obtenus par le réseau d'écoles de conduite ECF et son expertise, Bruno Garancher brosse un portrait fidèle de l'état du secteur d'activité.

LE MARCHÉ DE LA FORMATION À LA CONDUITE (PERMIS B + BE)
Évolution du nombre d'élèves inscrits à l'examen
2017 : 990 443
2018 : 990 500
2019 : 981 568
Analyse de Bruno Garancher :
« *Les données indiquent une légère diminution du nombre de personnes inscrit à l'examen final, qui s'explique par plusieurs facteurs. Il faut au préalable noter que cette diminution n'est pas liée à la population des 15/24 ans, principaux concernés, qui reste relativement stable.*
Avant la crise sanitaire actuelle, nous avons constaté un désintérêt global des jeunes pour l'automobile en général, qui conduisait à un report dans l'âge de passage du permis. Cette étape, jadis importante dans le passage adulte, puisqu'elle accompagnait souvent l'entrée dans la majorité, est repoussée après les études, ou quand les jeunes, devenus adultes, cherchaient un travail ou avaient leur premier enfant.
Cette tendance était particulièrement importante dans les grands centres urbains, qui bénéficient de nouvelles formes de mobilité (vélos, trottinettes, covoiturage) et d'un réseau de transport en commun performant (pour leur intérêt économique et écologique).
Autre élément explicatif, le permis, qui représente un budget important est devenue une dépense secondaire, après les outils technologies, les abonnements numériques, etc. En effet, ce ne sont plus les parents qui financent le permis de conduire, mais les jeunes, sauf pour la conduite accompagnée.

Paris, le 15 juin 2021

Mais la tendance a évolué en 2020 : la crise sanitaire a replacé la voiture au centre du déplacement individuel, plus sûr d'un point de vue sanitaire.
Les données ECF confirment cette croissance : En 2020, la chiffre d'affaires du réseau a diminué « seulement » de 7%, malgré une fermeture des écoles 25% du temps (3 mois). On peut également noter une croissance des inscrits aux permis deux roues (+10,6%) et Quadricycle (+ 48%), qui confirment cette orientation vers déplacement individuel.
Pour l'instant, cette tendance devrait perdurer, puisqu'on note au 1er trimestre 2021 une hausse de 9% des inscriptions au permis B. »

Taux de réussite examen théorique

- 2017 : 66%
- 2019 : 50,5% toutes présentation confondue

Bruno Garancher :
« *On constate une forte chute du taux de réussite à l'examen théorique, due exclusivement à la facilité d'inscription sur les plateformes des examinateurs privés (la Poste, etc.). En ayant laissé croire aux futurs conducteurs que l'apprentissage théorique pouvait se résumer à un bachotage de questions d'examen sur Internet, et en le laissant choisir lui-même sa date de passage à l'examen, le jeune candidat est bien souvent insuffisamment préparé. Résultat des courses ? Les économies qu'il croit faire en se contentant d'acheter des applications de révision sont largement grignotées par le nombre de redevance à 30€ qu'il paye pour finalement réussir son épreuve*. »

Taux de réussite pratique

- 2017 : 57,9%
- 2019 : 59,8% toutes présentations confondues (à comparer aux 44% de réussite des 2,7% de candidats libres)

Bruno Garancher :
« *Le taux de réussite global continue de grimper, malgré les candidats libres qui tirent vers le bas le taux de réussite global.*
En effet, dans les écoles de conduite classiques, ce sont les formateurs qui, forts de leur expertise et du suivi de l'élève au quotidien, décident en concertation avec les élèves quand les présenter à l'examen. Les élèves des plateformes décident seuls de leur date d'inscription à l'examen pratique, alors que souvent, ils n'ont pas suffisamment d'heures de conduite à leur actif pour réussir. De plus, pour tous, les délais d'inscription à l'examen sont de plus en plus longs, faisant perdre de la pratique aux élèves, et diminuant ainsi leur chance de réussir. On est très loin des ambitions de la loi Macron du 6 août 2015 qui avait inscrit dans le marbre l'obligation pour l'état de fournir à tout candidat une place d'examen dans un délais de 45 jours suite à son inscription. »

Paris, le 15 juin 2021

La pénurie de place actuelle est amplifiée par le faible taux de réussite de candidats libre, tout particulièrement dans les départements où ils sont plus nombreux que la moyenne et où leur taux de réussite est particulièrement bas :

- Aube : 5,7% de candidats libres pour un taux de réussite de 29,3%.
- Yvelines : 7,2% de candidats libres pour un taux de réussite de 33%.

Prix à la consommation (variation du prix du permis) :

- 2017 : +0 ,9%
- 2018 : +0,6%
- 2019 : + 0,9%

Bruno Garancher :

« *Le prix du permis inclus toutes les heures de conduite réalisées à la fin de son parcours d'apprentissage, et non le prix « marketing » affiché. Le prix du permis de conduire suit l'indice des prix à la consommation, il est donc assez stable.* »

Par rapport aux prix du permis de conduire en Europe, la France se situe dans la moyenne (autres pays non-disponibles) :

- Pays Bas : 2050 €
- Allemagne : 2 000 €
- France : 1 800 €
- Espagne : 1 300 €
- Royaume Unis : 1 500 €

LES ENTREPRISES DE LA FORMATION À LA CONDUITE :

Nombre d'établissement du secteur

- 2016 > 8 325 entreprises
- 2019 : 7 680 entreprises

Nombre de salariés du secteur :

- 2016 > 28 451 salariés
- 2019 : 25 619 salariés

Bruno Garancher :

« *Sans surprise le nombre d'entreprise et de salariés du secteur, qui a connu un pic en 2016, diminue années après années, une diminution qui correspond pour les entreprises à un phénomène de concentration, et pour les formateurs, à un solde négatif entre les départs à la retraite et les nouveaux entrants. Le secteur des écoles de conduite est un secteur en pénurie de main d'œuvre et qui cherche à recruter, notamment des formateurs spécialisés (moto et groupe lourd).* »

Paris, le 15 juin 2021

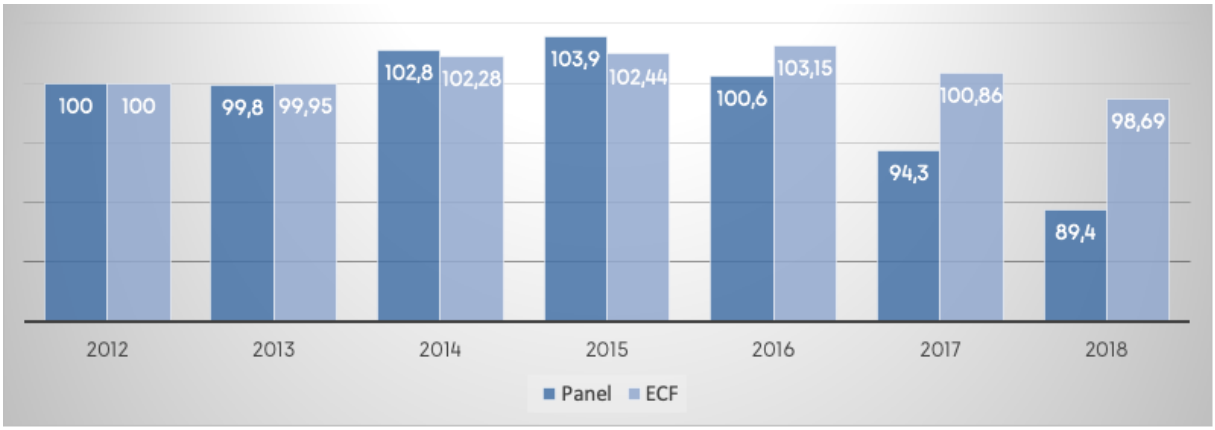
Répartition tissu économique des écoles par tranche d'effectif :

- Entreprises 0 salariés (indépendants) : 21,4% des entreprises / 2,4% du C.A
- Entreprises 1 à 9 salariés : 71,9% des entreprises / 51,4% du C.A
- Entreprises 10 à 19 salariés : 4,3% des entreprises / 18,5% du C.A
- Entreprises 20 salariés et plus : 2,4% des entreprises / 27,7% du C.A

Bruno Garancher :

« *Face aux difficultés économiques que rencontre la profession, seules les entreprises qui sont parvenues à se structurer tirent leur épingle du jeu, notamment celles de plus de 10 salariés, qui ne représentent que 6,7% du nombre total des entreprises et engrangent pourtant plus de 46% du CA du secteur. Les indépendants sont de loin les plus mal lotis, payant un lourd tribut à la baisse de la demande*. »

Situation économique de la profession – Evolution du CA (base 100 en 2012) :



2016 :

- C.A. moyen de la profession : 100,6
- C.A. ECF : 103,15

2017 :

- C.A. moyen de la profession : 94,3
- C.A. ECF : 100,86

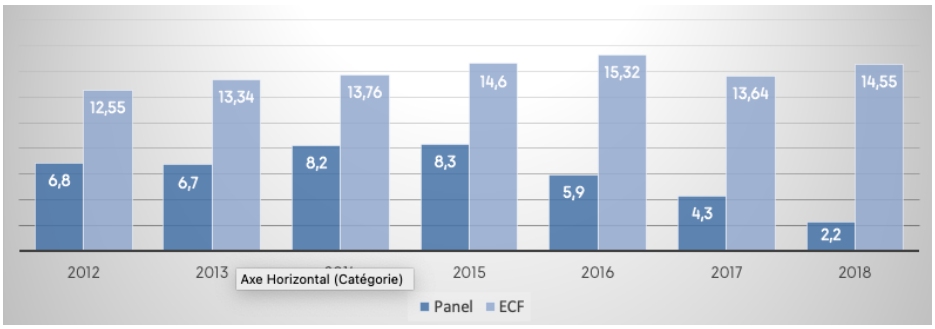
2018 :

- C.A. moyen de la profession : 89,4
- C.A. ECF : 98,69

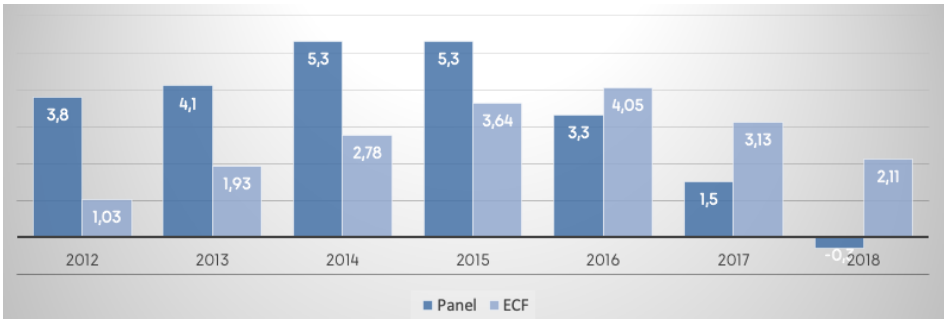
Paris, le 15 juin 2021

Bruno Garancher :
« *La diminution globale du Chiffre d'affaires de la profession correspond à la baisse de l'activité.*
Concernant ECF, nos entreprises font parties des grosses structures qui subissent un peu moins cette baisse d'activité, grâce notamment à l'effet de marque (confiance, notoriété) et à notre capacité à répondre aux attentes du marché (services associés, numérique, diversification des activités supérieure à la profession, comme les interventions en milieu professionnel).
Les CA 2019 confirment cette tendance à la diminution globale du chiffre d'affaires de la profession. En 2020, le chiffre d'affaires des ECF devrait être supérieur à celui de 2019, mais nous n'avons pas encore de visibilité sur le CA de la profession dans son ensemble ».

EBE et résultat net d'exploitation (% de CA)



L'évolution comparée de l'EBE (exprimée en % de CA)



L'évolution comparée du résultat net après impôt (exprimée en % de CA)

Paris, le 15 juin 2021

2017 :
- EBE Profession : 4,3%
- EBE ECF : 13,64%
- Résultat d'exploitation profession : 1,5%
- Résultat d'exploitation ECF : 3,13%

2018 :
- EBE Profession : 2,2%
- EBE ECF : 14,55%
- Résultat d'exploitation profession : - 0,3%
- Résultat d'exploitation ECF : 2,11%

Bruno Garancher :
« *Ces deux données, EBE et résultat d'exploitation, diminuent globalement pour l'ensemble de la profession, suivant logiquement la baisse d'activité générale. Néanmoins, concernant l'EBE, on constate que ECF s'en sort beaucoup mieux que le reste de la profession, avec un pourcentage jusqu'à 7 fois supérieur en 2018. Les résultats net d'ECF ne reflètent pas les disparités de l'EBE, puisque ECF a maintenu ces dernières années un niveau d'investissement élevé, supérieur à la profession. Les investissements réalisés de 2015 à 2017 (digitalisation, restructuration) pèsent donc encore sur le résultat net de ECF* ».

Sources Xerfi : Parue le 26/10/2020 / Réf : 20SME18 / XF1 et données de la Sécurité Routière (Bilan des examens du Permis de Conduire 2018 – 2019 – www.securite-routiere.gouv.fr)