



Comité National Routier

**DÉMÉNAGEMENT
DE PARTICULIERS
ET
TRANSFERT D'ENTREPRISES
2023**

Ce document rassemble les principaux résultats de la dernière enquête par le CNR sur les coûts de revient des entreprises spécialisées dans le déménagement.

Premier constat : entre 2019 (date de la précédente enquête CNR sur le secteur) et 2023, 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 + 20 % entre 2019 et 2023.

Les principales conditions d'exploitation des véhicules ne varient pas de manière uniforme entre 2019 et 2023. Parmi les évolutions notables, la baisse du kilométrage des véhicules illustre le repli des activités de déménagement en 2023. La diminution de la consommation de carburant des véhicules est conforme à la tendance observée sur les autres secteurs du transport routier.

SOMMAIRE

1. Rappel du contexte	3
2. Les principaux résultats de l'enquête 2023	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.

Entre 2019 et 2022, le CNR a mis à jour annuellement ces référentiels pour tenir compte de la dérive des coûts supportés par les entreprises de déménagement.

Dans les calculs, tous les coûts *monétaires* ont été actualisés à partir de sources pertinentes (indices CNR ou autres références externes).

En revanche, les *données physiques* décrivant les conditions d'exploitation des véhicules et d'emploi du personnel¹ n'ont pas été modifiées. L'observation de ces *données physiques* relève en effet d'une enquête statistique ciblée sur l'activité.

Au cours du premier trimestre 2023, le CNR a réalisé une nouvelle enquête « complète » (coûts et conditions d'exploitation) afin de mettre à jour, aux dernières conditions d'exercice du marché, tous les paramètres utilisés dans les grilles de référence sur le déménagement de particuliers et le transfert d'entreprises.

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

¹ Exemple de paramètres inchangés dans les actualisations annuelles des grilles entre 2019 et 2022 : le kilométrage d'un véhicule, sa consommation de carburant, le nombre de déménageur(s) affecté à une opération ou bien encore le temps de service d'un déménageur.

2. Les principaux résultats de l'enquête 2023

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

	Moyenne	Intervalle de confiance ⁽¹⁾	
		Borne inf.	Borne sup.
Temps de service journalier	8,80 h	8,63	8,97
Salaires + charges rapportés à 1 jour d'activité	193,0 €/j	184,0	202,0
Frais de déplacement rapportés à 1 jour d'activité	19,0 €/j	17,5	20,6
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 kilométriques d'entretien-réparations et pneumatiques	0,184 €/km	0,158	0,210
Coûts de financement d'un véhicule rapportés à 1 jour	61,71 €/J	47,55	75,86
Dépenses d'assurances flotte rapportées à 1 jour	13,01 €/J	11,18	14,84
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 kilométriques d'entretien-réparations et pneumatiques	0,166 €/km	0,130	0,202
Coûts de financement d'un véhicule rapportés à 1 jour	24,96 €/J	20,01	29,90
Dépenses d'assurances flotte rapportées à 1 jour	9,80 €/J	8,43	11,18
Coûts de structure annuels par véhicule	41 177 €/an	35 337	47 016

⁽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 aux conditions économiques observées en octobre 2023 (dernier indices CNR connus : octobre 2023).

Les coûts de personnel intègrent les conséquences des derniers accords sociaux de revalorisation des minima conventionnels (avenant du 19 septembre 2023).

COÛTS DE PERSONNEL			
<i>Pour un temps de service journalier moyen de :</i>		8,8 h	
Salaires et charges d'un personnel de déménagement		192,97 €/j	
Frais de déplacement d'un personnel de déménagement		19,05 €/j	
Coûts de personnel commercial		33,96 €/j	
Coûts rapportés à 1 jour d'activité		245,98 €/j	
Coûts rapportés à 1h de temps de service		27,95 €/h	
		CMO	
COÛTS DE MISE À DISPOSITION D'UN VÉHICULE		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		61,71 €/j	24,96 €/j
Assurances liées au véhicule		13,01 €/j	9,80 €/j
Taxe à l'essieu		1,67 €/j	
Coûts de stationnement		4,02 €/j	3,85 €/j
Total journalier par véhicule		80,40 €/j	38,61 €/j
		CJ	
COÛTS KILOMÉTRIQUES DIRECTS D'UN VÉHICULE		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		0,378 €/km	0,239 €/km
Entretien-réparations		0,184 €/km	0,166 €/km
Péages		0,166 €/km	0,092 €/km
Total kilométrique hors péages par véhicule		0,562 €/km	0,405 €/km
<i>Coût avec péages</i>		0,728 €/km	0,497 €/km
		CK	
COÛTS INDIRECTS DE GESTION ET DE STRUCTURE			
Coûts de structure annuels rapportés à un véhicule		41 177 €	
<i>Dont frais de communication</i>		2 492 €	

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.

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

Calculé aux conditions de l'enquête en octobre 2023, ce coefficient est égal à **1,3661**.

TAB 3.2 : formule trinôme du coût de revient aux conditions économiques d'octobre 2023

		Trinôme avant application du coefficient CCS ⁽¹⁾		Coefficient CCS		Trinôme complet
		A		B		= A x B
Coûts horaires de la main-d'œuvre CMO		27,95 €/h	x	1,3661	=	38,19 €/h
		<i>Soit pour un temps moyen journalier de 8,8 heures</i>				336,04 €/J
Coûts journaliers de mise à disposition du véhicule CJ	Porteurs gazole 40 à 50 m ³	80,40 €/j	x	1,3661	=	109,84 €/J
	VUL gazole 20 à 30 m ³	38,61 €/j	x	1,3661	=	52,74 €/J
Coûts variables pour 1 km parcouru (hors péages) CK	Porteurs gazole 40 à 50 m ³	0,562 €/km	x	1,3661	=	0,768 €/km
	VUL gazole 20 à 30 m ³	0,405 €/km	x	1,3661	=	0,553 €/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 1,3661.

Les termes relatifs au véhicule CJ et CK dépendent du véhicule utilisé : porteur 40-50 m³ ou VUL 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,
- de coûts annuels directs d'exploitation d'un véhicule (c'est-à-dire hors coût de structure).

Chaque entreprise peut ainsi déterminer son « trinôme CNR 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.

Tableau 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)								
		70 000	80 000	90 000	100 000	110 000	112 461	120 000	130 000	140 000
Coûts de structure (€ / an . véh)	10 000	1,1429	1,1250	1,1111	1,1000	1,0909	1,0889	1,0833	1,0769	1,0714
	20 000	1,2857	1,2500	1,2222	1,2000	1,1818	1,1778	1,1667	1,1538	1,1429
	30 000	1,4286	1,3750	1,3333	1,3000	1,2727	1,2668	1,2500	1,2308	1,2143
	40 000	1,5714	1,5000	1,4444	1,4000	1,3636	1,3557	1,3333	1,3077	1,2857
	41 177	1,5882	1,5147	1,4575	1,4118	1,3743	1,3661	1,3431	1,3167	1,2941
	50 000	1,7143	1,6250	1,5556	1,5000	1,4545	1,4446	1,4167	1,3846	1,3571
	60 000	1,8571	1,7500	1,6667	1,6000	1,5455	1,5335	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 (premiers résultats publiés de l'enquête 2019)

Evolutions calculées en base 100 = octobre 2019		oct. 2019	année 2020	juin 2021	juin 2022	oct. 2023
Coûts kilométriques	Porteur gazole 40 à 50 m ³	100	-	101,6	140,5	135,1
avec péages (CK)	VUL gazole 20 à 30 m ³	100	-	101,0	132,6	129,4
Coûts de main-d'œuvre (CMO)		100	-	100,9	104,1	116,9
Coûts de mise à disposition (CJ)	Porteur 40 à 50 m ³	100	-	101,0	104,1	110,3
	VUL 20 à 30 m ³	100	-	101,1	104,1	108,5
Coûts indirects de gestion et de structure		100	-	101,0	107,6	118,3
Pour les exemples d'opérations (voir pages 8 et 10)			-			
Coût d'un déménagement de particuliers de 27 m ³		100	-	101,0	106,2	120,1
Coût d'un transfert d'entreprise de 960 m ³		100	-	100,9	104,2	119,7
Coût d'un transfert d'entreprise pour 216 m ³		100	-	100,9	103,9	119,8
Coûts optionnels			-			
Coût moyen d'un carton		100	-	108,2	137,3	156,0

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 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

	Trinôme		Nombre d'unités consommées		Produit
	A		B		= A x B
Coûts de main-d'œuvre	336,04 €/j	x	3 jours.hommes	=	1 008,12 €
Coûts de mise à disposition du véhicule	109,84 €/j	x	1 jour.véhicule	=	109,84 €
Coûts variables kilométriques hors péages	0,768 €/km	x	100 km	=	76,80 €
Coût de revient du déménagement					1 194,76 €
+ péages à préciser					€
+ autres coûts spécifiques à l'opération à préciser					€

**Par exemple : 3 jours.hommes = 3 personnes sur 1 jour*

$$336,04 \times 3 = 1008,12 \text{ €}$$

$$109,84 \times 1 = 109,84 \text{ €}$$

$$0,768 \times 100 = 76,80 \text{ €}$$

Le coût de revient total est égal à : $1008,12 + 109,84 + 76,80 = 1\,194,76 \text{ €}$.

Structure du coût de revient du déménagement

Pour cette opération de déménagement :

- Les coûts de main-d'œuvre s'élèvent à 1008,12 € soit 84,4 % du coût de revient du déménagement.
- Les coûts de mise à disposition du véhicule représentent 9,2 % 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 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

	Trinôme		Nombre d'unités consommées		Produit
	A		B		= A x B
Coûts de main-d'œuvre	336,04 €/j	x	80 jours.hommes	=	26 883,20 €
Coûts de mise à disposition du véhicule	52,74 €/j	x	20 jours.véhicules	=	1 054,80 €
Coûts variables kilométriques hors péages	0,553 €/km	x	980 km	=	541,94 €
Coût de revient du transfert					28 479,94 €
+ péages à préciser					€
+ autres coûts spécifiques à l'opération à préciser					€

*Par exemple : 20 jours.véhicules = 10 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 94,4 % du coût de revient du transfert.
- Les coûts de mise à disposition du véhicule représentent 3,7 % 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 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 VUL

	Trinôme		Nombre d'unités consommées		Produit
	A		B		= A x B
Coûts de main-d'œuvre	336,04 €/j	x	18 jours.hommes	=	6 048,72 €
Coûts de mise à disposition du véhicule	109,84 €/j	x	4 jours.véhicules	=	439,36 €
Coûts variables kilométriques hors péages	0,768 €/km	x	70 km	=	53,76 €
Prix de revient du transfert					6 541,84 €
+ péages à préciser					€
+ autres coûts spécifiques à l'opération à préciser					€

*Par exemple : 10 jours.véhicules = 5 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 92,5 % du coût de revient du transfert.
- Les coûts de mise à disposition du véhicule représentent 6,7 % du coût de revient.
- Les coûts variables kilométriques comptent pour 0,8 %, dont 0,6 % de carburant.

Annexe 1 : méthodologie de l'enquête 2023

Période :

Février à avril 2023.

Echantillon d'enquête :

56 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 gazole 40-50 m³ et/ou de VUL gazole 20-30 m³.

Mode opératoire :

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).

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 m³ et des VUL 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.

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 recomposition 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 les derniers accords sur la revalorisation de la rémunération du personnel (avenant 21 du 19 septembre 2023).

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 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 porteurs 40-50 m³ et VUL 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 octobre 2023, 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. 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 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.). 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 TRM, 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.