



*Comité National Routier*

**DÉMÉNAGEMENT  
DE PARTICULIERS  
ET  
TRANSFERT D'ENTREPRISES  
  
2019**

*Version actualisée du 1<sup>er</sup> juillet 2022*



Ce document rassemble les principaux résultats de l'enquête menée par le CNR lors du premier trimestre 2019 sur les coûts de revient des entreprises spécialisées dans le déménagement.

Les résultats de cette campagne, jugés représentatifs et significatifs, ont permis de recomposer une grille de coûts de référence.

Dans cette nouvelle version, la grille de coûts est actualisée aux dernières conditions économiques connues le 1<sup>er</sup> juillet 2022. Les coûts salariaux tiennent compte des minima de rémunération applicables à partir du 1<sup>er</sup> juin 2022 (accord social du 1<sup>er</sup> février 2022). L'ensemble des autres postes est actualisé par des indices pertinents en situation juin 2022.

Le CNR rappelle en préambule qu'il n'a pas vocation à interférer dans la libre négociation des prix entre les transporteurs et leurs clients. Il produit des statistiques sur les conditions et coûts d'exploitation du transport routier et des outils de gestion utiles aux entreprises. Le Comité ne calcule ni ne communique en aucune façon des grilles de prix de marché.

# SOMMAIRE

<b>1. Rappel du contexte</b>	<b>3</b>
<b>2. Les principaux résultats de l'enquête 2019</b>	<b>4</b>
<b>3. Grille de coûts de référence et formule trinôme</b>	<b>5</b>
<b>4. Évolutions des coûts</b>	<b>7</b>
<b>5. Exemples d'application de la formule trinôme</b>	<b>8</b>
<b>ANNEXE 1 : Méthodologie de l'enquête 2019</b>	<b>10</b>
<b>ANNEXE 2 : Détail des composantes de coûts</b>	<b>11</b>

# 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. Le CNR a ainsi effectué une enquête en 2005, qui avait permis de recomposer une grille de coûts de référence pour les opérations de déménagement de particuliers effectuées au moyen de porteurs 40 m<sup>3</sup>.

Or, depuis 2005, de nouvelles méthodes de travail sont apparues. Par exemple, avec le développement des contraintes de circulation en zone urbaine, l'usage de véhicule utilitaire léger (VUL) a tendance à se répandre. Les conditions actuelles d'exercice de la profession ne correspondent donc plus à celles en vigueur au moment de la dernière enquête CNR.

De ce fait, les niveaux présentés dans les grilles du CNR peuvent sembler décalés par rapport à la réalité du terrain et inutilisables par les entreprises. De plus, la grille, focalisée uniquement sur le déménagement de particuliers, ne s'adapte pas à l'autre grande activité des entreprises de déménagement : le transfert d'entreprises.

En conséquence, les organisations professionnelles représentatives du secteur ont sollicité le CNR pour une nouvelle enquête « déménagement » dans le but :

- de recalibrer la grille de coûts des transports de déménagement de particuliers avec porteurs aux conditions actuelles d'exercice du métier,
- d'étendre le périmètre d'observation du CNR à l'activité transfert d'entreprises et à l'exploitation des VUL.

Afin de réaliser cette enquête, le CNR a rencontré au cours du premier trimestre 2019 un panel représentatif de 59 entreprises opérant en déménagement de particuliers, en transfert d'entreprises ou sur les deux activités. La méthodologie de l'enquête est détaillée en *Annexe 1* (page 10).

## 2. Les principaux résultats de l'enquête 2019

TAB 2.1 : données à l'intervalle de confiance de 95 %

		Moyenne <sup>(1)</sup>	Intervalle de confiance <sup>(2)</sup>	
			Borne inf.	Borne sup.
Personnel de déménagement	Temps de service journalier	8,73 h	8,50	8,96
	Salaires + charges rapportés à 1 jour d'activité	171,2 €/j	164,1	178,4
	Frais de déplacement rapportés à 1 jour d'activité	16,5 €/j	15,0	18,0
Porteurs 40-50 m <sup>3</sup>	Kilométrage annuel d'un véhicule	39 632 km	35 720	43 545
	Nombre de jours d'exploitation par an d'un véhicule	191,9 j	182,6	201,1
	Consommation de gazole aux 100 km	27,8 L	26,8	28,9
	<b>Trinôme - Terme kilométrique</b>	<b>0,656 €/km</b>	<b>0,609</b>	<b>0,682</b>
	Coûts de financement annuel d'un véhicule	11 175 €/an	8 956	13 393
	Dépenses annuelles d'assurances liées au véhicule	2 406 €/an	1 971	2 842
	<b>Trinôme - Terme journalier</b>	<b>75,9 €/j</b>	<b>63,3</b>	<b>86,6</b>
Véhicule utilitaire léger 20-30 m <sup>3</sup>	Kilométrage annuel d'un véhicule	26 200 km	22 480	29 920
	Nombre de jours d'exploitation par an d'un véhicule	194,5 j	182,5	206,5
	Consommation de gazole aux 100 km	15,8 L	15,0	16,6
	<b>Trinôme - Terme kilométrique</b>	<b>0,457 €/km</b>	<b>0,416</b>	<b>0,486</b>
	Coûts de financement annuel d'un véhicule	4 808 €/an	3 834	5 781
	Dépenses annuelles d'assurances liées au véhicule	2 031 €/an	1 655	2 407
	<b>Trinôme - Terme journalier</b>	<b>38,6 €/j</b>	<b>32,7</b>	<b>42,5</b>
Coûts de structure annuels par véhicule		37 448 €/an	34 142	40 904

<sup>(1)</sup> Conditions d'exploitation (données physiques) : moyenne 2019 (enquête CNR Déménagement 2019).  
Composantes de coûts (données monétaires) : recomposées aux conditions économiques de juin 2022.

<sup>(2)</sup> 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 plus d'unités de main-d'œuvre consommées en transfert d'entreprises, type de véhicules spécifiques.

Il convient de rajouter les coûts supplémentaires optionnels à chaque opération de déménagement (coûts de monte-meuble, de stationnement, 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 aux conditions économiques de juin 2022

COÛTS DE PERSONNEL			
<i>Pour un temps de service journalier moyen de :</i>		8,73 h	
Salaires et charges d'un personnel de déménagement		171,24 €/j	
Frais de déplacement d'un personnel de déménagement		16,49 €/j	
Coûts de personnel commercial		29,50 €/j	
<b>Coûts rapportés à 1 jour d'activité</b>		<b>217,24 €/j</b>	
<b>Coûts rapportés à 1h de temps de service</b>		<b>24,89 €/h</b>	
		<b>CMO</b>	
COÛTS DE MISE À DISPOSITION D'UN VÉHICULE		Porteur 40 à 50 m <sup>3</sup>	VUL 20 à 30 m <sup>3</sup>
<i>Pour un nombre annuel de jours d'exploitation du véhicule de :</i>		192 jours	195 jours
Coûts de détention véhicule		58,24 €/j	24,72 €/j
Assurances liées au véhicule		12,54 €/j	10,44 €/j
Taxe à l'essieu		1,73 €/j	
Coûts de stationnement		3,36 €/j	3,47 €/j
<b>Total journalier par véhicule</b>		<b>75,87 €/j</b>	<b>38,63 €/j</b>
		<b>CJ</b>	
COÛTS KILOMÉTRIQUES DIRECTS D'UN VÉHICULE		Porteur 40 à 50 m <sup>3</sup>	VUL 20 à 30 m <sup>3</sup>
<i>Pour un kilométrage annuel parcouru de :</i>		39 632 km	26 200 km
Carburant		0,482 €/km	0,298 €/km
Entretien-réparations		0,174 €/km	0,159 €/km
Péages		0,101 €/km	0,053 €/km
<b>Total kilométrique hors péages par véhicule</b>		<b>0,656 €/km</b>	<b>0,457 €/km</b>
<i>Coût avec péages</i>		0,757 €/km	0,509 €/km
		<b>CK</b>	
COÛTS INDIRECTS DE GESTION ET DE STRUCTURE			
<b>Coûts de structure annuels rapportés à un véhicule</b>		<b>37 448 €</b>	
<i>Dont frais de communication</i>		3 348 €	

### 3.2 Formule trinôme du coût de revient pour le déménagement

La formulation trinôme CNR du coût de revient usuellement utilisé dans le transport routier 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 la main-d'œuvre directe affectée (ouvriers, conducteurs, agent de maîtrise).
- Terme journalier de mise à disposition du véhicule **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.

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

Calculé aux dernières conditions économiques connues au moment de la rédaction de cette note, ce coefficient est égal à **1,3327**.

TAB 3.2 : formule trinôme du coût de revient

		Trinôme avant application du coefficient CCS <sup>(1)</sup>		Coefficient CCS		Trinôme complet
		A		B		= A x B
Coûts horaires de la main-d'œuvre <b>CMO</b>		24,89 €/h	x	1,3327	=	<b>33,17 €/h</b>
		<i>Soit pour un temps moyen journalier de 8,73 h</i>			=	<b>289,51 €/J</b>
Coûts journaliers de mise à disposition du véhicule <b>CJ</b>	Porteurs 40 à 50 m <sup>3</sup>	75,87 €/j	x	1,3327	=	<b>101,11 €/J</b>
	VUL 20 à 30 m <sup>3</sup>	38,63 €/j	x	1,3327	=	<b>51,48 €/J</b>
Coûts variables pour 1 km parcouru (hors péages) <b>CK</b>	Porteurs 40 à 50 m <sup>3</sup>	0,656 €/km	x	1,3327	=	<b>0,874 €/km</b>
	VUL 20 à 30 m <sup>3</sup>	0,457 €/km	x	1,3327	=	<b>0,609 €/km</b>

<sup>(1)</sup> 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 1,3327.

Les termes relatifs au véhicule CJ et CK dépendent du matériel utilisé : porteur 40-50 m<sup>3</sup> ou VUL 20-30 m<sup>3</sup>.



### 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,
- de coûts annuels directs d'exploitation d'un véhicule (c'est-à-dire hors coût de structure).

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

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

		Coût annuel moyen d'exploitation d'un véhicule par an (hors coûts de structure) (€ / an.véh)								
		60 000	70 000	80 000	90 000	110 000	112 564	120 000	130 000	140 000
Coûts de structure (€ / an . véh)	10 000	1,1667	1,1429	1,1250	1,1111	1,0909	1,0888	1,0833	1,0769	1,0714
	20 000	1,3333	1,2857	1,2500	1,2222	1,1818	1,1777	1,1667	1,1538	1,1429
	30 000	1,5000	1,4286	1,3750	1,3333	1,2727	1,2665	1,2500	1,2308	1,2143
	37 448	1,6241	1,5350	1,4681	1,4161	1,3404	1,3327	1,3121	1,2881	1,2675
	40 000	1,6667	1,5714	1,5000	1,4444	1,3636	1,3554	1,3333	1,3077	1,2857
	50 000	1,8333	1,7143	1,6250	1,5556	1,4545	1,4442	1,4167	1,3846	1,3571
	60 000	2,0000	1,8571	1,7500	1,6667	1,5455	1,5330	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. Évolutions des coûts depuis octobre 2019

TAB 4 : évolutions des coûts depuis octobre 2019 (date de la première publication de l'étude 2019)

Evolution juin 2022 / octobre 2019	
Coûts kilométriques avec péages d'un porteur 40 à 50 m <sup>3</sup> (CK)	+ 40,5 %
Coûts kilométriques avec péages d'un VUL 20 à 30 m <sup>3</sup> (CK)	+ 32,6 %
Coûts de main-d'œuvre (CMO)	+ 4,1 %
Coûts de mise à disposition d'un porteur 40 à 50 m <sup>3</sup> (CJ)	+ 4,1 %
Coûts de mise à disposition d'un VUL 20 à 30 m <sup>3</sup> (CJ)	+ 4,1 %
Coûts indirects de gestion et de structure	+ 7,6 %
Pour les exemples d'opérations (voir pages 8 et 9)	
Coût d'un déménagement de particuliers de 27 m <sup>3</sup> (voir page 8)	+ 6,2 %
Coût d'un transfert d'entreprise de 960 m <sup>3</sup> (voir page 9)	+ 4,2 %
Coût d'un transfert d'entreprise pour 216 m <sup>3</sup> (voir page 9)	+ 3,9 %

## 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.

### 5.1 Déménagement de particuliers

**Exemple :** une entreprise réalise un **déménagement de particuliers de 27 m<sup>3</sup>**.

Elle choisit d'affecter 1 porteur et 3 unités de main-d'œuvre sur ce déménagement qui est effectué en 1 jour de 8,7 heures. Le véhicule parcourt 100 km au total 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

	Trinôme		Nombre d'unités consommées		Produit
	A		B		= A x B
Coûts de main-d'œuvre	289,51 €/j	x	3 jours.hommes	=	868,53 €
Coûts de mise à disposition du véhicule	101,11 €/j	x	1 jour.véhicule	=	101,11 €
Coûts variables kilométriques hors péages	0,874 €/km	x	100 km	=	87,40 €
<b>Coût de revient du déménagement</b>					<b>1 057,04 €</b>
+ péages à préciser					€
+ autres coûts spécifiques à l'opération à préciser					€

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

$$289,51 \times 3 = 868,53 \text{ €}$$

$$101,11 \times 1 = 101,11 \text{ €}$$

$$0,874 \times 100 = 87,40 \text{ €}$$

Le coût de revient total est égal à :  $868,53 + 101,11 + 87,40 = 1\,057,04 \text{ €}$ .

Structure du coût de revient du déménagement

Pour cette opération de déménagement :

- Les coûts de main-d'œuvre s'élèvent à 868,53 € soit 82 % du coût de revient du déménagement.
- Les coûts de mise à disposition du véhicule représentent 10 % du coût de revient.
- Les coûts variables kilométriques comptent pour 8 % du coût de revient, dont 6 % pour le carburant.

## 5.2 Transfert d'entreprises

**Exemple 1** : une entreprise réalise un **transfert d'entreprise de 960 m<sup>3</sup>** entre 2 sites distant de 7 km. Elle utilise 5 VUL sur 4 jours (20 jours.véhicules). Le chargement moyen d'un véhicule est de 14 m<sup>3</sup>. Les unités de main-d'œuvre consommées représentent au total 80 jours.hommes. La flotte de véhicules affectée parcourt 980 km au total pour l'ensemble de cette opération de transfert.

TAB 5.2.1 : exemple de calcul pour un transfert d'entreprise avec VUL

	Trinôme		Nombre d'unités consommées		Produit
	A		B		= A x B
Coûts de main-d'œuvre	289,51 €/j	x	80 jours.hommes	=	23 160,80 €
Coûts de mise à disposition du véhicule	51,48 €/j	x	20 jours.véhicules	=	1 029,60 €
Coûts variables kilométriques hors péages	0,609 €/km	x	980 km	=	596,82 €
<b>Coût de revient du transfert</b>					<b>24 787,22 €</b>
+ 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 du transfert d'entreprise

Pour cette opération de transfert d'entreprise :

- Les coûts de main-d'œuvre représentent 93 % du coût de revient du transfert.
- Les coûts de mise à disposition du véhicule représentent 4 % du coût de revient.
- Les coûts variables kilométriques comptent pour 3 %, dont 2 % de carburant.

**Exemple 2** : une entreprise réalise un **transfert d'entreprise de 216 m<sup>3</sup>** entre 2 sites distant de 5 km. Elle utilise 2 porteurs sur 2 jours (4 jours.véhicules). Le chargement moyen d'un véhicule est de 35 m<sup>3</sup>. Les unités de main-d'œuvre consommées représentent au total 18 jours.hommes. La flotte de véhicules affectée parcourt 70 km au total pour l'ensemble de cette opération de transfert.

TAB 5.2.2 : exemple de calcul pour un transfert d'entreprise avec porteurs

	Trinôme		Nombre d'unités consommées		Produit
	A		B		= A x B
Coûts de main-d'œuvre	289,51 €/j	x	18 jours.hommes	=	5 211,18 €
Coûts de mise à disposition du véhicule	101,11 €/j	x	4 jours.véhicules	=	404,44 €
Coûts variables kilométriques hors péages	0,874 €/km	x	70 km	=	61,18 €
<b>Prix de revient du transfert</b>					<b>5 676,80 €</b>
+ 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 du transfert d'entreprise

Pour cette opération de transfert d'entreprise :

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

# ANNEXE 1 : Méthodologie de l'enquête 2019

---

## *Période :*

Février à avril 2019.

## *Echantillon d'enquête :*

59 entreprises françaises de déménagement répertoriées au code NAF 49.42Z (*Services de déménagement*) 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 40-50 m<sup>3</sup> et/ou de véhicule utilitaire léger 20-30 m<sup>3</sup>.

## *Mode opératoire :*

Entretiens en face à face.

La précision et l'exactitude des données collectées nécessitent de mener les entretiens in situ en entreprise, ce qui exclut les pratiques à distance (téléphone ou courrier).

La durée moyenne d'une enquête est d'environ 2 heures.

## *Questionnaire :*

Environ 200 items permettant une analyse approfondie du mode de fonctionnement des entreprises :

- Conditions et coûts d'exploitation des porteurs 40-50 m<sup>3</sup> et des VUL 20-30 m<sup>3</sup> 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.

## *Recomposition du coût de revient d'une opération de déménagement :*

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 pour trois types de prestations, fréquemment opérées par les entreprises :

- Déménagement de particuliers standard pour l'entreprise.
- Transfert d'entreprises de 20 postes, avec mobiliers, pour un volume d'environ 100 m<sup>3</sup> et vers un autre site.
- Transfert d'entreprises de 200 postes, avec mobiliers, pour un volume d'environ 1 000 m<sup>3</sup> et vers un autre site.

## 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 8,7 heures. Le coût horaire respecte les barèmes conventionnels applicables à partir du 1<sup>er</sup> juin 2022 (accord social du 1<sup>er</sup> février 2022).

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

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 porteurs 40-50 m<sup>3</sup> et VUL 20-30 m<sup>3</sup> 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 2022, 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. De plus, ils ont souvent peu de signification en moyenne sectorielle en raison de la trop forte dispersion des situations.



**L**e **Comité National Routier** est l'observatoire économique français du marché de transport routier. A 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, institutionnalisés par la loi du 5 janvier 2006.

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.). Ces études réunissent des informations, souvent rares, notamment sur les conditions et les coûts d'exploitation des véhicules, sur le temps de travail, les conditions d'emploi et la rémunération des conducteurs.

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](http://www.cnr.fr).