



LES COÛTS DU DÉMÉNAGEMENT DE PARTICULIERS ET DU TRANSFERT D'ENTREPRISES EN JUIN 2026

Ce document rassemble les principaux résultats de l'enquête menée par le CNR lors du premier trimestre 2023 sur les coûts de revient des entreprises spécialisées dans le déménagement.

Dans cette édition 2026, les grilles de coûts sont actualisées aux dernières conditions économiques de **juin 2026**. Les coûts salariaux tiennent compte des minima conventionnels de rémunération définis dans l'accord social du 21 janvier 2026.

Entre 2019 (date de la précédente enquête CNR sur le secteur) et 2026, les entreprises de déménagement subissent une inflation marquée de leurs coûts. Tous les postes sont concernés : la rémunération du personnel, le carburant, la maintenance des véhicules ou bien encore le coût d'acquisition du matériel.

Le coût de revient des opérations « types » de déménagement de particuliers et de transfert d'entreprises présentées dans l'étude augmente ainsi de + 26,6 % depuis 7 ans.

SOMMAIRE

1. Rappel du contexte	3
2. Les principaux résultats de l'enquête	4
3. Grille de coûts de référence et formule trinôme	5
4. Évolution des coûts depuis 2019	7
5. Exemples d'application de la formule trinôme	8
Annexe 1 : méthodologie de l'enquête 2023	10
Annexe 2 : détail des composantes de coûts	11

1. Rappel du contexte

Dans le cadre de sa mission d'intérêt général, le Comité National Routier étudie les coûts de revient des entreprises spécialisées dans le déménagement.

Depuis 2019 et la refonte de son dispositif d'observation, le CNR communique des grilles de coûts de référence pour les activités spécifiques de :

- **Déménagement de particuliers** effectués au moyen de porteurs gazole 40-50 m³ et de véhicules utilitaires légers (VUL) gazole 20-30 m³.
- **Transfert d'entreprises** effectués au moyen de porteurs gazole 40-50 m³ et de véhicules utilitaires légers (VUL) gazole 20-30 m³.

Ces grilles sont complétées par des exemples de calcul de coût de revient pour quelques opérations « types » de déménagement et de transfert.

Au cours du premier trimestre 2023, le CNR a réalisé une enquête sur le déménagement de particuliers et le transfert d'entreprises afin de mettre à jour, aux dernières conditions d'exercice du marché, tous les paramètres utilisés dans les grilles de référence pour ces deux activités.

La méthodologie de l'enquête 2023 est détaillée en *Annexe 2*, page 11.

En juillet 2026, le CNR procède à l'actualisation annuelle des résultats de l'enquête 2023. Les coûts de personnel intègrent l'accord social du 21 janvier 2026 (avenant 24) de revalorisation des rémunérations conventionnelles, applicable à compter du 1^{er} juin 2026. Les autres composantes de coûts utilisées pour calculer les grilles de référence sont mises à jour aux conditions économiques de juin 2026, derniers indices connus au moment d'opérer cette actualisation. En revanche, les *données physiques* décrivant les conditions d'exploitation des véhicules (kilométrage parcouru, consommation de carburant, etc.) n'ont pas été modifiées. L'observation de ces *données physiques* relève en effet d'une nouvelle enquête statistique ciblée sur l'activité.

2. Les principaux résultats de l'enquête

TAB 2.1 : principaux résultats

Rappel : les coûts de personnel intègrent les conséquences de l'accord social du 21 janvier 2026 (avenant 24). Les autres composantes de coûts sont mises à jour aux conditions économiques de juin 2026. Les conditions d'exploitation des véhicules (kilométrage parcouru, consommation de carburant ou nombre de jours d'exploitation, etc.) sont en valeur 2023.

		Moyenne	Intervalle de confiance ⁽¹⁾	
			Borne inf.	Borne sup.
Personnel de déménagement	Temps de service journalier	8,80 h	8,63	8,97
	Salaires + charges rapportés à 1 jour d'activité	202,9 €/j	193,4	212,4
	Frais de déplacement rapportés à 1 jour d'activité	19,5 €/j	17,9	21,1
Porteur gazole 40-50 m ³	Kilométrage annuel d'un véhicule	36 229 km	32 138	40 320
	Nombre de jours d'exploitation par an d'un véhicule	190,0 j	180,1	199,8
	Consommation de gazole aux 100 km	27,1 L	26,3	27,9
	Coûts km. d'entretien-réparations et pneumatiques	0,197 €/km	0,169	0,225
	Coûts de financement d'un véhicule rapportés à 1 jour	68,56 €/j	52,83	84,29
	Dépenses d'assurances flotte rapportées à 1 jour	14,83 €/j	12,75	16,91
Véhicule utilitaire léger gazole 20-30 m ³	Kilométrage annuel d'un véhicule	23 274 km	20 232	26 316
	Nombre de jours d'exploitation par an d'un véhicule	197,4 j	185,6	209,1
	Consommation de gazole aux 100 km	15,5 L	14,9	16,1
	Coûts km. d'entretien-réparations et pneumatiques	0,178 €/km	0,139	0,217
	Coûts de financement d'un véhicule rapportés à 1 jour	27,73 €/j	22,23	33,22
	Dépenses d'assurances flotte rapportées à 1 jour	11,17 €/j	9,61	12,74
Coûts fixes	Coûts de structure annuels par véhicule	43 877 €/an	37 655	50 100

⁽¹⁾ Notion d'intervalle de confiance à 95 % : la moyenne sur l'ensemble de la population des entreprises de déménagement a 95 chances sur 100 de se trouver comprise entre les bornes indiquées.

3. Grille de coûts de référence et formule trinôme

Dès lors que l'entreprise opère sur le déménagement de particuliers et sur le transfert d'entreprises, il n'y a pas d'affectation exclusive des véhicules et des déménageurs sur l'une ou l'autre des activités. Les conditions et coûts d'exploitation des véhicules sont donc mesurés globalement au niveau de l'entreprise. **La distinction entre déménagement de particuliers et transfert d'entreprises réside alors principalement dans l'affectation différenciée des unités d'œuvre consommées lors de l'opération.** Par exemple, les activités de transfert d'entreprises mobilisent plus d'unités de main-d'œuvre ou bien les types de véhicules sont spécifiques à chaque activité.

Il convient de rajouter les coûts supplémentaires optionnels à chaque opération de déménagement (coûts de monte-meuble, d'assurance dommages et d'emballages etc.) qui n'ont pas été intégrés dans les évaluations compte tenu de leur trop forte variabilité d'une opération à l'autre.

Les définitions de chaque composante de coûts sont détaillées en *Annexe 2* (page 11).

3.1 Les coûts unitaires

TAB 3.1 : grille de coûts - valeurs juin 2026

Les coûts de personnel intègrent les conséquences de l'accord social du 21 janvier 2026 (avenant 24). Les autres composantes de coûts sont mises à jour aux conditions économiques de juin 2026.

Coûts de personnel		
<i>Pour un temps de service journalier moyen de :</i>		8,8 h
Salaires et charges d'un personnel de déménagement		202,90 €/j
Frais de déplacement d'un personnel de déménagement		19,52 €/j
Coûts de personnel commercial		35,79 €/j
CMO	Coûts rapportés à 1 jour d'activité	258,21 €/j
	<i>Coûts rapportés à 1 heure de temps de service</i>	29,34 €/h
Coûts de mise à disposition d'un véhicule <i>gazole</i>		Porteur 40 à 50 m ³ VUL 20 à 30 m ³
<i>Pour un nombre annuel de jours d'exploitation du véhicule de :</i>		190 jours 197 jours
Coûts de détention véhicule		68,56 €/j 27,73 €/j
Assurances liées au véhicule		14,83 €/j 11,17 €/j
Taxe à l'essieu		1,67 €/j 1,67 €/j
Coûts de stationnement		4,18 €/j 4,00 €/j
CJ	Coûts journaliers par véhicule	89,23 €/j 42,90 €/j
Coûts kilométriques directs d'un véhicule <i>gazole</i>		Porteur 40 à 50 m ³ VUL 20 à 30 m ³
<i>Pour un kilométrage annuel parcouru de :</i>		36 229 km 23 274 km
Carburant		0,396 €/km 0,248 €/km
Entretien-réparations		0,197 €/km 0,178 €/km
Péages		0,174 €/km 0,097 €/km
CK	Coûts kilométriques hors péages	0,593 €/km 0,426 €/km
	<i>Coûts kilométriques avec péages</i>	0,767 €/km 0,523 €/km
Coûts indirects de gestion et de structure		
Coûts de structure annuels rapportés à un véhicule		43 877 €
<i>Dont frais de communication</i>		2 205 €

3.2 Formule trinôme du coût de revient pour le déménagement

La formulation trinôme CNR du coût de revient usuellement utilisée dans le TRM permet de calculer simplement et rapidement le coût d'une opération de transport. Il est alors égal à la somme des produits suivants :

- Terme horaire de main-d'œuvre **CMO** x nombre total d'heures effectuées au cours du déménagement par l'ensemble du personnel affecté.
- Terme journalier de mise à disposition du matériel **CJ** x nombre entier ou fractionné de jours d'affectation du véhicule, compte tenu du temps requis par l'opération.
- Terme kilométrique **CK** x nombre total de kilomètres parcourus pour effectuer le déménagement, majoré des péages éventuels.

Spécificités de la formule trinôme pour les opérations de déménagement de particuliers ou de transfert d'entreprises :

Dans la pratique de l'analyse de leurs coûts, les entreprises de déménagement calculent un coût de revient sans faire apparaître les coûts de structure. Il convient alors que ces coûts indirects soient imputés aux autres composantes du coût de revient.

A cette fin, il est déterminé un coefficient d'imputation CCS qui s'applique à chaque élément de la formule trinôme CNR traditionnelle : CMO, CJ et CK.

$$\text{Coefficient d'imputation} = \frac{\text{Coûts indirects de gestion et de structure}}{\text{Ensemble des autres coûts d'exploitation}} + 1$$

La valeur actualisée en juin 2026 de ce coefficient est égale à **1,3698**.

TAB 3.2 : formule trinôme du coût de revient - valeurs juin 2026

		Trinôme avant application du coefficient CCS ⁽¹⁾		Coefficient CCS		Trinôme complet
		A		B		= A x B
CMO	Coûts horaires de la main-d'œuvre	29,34 €/h	x	1,3698	=	40,19 €/h
		<i>Soit pour un temps moyen journalier de 8,8 heures</i>				
						353,69 €/J
CJ	Coûts journaliers de mise à disposition du véhicule	Porteur <i>gazole</i> 40 à 50 m ³		89,23 €/j	x	1,3698 = 122,23 €/J
		VUL <i>gazole</i> 20 à 30 m ³		42,90 €/j	x	1,3698 = 58,77 €/J
CK	Coûts kilométriques directs (hors péages)	Porteur <i>gazole</i> 40 à 50 m ³		0,593 €/km	x	1,3698 = 0,812 €/km
		VUL <i>gazole</i> 20 à 30 m ³		0,426 €/km	x	1,3698 = 0,584 €/km

⁽¹⁾ On retrouve ici les coûts unitaires CMO, CJ et CK présentés dans la grille de coûts 3.1, page 5.

Dans la dernière colonne, le trinôme est dit « complet » car il comprend les coûts indirects de gestion et de structure imputés avec le coefficient multiplicateur CCS de 1,3698.

Les termes relatifs au véhicule CJ et CK dépendent du véhicule utilisé : porteur *gazole* 40-50 m³ ou VUL *gazole* 20-30 m³.

3.3 Formule trinôme personnalisable

Pour tenir compte de la diversité des cas rencontrés en pratique, le CNR calcule dans le tableau 3.3 ci-dessous le coefficient d'imputation CCS pour différents niveaux :

- de montants de coûts de structure annuels rapportés à un véhicule (en ligne dans le tableau) ;
- de coûts annuels directs d'exploitation d'un véhicule, hors coût de structure (en colonne dans le tableau).

Chaque entreprise peut ainsi déterminer son « trinôme CNR complet » personnalisé en appliquant au trinôme « partiel », présenté dans la colonne A du tableau 3.2 (p. 6), le coefficient CCS correspondant à sa situation.

TAB 3.3 : coefficients d'imputation CCS en fonction des coûts de structure et du coût annuel moyen d'exploitation (hors coûts de structure) rapportés à un véhicule - valeurs juin 2026

		Coût annuel moyen d'exploitation d'un véhicule par an (hors coûts de structure) (€ / an.véh)								
		70 000	80 000	90 000	100 000	110 000	118 654	120 000	130 000	140 000
Coûts de structure (€ / an . véh)	10 000	1,1429	1,1250	1,1111	1,1000	1,0909	1,0843	1,0833	1,0769	1,0714
	20 000	1,2857	1,2500	1,2222	1,2000	1,1818	1,1686	1,1667	1,1538	1,1429
	30 000	1,4286	1,3750	1,3333	1,3000	1,2727	1,2528	1,2500	1,2308	1,2143
	40 000	1,5714	1,5000	1,4444	1,4000	1,3636	1,3371	1,3333	1,3077	1,2857
	43 877	1,6268	1,5485	1,4875	1,4388	1,3989	1,3698	1,3656	1,3375	1,3134
	50 000	1,7143	1,6250	1,5556	1,5000	1,4545	1,4214	1,4167	1,3846	1,3571
	60 000	1,8571	1,7500	1,6667	1,6000	1,5455	1,5057	1,5000	1,4615	1,4286

Remarques : en grisé, la configuration moyenne sectorielle correspondant à la grille de coûts 3.1 présentée page 3.

4. Évolution des coûts depuis 2019

TAB 4 : évolution des coûts depuis octobre 2019 ⁽¹⁾

Evolutions calculées en base 100 = octobre 2019		10/2019	06/2021	06/2022	10/2023	06/2024	07/2025	06/2026
Coûts kilométriques avec péages (CK)	Porteur <i>gazole</i> 40 à 50 m ³	100	101,6	140,5	135,1	129,2	127,7	142,3
	VUL <i>gazole</i> 20 à 30 m ³	100	101,0	132,6	129,4	125,0	124,3	136,2
Coûts de main-d'œuvre (CMO)		100	100,9	104,1	116,9	118,3	120,5	122,7
Coûts de mise à disposition (CJ)	Porteur <i>gazole</i> 40 à 50 m ³	100	101,0	104,1	110,3	113,8	118,6	122,4
	VUL <i>gazole</i> 20 à 30 m ³	100	101,1	104,1	108,5	111,6	116,7	120,6
Coûts indirects de gestion et de structure		100	101,0	107,6	118,3	123,3	125,3	126,1
Pour les exemples d'opérations (voir pages 8 et 9)								
Coût d'un déménagement de particuliers de 27 m ³		100	101,0	106,2	120,1	122,3	124,6	127,1
Coût d'un transfert d'entreprise de 960 m ³		100	100,9	104,2	119,7	122,3	124,6	126,3
Coût d'un transfert d'entreprise pour 216 m ³		100	100,9	103,9	119,8	122,5	124,9	126,5
Coûts optionnels								
Coût moyen d'un carton		100	108,2	137,3	156,0	145,5	147,1	145,1

⁽¹⁾ Le tableau présente l'évolution des coûts du déménagement publiés par le CNR pour les activités de déménagement de particuliers et de transfert d'entreprises, effectués au moyen de porteurs *gazole* 40-50 m³ et de VUL *gazole* 20-30 m³. Les évolutions prennent pour référence (*base 100*) octobre 2019, première date de publication des grilles de coûts CNR sur ces deux segments.

5. Exemples d'application de la formule trinôme

Les valeurs retenues doivent prendre en compte les données propres à l'entreprise actualisées aux conditions économiques prévalant lors de l'analyse de l'opération de déménagement. Le CNR rappelle en préambule qu'il n'a pas vocation à interférer dans la libre négociation des prix. Les exemples suivants ne constituent en aucune façon des grilles de prix de marché.

5.1 Déménagement de particuliers

Exemple de calcul du coût de revient : une entreprise réalise un **déménagement de particuliers de 27 m³**. Elle choisit d'affecter 1 porteur *gazole* et 3 unités de main-d'œuvre sur ce déménagement qui est effectué en 1 jour. Le véhicule parcourt 100 km pour l'ensemble de cette opération de déménagement.

Afin de calculer le prix de revient en tenant compte des coûts de structure, on retient les valeurs unitaires du trinôme CNR complet pour le type de véhicule choisi (cf. tableau 3.2 page 6). On multiplie ensuite chaque poste de coût du trinôme par le nombre d'unités consommées.

TAB 5.1 : exemple de calcul pour un déménagement de particuliers avec porteurs - valeurs juin 2026

	Trinôme A		Nombre d'unités consommées B		Produit = A x B
Coûts de main-d'œuvre	353,69 €/j	x	3 jours-hommes	=	1 061,07 €
Coûts de mise à disposition du véhicule	122,23 €/j	x	1 jour-véhicule	=	122,23 €
Coûts variables kilométriques hors péages	0,812 €/km	x	100 km	=	81,20 €
Coût de revient du déménagement					1 264,50 €
+ péages à préciser					€
+ autres coûts spécifiques à l'opération à préciser					€

Remarque : 3 jours-hommes = 3 personnes sur 1 jour.

$$353,69 \times 3 = 1\,061,07 \text{ €}$$

$$122,23 \times 1 = 122,23 \text{ €}$$

$$0,812 \times 100 = 81,20 \text{ €}$$

Le coût de revient total est égal à : $1\,061,07 + 122,23 + 81,20 = 1\,264,50 \text{ €}$.

Structure du coût de revient de cette opération de déménagement :

- Les coûts de main-d'œuvre s'élèvent à 1 061,07 € soit 83,9 % du coût de revient du déménagement.
- Les coûts de mise à disposition du véhicule représentent 9,7 % du coût de revient.
- Les coûts variables kilométriques comptent pour 6,4 % du coût de revient, dont 4,3 % pour le carburant.

5.2 Transfert d'entreprises

Exemple 1 : Une entreprise réalise un **transfert d'entreprise de 960 m³** entre 2 sites distant de 7 km. Elle utilise 5 VUL *gazole* sur 4 jours (20 jours-véhicules). Les unités de main-d'œuvre consommées représentent au total 80 jours-hommes. La flotte de véhicules affectée parcourt 980 km pour l'ensemble de cette opération de transfert.

TAB 5.2.1 : exemple de calcul pour un transfert d'entreprise avec VUL - valeurs juin 2026

	Trinôme A	Nombre d'unités consommées B	Produit = A x B
Coûts de main-d'œuvre	353,69 €/j	x 80 jours-hommes	= 28 295,20 €
Coûts de mise à disposition du véhicule	58,77 €/j	x 20 jours-véhicules	= 1 175,40 €
Coûts variables kilométriques hors péages	0,584 €/km	x 980 km	= 572,32 €
Coût de revient du déménagement			30 042,92 €
+ péages à préciser			€
+ autres coûts spécifiques à l'opération à préciser			€

Remarque : 20 jours-véhicules = 5 véhicules sur 4 jours.

Structure du coût de revient de cette opération de transfert d'entreprise :

- Les coûts de main-d'œuvre représentent 94,2 % du coût de revient du transfert.
- Les coûts de mise à disposition du véhicule représentent 3,9 % du coût de revient.
- Les coûts variables kilométriques comptent pour 1,9 %, dont 1,1 % de carburant.

Exemple 2 : Une entreprise réalise un **transfert d'entreprise de 216 m³** entre 2 sites distant de 5 km. Elle utilise 2 porteurs *gazole* sur 2 jours (4 jours-véhicules). Les unités de main-d'œuvre consommées représentent au total 18 jours-hommes. La flotte de véhicules affectée parcourt 70 km pour l'ensemble de cette opération de transfert.

TAB 5.2.2 : exemple de calcul pour un transfert d'entreprise avec porteurs - valeurs juin 2026

	Trinôme A	Nombre d'unités consommées B	Produit = A x B
Coûts de main-d'œuvre	353,69 €/j	x 18 jours-hommes	= 6 366,42 €
Coûts de mise à disposition du véhicule	122,23 €/j	x 4 jours-véhicules	= 488,92 €
Coûts variables kilométriques hors péages	0,812 €/km	x 70 km	= 56,84 €
Coût de revient du déménagement			6 912,18 €
+ péages à préciser			€
+ autres coûts spécifiques à l'opération à préciser			€

Remarque : 4 jours-véhicules = 2 véhicules sur 2 jours.

Structure du coût de revient de cette opération de transfert d'entreprise :

- Les coûts de main-d'œuvre représentent 92,1 % du coût de revient du transfert.
- Les coûts de mise à disposition du véhicule représentent 7,1 % du coût de revient.
- Les coûts variables kilométriques comptent pour 0,8 %, dont 0,5 % de carburant.

Annexe 1 : méthodologie de l'enquête 2023

Période	Février à avril 2023.
Echantillon	56 entreprises françaises de déménagement répertoriées au code NAF 49.42Z (<i>Services de déménagement</i>) réparties aléatoirement sur l'ensemble du territoire métropolitain hors Corse. La base de sondage est tirée de la base publique disponible et des listes constituées par le CNR et les organisations professionnelles représentatives du secteur. La taille de l'échantillon permet d'atteindre le minimum requis de 30 entreprises par type d'activité. Néanmoins, elle ne permet pas de stratification par classes d'effectifs.
Périmètre d'observation	Exclusivement les activités nationales de déménagement de particuliers et de transfert d'entreprises, effectuées au moyen de porteurs <i>gazole</i> 40-50 m ³ et/ou de VUL <i>gazole</i> 20-30 m ³ .
Mode de collecte	Enquêtes en face à face. La précision et l'exactitude des données collectées nécessitent de mener les enquêtes in situ en entreprise, ce qui exclut les pratiques à distance (téléphone ou courrier).
Questionnaire et nature des principales données collectées	Environ 200 items permettant une analyse approfondie du mode de fonctionnement des entreprises : • Conditions et coûts d'exploitation des porteurs <i>gazole</i> 40-50 m³ et des VUL <i>gazole</i> 20-30 m³ exploités lors des opérations de déménagement de particuliers et de transfert d'entreprises. • Conditions et coûts d'exploitation des monte-meubles, non exploités dans les statistiques, car trop dispersés. • Conditions d'emploi et de rémunération pour la main-d'œuvre permanente (conducteur, chef d'équipe, déménageur et contremaître) et occasionnelle (CDD et intérim). La rémunération tient compte du phénomène de saisonnalité : basse et haute saison. • Conditions d'emploi et de rémunération pour le personnel commercial (fonction indispensable en déménagement et plus développée qu'en transport routier de marchandises générales). Les coûts de structure et d'entretien-réparations sont recomposés sur la base du retraitement du détail des comptes de résultat de l'entreprise.
Durée	La durée moyenne d'une enquête est d'environ 2 heures.
Retours personnalisés aux entreprises	A l'issue de la période d'enquête, les entreprises ont reçu, sous pli confidentiel, une grille de reconstitution de leurs coûts, assortie d'exemples de calcul de coût de revient sur déménagement de particuliers et le transfert d'entreprises.

Annexe 2 : détail des composantes de coûts

Les principales composantes de coût du déménagement de particuliers et du transfert d'entreprises se définissent comme suit :

1- Personnel de déménagement

Personnel de déménagement :

Le coût est rapporté à 1 heure de temps de service moyen d'un personnel (ouvrier déménageur, conducteur, agents de maîtrise). Il comprend le coût annuel du personnel de l'effectif permanent et le coût de la main-d'œuvre externe.

Personnel commercial :

Le coût des commerciaux est aussi pris en compte dans ce poste en tant que contribution à l'activité des véhicules.

Coût de main d'œuvre total (CMO) :

Le total des coûts de personnel est rapporté à une journée d'activité puis au temps de service moyen journalier de 8,8 heures. Le coût horaire intègre l'accord social du 21 janvier 2026 (avenant 24) de revalorisation des rémunérations conventionnelles, appliqué à partir du 1^{er} juin 2026.

Les exemples présentés pages 8 et 9 de l'étude respectent les ratios de productivité journalière inscrits dans la convention collective (accord du 3 juin 1997) : 16 m³ pour une équipe de deux *déménageurs permanents* dans le cadre d'un déménagement de particuliers, avec la possibilité d'adjoindre un homme à l'équipe « *pour toute tranche supplémentaire de 8 m³ ou fraction de tranche égale ou supérieure de 4 m³* ». Dans le cadre d'un transfert d'entreprise, le volume journalier maximum est de 24 m³ pour une équipe de deux *déménageurs permanents*, avec la possibilité d'adjoindre un homme à l'équipe « *pour toute tranche supplémentaire de 12 m³ ou fraction de tranche égale ou supérieure de 6 m³* ».

Remarque : les autres personnels administratifs sont intégrés dans les coûts de structure.

2- Coûts de mise à disposition du véhicule

L'évaluation porte sur le coût de mise à disposition des parcs des porteurs *gazole* 40-50 m³ et des véhicules utilitaires légers *gazole* 20-30 m³ affectés aux deux activités étudiées. Les coûts de renouvellement et de financement sont rapportés au nombre d'années d'utilisation et au nombre de jours d'exploitation par an. Les assurances, les dépenses de stationnement et les taxes (hors taxe professionnelle) portant sur le parc observé sont affectées à ce poste.

3- Coûts variables kilométriques

Le coût de carburant prend en compte le prix moyen mensuel d'approvisionnement en gazole observé en juin 2026, minoré du remboursement partiel de la TICPE dont bénéficient les véhicules de 7,5 tonnes et plus. Les dépenses de maintenance interne et externe ont été calculées sur la durée d'utilisation des véhicules. Les coûts de pneumatiques annuels n'ont pas été isolés. Les dépenses de péages sont également affectées à ce poste.

4- Coûts indirects de gestion et de structure

Ils prennent en compte l'ensemble des charges organisationnelles non directement productives, telles que celles générées par les locaux administratifs (hors surfaces destinées aux activités de garde-meuble, de self stockage ou d'entreposage), le personnel administratif, les impôts et les taxes autres que celles déjà affectées. Ils constituent la composante de coût la plus variable par entreprise et dépendent principalement de l'organisation et de la taille de l'entreprise. Dans la **formulation trinôme** du prix de revient, ces charges non directement affectables sont imputées aux trois grandes composantes de coûts précédemment évoquées, proportionnellement au poids relatif de chacune d'entre elles dans le prix de revient.

5- Coûts optionnels à une opération de déménagement

Ils ne sont pas valorisés dans les grilles présentées. En effet, parmi ces coûts, certains sont supportés ou non, par exemple selon que l'on utilise ou pas un monte-meuble ou du matériel de manutention. De plus, ils ont souvent peu de signification en moyenne sectorielle en raison de la trop forte dispersion des situations.

Le Comité National Routier est l'observatoire économique français du marché de transport routier. À ce titre, il produit des référentiels de coûts et de conditions d'exploitation, ainsi qu'un ensemble d'indices d'évolution de coûts, dont les indices gazole et GNV, utilisés dans le cadre de l'indexation légale des prix de transport sur les prix des énergies de propulsion.

Les nombreux indices proposés, ainsi que les outils numériques d'aide à la création de formules personnalisées, permettent aux professionnels de réviser aisément les tarifs de toutes les prestations du transport routier et de la logistique.

Le CNR procède également à des analyses économiques, à son initiative ou sur demande du ministère chargé des Transports. Celles-ci portent sur des segments particuliers d'activité ou sur l'impact de nouvelles réglementations techniques, sociales ou liées aux politiques de développement durable.

Sur le plan européen, le CNR réalise des études détaillées sur le secteur de transport routier de marchandises dans une vingtaine de pays de l'UE, tant à l'Ouest (Allemagne, Pays-Bas, Espagne, etc.), qu'à l'Est (Pologne, Roumanie, Hongrie, etc.).

L'objectivité des travaux du CNR, supervisés par un Conseil scientifique indépendant des transporteurs, est aujourd'hui reconnue par tous les acteurs du marché du transport routier, ainsi que par les institutions françaises et européennes, qui utilisent l'ensemble de ses travaux.

L'essentiel des informations du CNR est en accès libre sur son site internet : www.cnr.fr.