

## Etude de prix de revient actualisée aux conditions de juin 2014

Dans le cadre de la mission d'intérêt général qui lui a été confiée par le Ministère chargé des Transports, le CNR a porté son attention sur les transports de déménagements de particuliers. L'objet principal de l'étude réside dans l'observation des conditions d'exploitation des poids lourds utilisés lors de ces opérations spécifiques et dans l'analyse de leurs coûts. Après avoir mené des enquêtes infructueuses en 1997 et en 2001, le Comité a revu et consolidé en 2005 son mode opératoire. Les résultats de la campagne 2005, jugés représentatifs et significatifs, ont alors permis de recomposer une grille de coûts de référence pour l'activité étudiée.

Le présent document restitue cette grille de coûts, actualisée aux dernières conditions économiques connues. Les coûts salariaux prennent en compte la dernière revalorisation des minima conventionnels applicable à compter du 1<sup>er</sup> mai 2014. Le prix du gazole retenu dans les calculs est le prix moyen observé par le CNR pour [juin 2014](#). L'ensemble des autres postes est actualisé par des indices pertinents en situation [juin 2014](#).

### 1- Le mode opératoire de l'enquête 2005

Le CNR a procédé au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2005 à une enquête auprès d'un échantillon représentatif de 50 entreprises spécialisées.

La base de sondage est constituée d'entreprises appartenant au secteur « 4942 Services de déménagement » (anciennement 602 N). La nécessité d'affecter une partie des charges de l'entreprise au prix de revient d'un véhicule rend impossible la dissociation de ce véhicule et de l'entreprise à laquelle il appartient. L'unité de sondage est donc l'entreprise, l'unité d'observation est la famille homogène des poids lourds utilisés pour les opérations de déménagement.

Afin de réduire autant que possible la variabilité accidentelle sur l'échantillon et compléter les analyses de moyennes forcément réductrices de la diversité des situations particulières, l'échantillon interrogé a été stratifié par classe d'effectif salarié (moins de 10 salariés ; de 10 à 49 salariés ; 50 salariés et plus).

Le critère retenu est l'effectif salarié, car il est fortement corrélé au nombre de véhicules et au chiffre d'affaires. La part relative de chaque classe d'effectif est proportionnelle à sa contribution au chiffre d'affaires des entreprises du secteur étudié telle qu'elle résulte de l'Enquête Annuelle d'Entreprises du Service Observation Economique et Statistique (SOES) du Ministère chargé des Transports.

S'agissant d'une étude nationale, toutes les régions sont représentées.

Les enquêtes ont été réalisées pour moitié en face à face, pour moitié par voie postale.

Le questionnaire administré en face à face permet une analyse approfondie du mode de fonctionnement des entreprises. Il détaille via environ 200 items, les conditions d'exploitation et les composantes de coûts des poids lourds exploités lors des opérations de déménagement. Les coûts de structure et d'entretien-réparations sont recomposés sur la base du retraitement du détail des comptes de résultat de l'entreprise. Les conditions d'emploi et de rémunération du personnel sont analysées pour les mains-d'œuvre internes et externes à l'entreprise et pour le personnel administratif commercial.

L'interrogation postale est basée sur un questionnaire simplifié, portant à titre principal sur les conditions d'emploi et de rémunération des différentes catégories de personnel évoquées précédemment, et à titre secondaire sur les conditions d'exploitation des véhicules.

Les données physiques d'exploitation (kilométrage, jours d'activité, etc.) retenues dans la recomposition du prix de revient correspondent à des moyennes annuelles 2005.

## 2- Les données d'exploitation principales

### DONNEES A L'INTERVALLE DE CONFIANCE DE 5% (\*)

	Moyenne	Borne inférieure	Borne supérieure
Kilométrage annuel	44 000	39 300	48 700
Nombre de jours d'exploitation du véhicule par an	188	178	198
Nombre d'heures de service d' 1 homme / jour	10,1	9,6	10,6

(\*) Notion d'intervalle de confiance à 5% : 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- Le détail des composantes de coûts

Les principales composantes de coût du déménagement de particuliers se définissent comme suit :

**1- Coûts de mise à disposition du véhicule** : l'évaluation porte sur le coût de mise à disposition du parc de l'entreprise affecté aux déménagements de particuliers. Elle est centrée sur le porteur de 40 m<sup>3</sup> et, à titre second, sur des camions-remorques grand volume, véhicules représentatifs de l'activité. 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 et les taxes (hors taxe professionnelle) portant sur le parc observé sont affectées à ce poste.

**2- Coûts variables kilométriques** : le coût de carburant prend en compte le prix moyen mensuel d'approvisionnement en gazole observé en [juin 2014](#), 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. Le coût d'usage des pneumatiques est inclus dans ce poste.

**3- Coûts de main-d'œuvre** : le coût est rapporté à 1 heure de temps de service d'ouvrier déménageur. Il comprend le coût annuel des ouvriers de l'effectif permanent et le coût de la main-d'œuvre externe. Le coût des commerciaux est aussi pris en compte dans ce poste en tant que contribution directe à l'activité des véhicules. Le total des coûts est rapporté à une journée d'activité puis au temps de service moyen journalier de 10,1 heures d'un ouvrier déménageur. Le coût horaire est revalorisé en respect des barèmes conventionnels. La dernière actualisation de ces barèmes date du [1<sup>er</sup> mai 2014](#).

**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, le personnel administratif, les impôts et les taxes autres que celles déjà affectées. 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 :** parmi ces coûts, certains sont supportés ou non. C'est ainsi que l'on utilise ou non un monte-meubles. De même, les coûts d'assurance garantie ou d'assurance dommage, ainsi que les fournitures d'emballages en location ou perdus ou les coûts de stationnement, ont peu de signification en moyenne sectorielle de par la trop forte dispersion des situations. Ces coûts dits spécifiques ne sont pas valorisés dans les grilles présentées ci-après.

#### 4- La grille des coûts de déménagements de particuliers (juin 2014)

<b>COÛTS DE MISE A DISPOSITION DU VEHICULE</b>	
<i>pour un nombre annuel de jours d'exploitation du véhicule de :</i>	
	<b>188 jours</b>
Coût de détention du véhicule	51,74 €/jour
Assurances véhicule	8,99 €/jour
Taxes	1,76 €/jour
<b>Coûts journaliers de véhicule 62,49 €/jour</b>	
<b>COÛTS VARIABLES KILOMETRIQUES</b>	
<i>pour un kilométrage annuel parcouru de :</i>	
	<b>44 000 km</b>
Carburant	0,295 €/km
Maintenance interne et/ou externe et pneumatiques	0,188 €/km
Péages rapportés au kilométrage global parcouru	0,102 €/km
<b>Coûts hors péages pour 1 km parcouru 0,483 €/km</b>	
<i>coûts avec péages 0,585 €/km</i>	
<b>COÛTS DE MAIN D'ŒUVRE</b>	
<i>pour un temps de service journalier moyen de :</i>	
	<b>10,1 h/jour</b>
Coût de mise à disposition d'ouvriers déménageurs	171,55 €/jour
Coût direct de main d'œuvre externe	14,27 €/jour
Frais de déplacements du personnel ouvrier	19,32 €/jour
Coût de personnel commercial	24,30 €/jour
<b>Coûts rapportés à 1 jour d'activité ouvrier 229,44 €/jour</b>	
<b>Coûts rapportés à 1 heure de temps de service ouvrier 22,72 €/h</b>	
<b>COÛTS INDIRECTS DE GESTION ET DE STRUCTURE</b>	
<i>pour un nombre annuel de jours d'exploitation du véhicule de :</i>	
	<b>188 jours</b>
Charges administratives et taxe professionnelle	207,37 €/jour
Prospection et information client	11,43 €/jour
<b>Coûts rapportés à 1 journée d'exploitation 218,80 €/jour</b>	

## 5- La formulation trinôme du prix de revient

Dans la pratique de l'analyse de leurs coûts, les entreprises du secteur n'isolent pas les coûts indirects de gestion. Pour que les référentiels du CNR soient directement comparables, il convient de structurer le prix de revient autour du trinôme ne faisant pas apparaître ces coûts indirects. Leur prise en compte implique qu'ils soient imputés aux autres composantes du prix de revient. A cette fin, il est déterminé un coefficient d'imputation de **1,3324** aux conditions économiques de juin 2014.

### FORMULE TRINÔME DU PRIX DE REVIENT EXPRIMEE AUX CONDITIONS ECONOMIQUES de juin 2014

Coûts fixes journaliers de mise à disposition du matériel	<i>CJ</i>	83,26 €/jour
Coûts variables pour 1 km parcouru (hors péages)	<i>CK</i>	0,644 €/km
Coûts de main d'œuvre pour 1 heure de temps de service	<i>CMO</i>	30,27 €/heure
<i>Soit pour un temps moyen de 10,1 heures par jour</i>		<i>305,73 €/jour</i>

Cette formulation trinôme permet de calculer, simplement et rapidement, le coût d'une opération de déménagement. Son coût est alors égal à la somme des produits suivants :

- terme journalier de mise à disposition du véhicule **CJ** x un multiple 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 ;
- terme horaire de main-d'œuvre **CMO** x le nombre total d'heures effectuées au cours du déménagement par l'ensemble du personnel ouvrier affecté.

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

## 6- Exemple pour une opération de déménagement

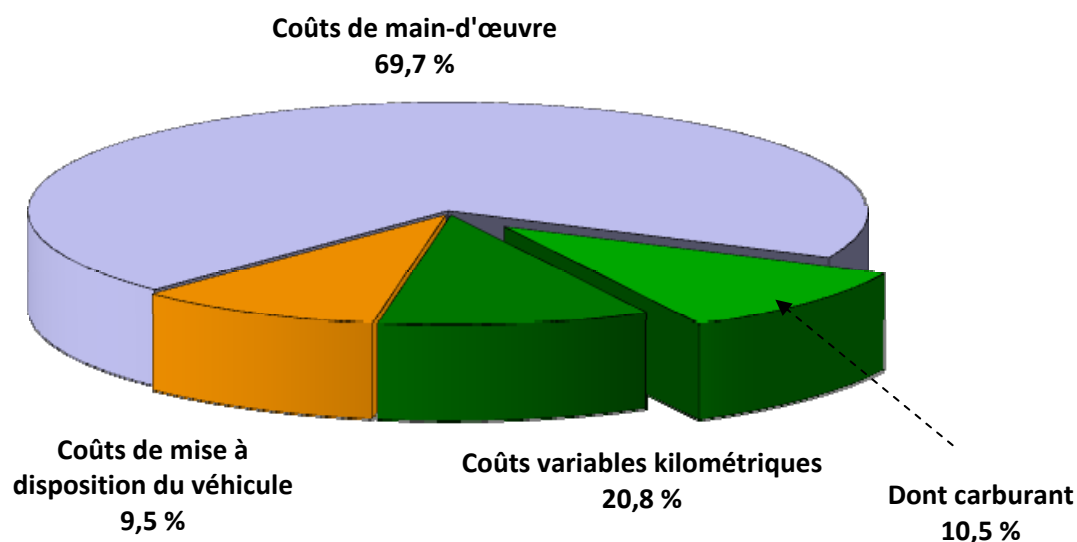
Les valeurs retenues doivent prendre en compte les données propres à l'entreprise actualisées aux conditions économiques prévalant à la date de signature du devis.

	Enquête CNR (juin 2014)	Valeurs retenues par l'entreprise <b>(a)</b>	Nbre d'unités consommées <b>(b)</b>	Produit <b>(a) x (b)</b>
Coûts de mise à disposition du véhicule	83,26 €/jour	X	jour(s) =	€
Coûts variables kilométriques hors péages	0,644 €/km	X	Km =	€
Péages	-		€ =	€
Coûts de main d'œuvre	30,27 €/h	X	heure(s)=	€
Autres Coûts spécifiques à l'opération	-		€ =	€
<b>Prix de revient du déménagement</b>				<b>€</b>

## 7- La structure moyenne sectorielle du prix de revient

Elle porte sur l'ensemble des charges observées dans l'enquête sectorielle du CNR à l'exception des coûts optionnels non valorisés dans les grilles car trop dispersés d'une entreprise à l'autre.

Elle est calculée aux conditions économiques de [juin 2014](#).



## 8- L'évolution des coûts depuis 2006 (date de la première actualisation de l'étude 2005)

	Evolution 2014 / 2006	Taux de croissance moyen annuel
Coûts de main d'œuvre	+ 22,3 %	+ 2,5 %
Coûts indirects de gestion et de structure	+ 10,0 %	+ 1,2 %
Carburant	+ 17,1 %	+ 2,0 %
Coûts de mise à disposition d'un véhicule	+ 20,0 %	+ 2,3 %
Maintenance interne et/ou externe et pneumatiques	+ 29,7 %	+ 3,3 %
Péages rapportés au kilométrage global parcouru	+ 41,7 %	+ 4,5 %
<b>Prix de revient annuel</b>	<b>+ 19,2 %</b>	<b>+ 2,2 %</b>