

Juillet 2026

T3 2026



TENDANCES DE TRAFFIX®

Mise à jour sur le marché du
troisième trimestre 2026



WWW.TRAFFIX.COM



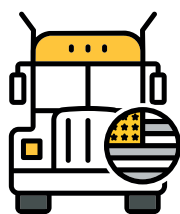
AVERTISSEMENT – PRÉVISIONS POUR L'AVENIR

Veuillez consulter notre clause de non-responsabilité à :
<https://www.traffix.com/traffix-trends-disclaimer>

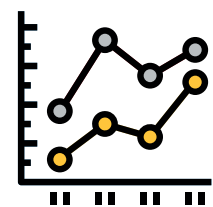
ORDRE DU JOUR



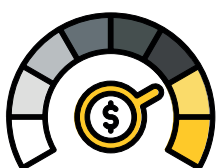
**PRINCIPAUX
INDICATEURS
DU MARCHÉ**



**MARCHÉ DU
TRANSPORT ROUTIER
POUR LES ÉTATS-UNIS**



**TRANSPORT DE
LIGNE AU COMPTANT
ET SOUS CONTRAT**



**INDICE DE POUVOIR
DES PRIX DU FRET**



**L'INDICE
NAX**



**PRÉVISIONS
TRAFFIX**



WWW.TRAFFIX.COM



PRINCIPAUX INDICATEURS DU MARCHÉ

La hausse des tarifs est davantage attribuable au déséquilibre entre l'offre et la demande qu'aux prix du diesel. La demande de transport de marchandises en Amérique du Nord affiche une légère hausse, mais c'est la réduction de la capacité des transporteurs qui contribue le plus à la hausse des tarifs.

Capacité limitée

La réduction de la capacité de transport routier disponible devient de plus en plus évidente sur l'ensemble du marché du fret. La hausse des taux de rejet des offres signifie que les expéditeurs comptent davantage sur des transporteurs secondaires et sur le marché au comptant pour acheminer leurs marchandises. En raison du nombre restreint d'options de transport offertes, les transporteurs disposent d'un plus grand pouvoir de négociation pour exiger des tarifs plus élevés.

La demande continue de s'améliorer

Les indicateurs économiques et les volumes de fret indiquent que les volumes d'expédition commencent à augmenter, d'une année sur l'autre. Les indicateurs du secteur manufacturier américain sont redevenus positifs en 2026 après des années de contraction.

Les tarifs de transport restent élevés

Bien que le prix du carburant continue d'alourdir les coûts de transport, il ne constitue pas le principal facteur à l'origine de la hausse des tarifs. C'est plutôt la pénurie de capacité qui permet aux transporteurs d'être plus sélectifs, en accordant la priorité aux chargements à forte marge et en maintenant les tarifs globaux à un niveau élevé.

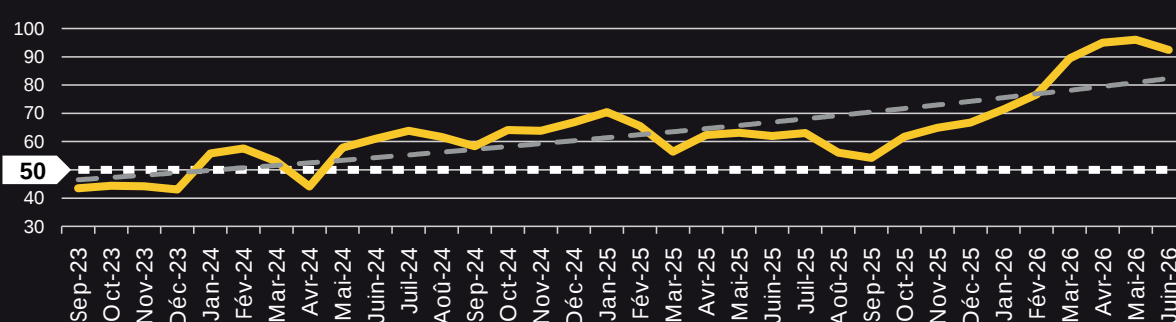
Pression intermodale

À mesure que la capacité de transport par camion se resserre, les répercussions se font également sentir sur les autres modes de transport de marchandises. Les expéditeurs qui ont la flexibilité de passer d'un mode de transport à l'autre réalisent des économies grâce au transport intermodal. Le regroupement des expéditions en chargement partiel (LTL), l'anticipation des niveaux de stocks et le repositionnement des entrepôts constituent également des stratégies à envisager.

L'activité manufacturière a continué de progresser au deuxième trimestre, tandis que le coût du transport de marchandises a augmenté.

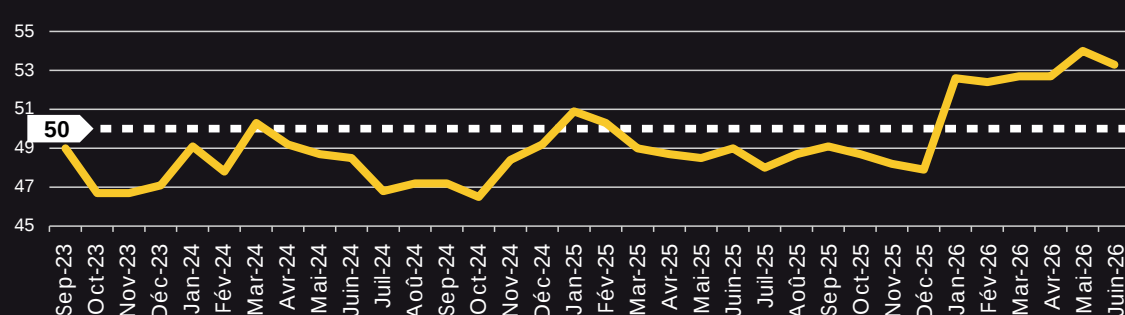
L'indice des prix du transport issu de l'indice des gestionnaires de logistique (LMI) a augmenté tout au long du trimestre, ce qui montre que les coûts de transport continuent de grimper. Parallèlement, l'indice de capacité du LMI a chuté à 30,8 en juin, indiquant qu'il y a moins de camions disponibles pour transporter les marchandises. Ensemble, ces tendances suggèrent que la hausse des tarifs de transport est attribuable à une capacité limitée plutôt qu'à des fluctuations temporaires du marché.

Indice des gestionnaires de la logistique, prix du transport
(Tous les modes : aérien, maritime, routier, ferroviaire, etc.) 50 = neutre



Source: LMI

Indice PMI de l'ISM - Secteur manufacturier
50 = Neutrale



Source: PMI

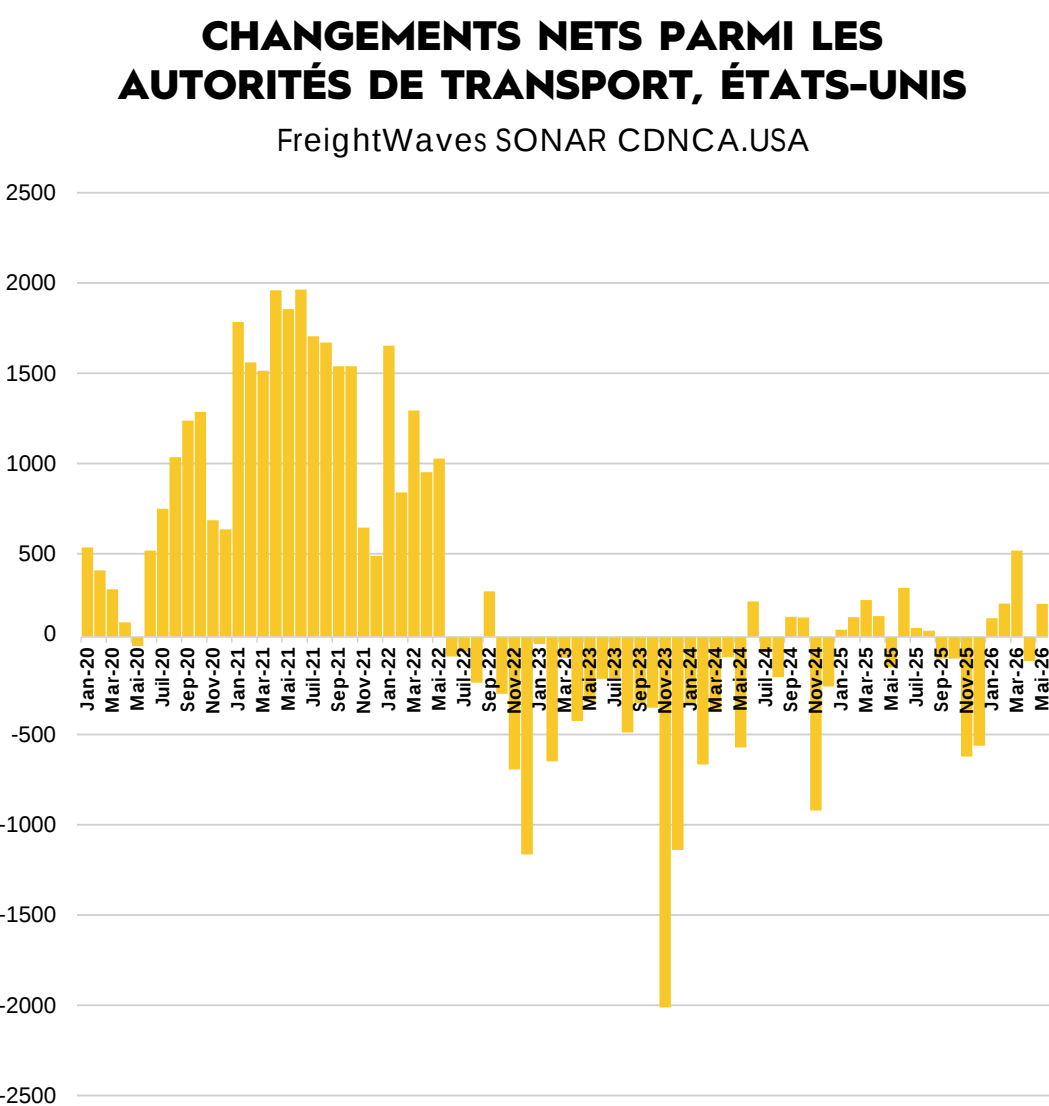
Le secteur manufacturier américain est resté en croissance pour un sixième mois consécutif. L'activité manufacturière et les niveaux de stocks ont tous deux augmenté au cours du deuxième trimestre, soutenant une demande de fret plus forte. L'augmentation des stocks pourrait également indiquer que les entreprises s'approvisionnent plus tôt afin de mieux gérer le resserrement des capacités et la hausse des coûts de transport.



MARCHÉ AMÉRICAIN DU TRANSPORT ROUTIER



Les nouvelles capacités de transport routier arrivent lentement sur le marché, ce qui rend celui-ci plus sensible aux hausses de la demande d'expédition.



Source : FreightWaves Sonar, 8 juillet 2026

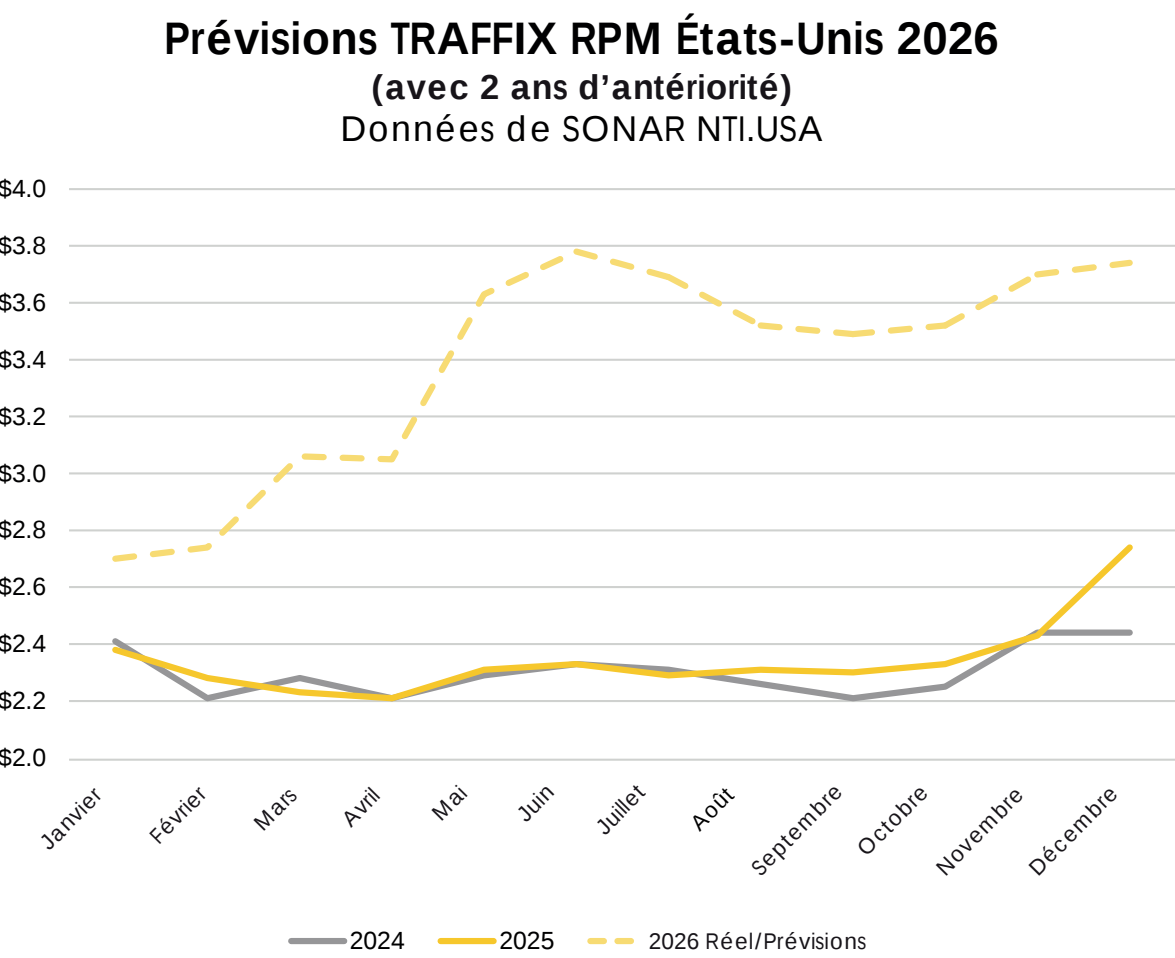
- Variation nette moyenne des autorisations au premier trimestre de 2026 : +257
- Variation nette moyenne des autorisations depuis le début du deuxième trimestre 2026 : +23
- Avril 2026 : -138
- Mai 2026 : +184

Le nombre de nouvelles entreprises de camionnage faisant leur entrée sur le marché a augmenté plus tôt cette année, mais la reprise a été inégale. Après un mois de mars plus vigoureux, le nombre de nouveaux transporteurs a diminué en avril avant de remonter légèrement en mai.

Bien que le nombre d'entreprises de camionnage quittant le marché soit inférieur à celui observé entre 2022 et 2024, les nouvelles entreprises ne s'établissent pas assez rapidement pour rééquilibrer la demande. Par conséquent, l'offre de camions disponibles demeure limitée.

Tant qu'un afflux plus important de conducteurs et d'équipement ne se produira pas sur le marché, les tarifs resteront élevés, la demande l'emportant sur l'offre.

La hausse des prix des carburants accélère la progression des taux d'intérêt, mais la dynamique sous-jacente de l'offre et de la demande demeure le principal moteur de l'inflation.



Source : FreightWaves Sonar, 8 juillet 2026

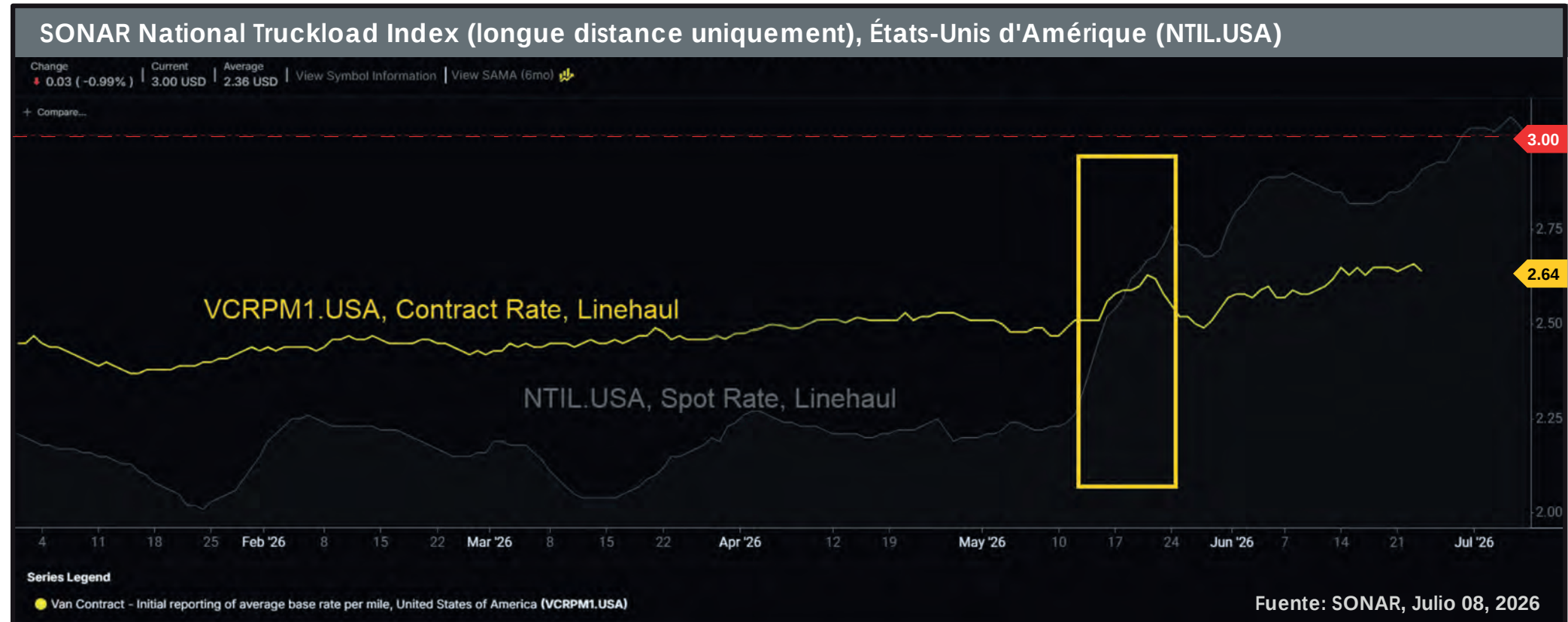
- ✓ Les tarifs au comptant ont continué d'augmenter tout au long du deuxième trimestre, atteignant 3,79 \$/mille en juin et 3,69 \$/mille en juillet.
- ✓ La hausse des prix du diesel avait fait grimper les tarifs de transport plus tôt dans l'année. Cependant, les prix du diesel ont récemment commencé à baisser, tandis que les tarifs de transport sont restés élevés. Cela suggère que c'est la pénurie de capacité, et non le carburant, qui est la principale raison de l'augmentation des coûts de transport.
- ✓ Au contraire, la disponibilité limitée de camions continue de soutenir un taux par mille plus élevé, ce qui permet aux transporteurs de facturer davantage sur le marché au comptant, ce qui a également une incidence sur les tarifs contractuels.
- ✓ Les tarifs au comptant devraient rester élevés jusqu'à la fin de l'année, avec une volatilité attendue sur l'ensemble des marchés et des modes de transport.





INVERSION DES COÛTS ENTRE LE TRANSPORT DE LIGNE AU COMPTANT ET SOUS CONTRAT

Phénomène qui n'avait pas été observé depuis la pandémie de la COVID-19, l'inversion des taux de transport sous contrat et au comptant entraîne souvent une hausse rapide des taux contractuels

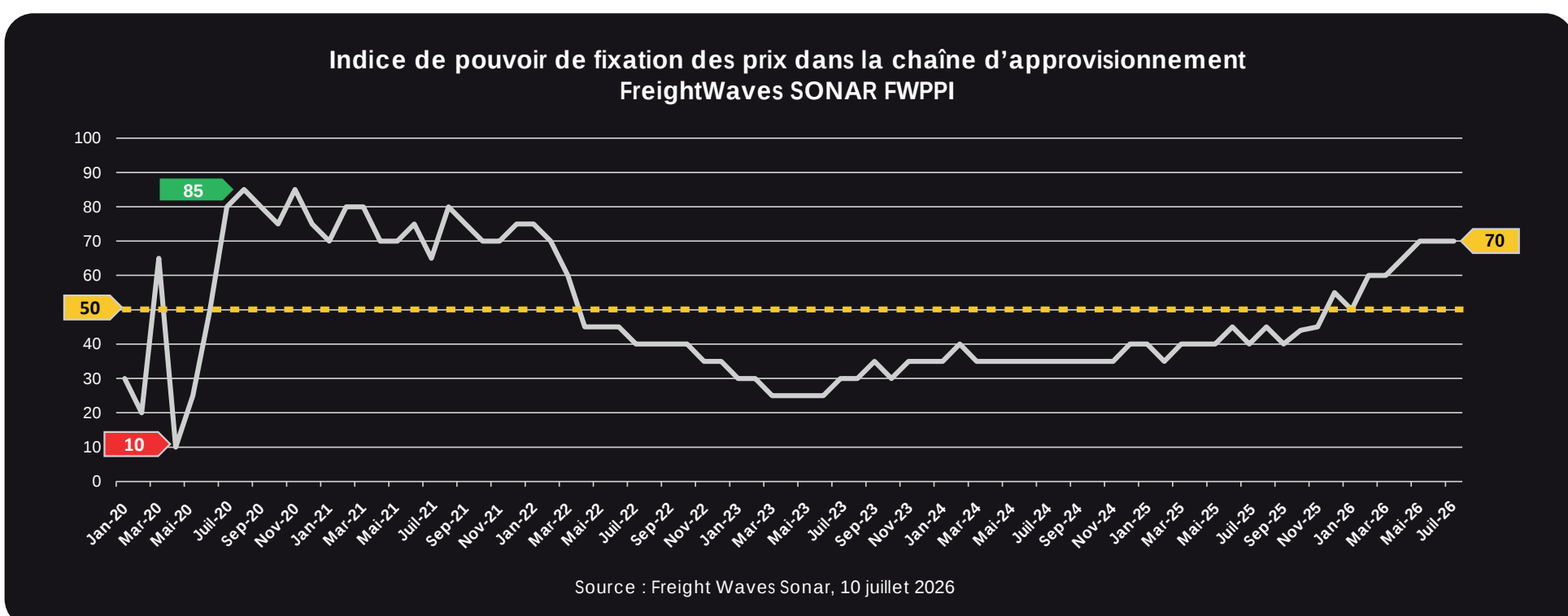


- Les tarifs de fret au comptant ont dépassé les tarifs contractuels à la fin de mai et sont restés plus élevés jusqu'en juillet. Cela indique que les prix actuels du marché ont dépassé de nombreux tarifs contractuels existants.
- Lorsque les tarifs au comptant sont supérieurs aux tarifs contractuels, les transporteurs peuvent gagner davantage en acceptant du fret au comptant. Par conséquent, certains contrats de transport pourraient devenir plus difficiles à honorer, ce qui exerce une pression à la hausse sur les futurs tarifs contractuels.



INDICE DE POUVOIR DE FIXATION DES PRIX DU FRET

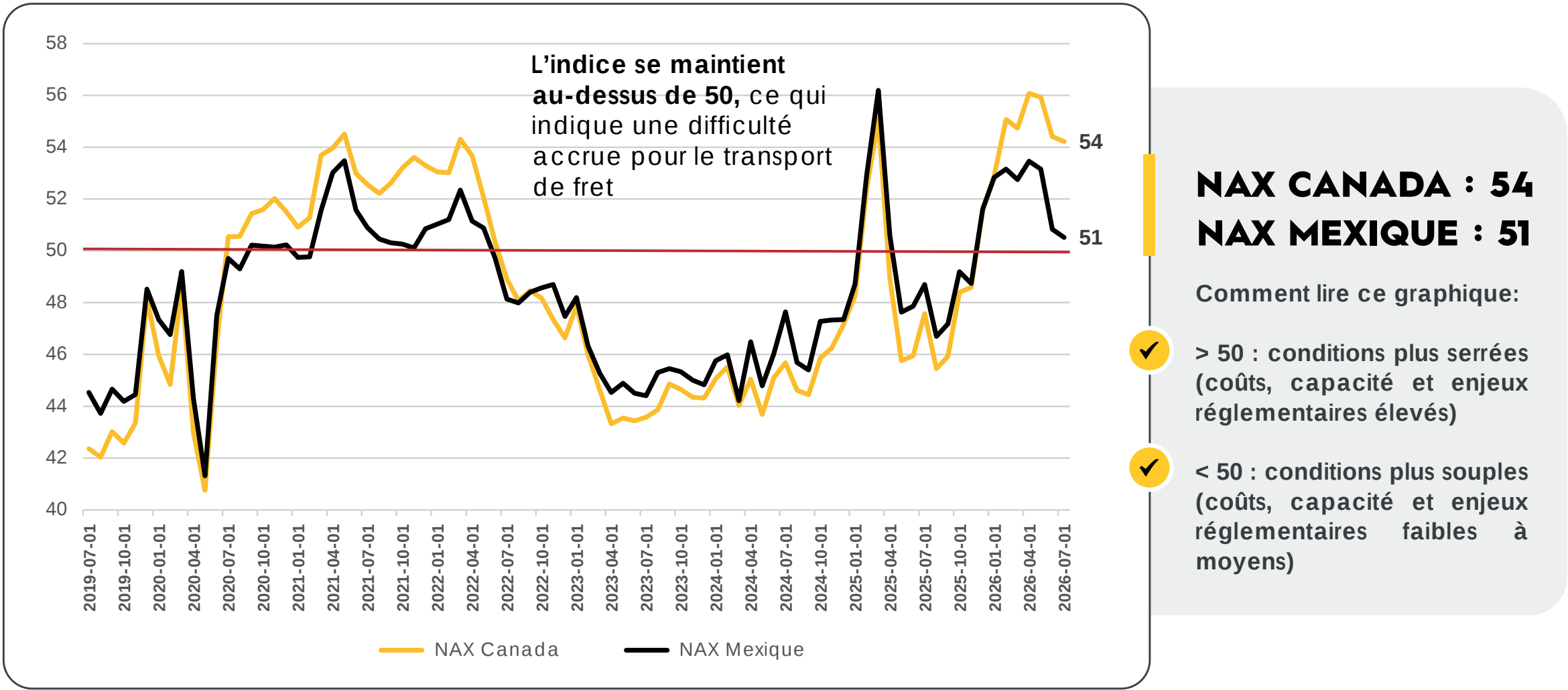
L'indice FreightWaves SONAR de pouvoir de fixation des prix dans la chaîne d'approvisionnement montre que le pouvoir de négociation s'est nettement déplacé en faveur des transporteurs. Après être resté sous la barre neutre de 50 pendant la majeure partie de 2023 et 2024, l'indice a grimpé de façon constante et se situe désormais autour de 70, ce qui indique que les transporteurs détiennent actuellement un plus grand pouvoir de fixation des prix que les expéditeurs. Cette évolution reflète un resserrement du marché du fret, caractérisé par des taux de refus plus élevés, des tarifs au comptant en hausse et une flexibilité réduite en matière de capacité, ce qui confère aux transporteurs un plus grand pouvoir de négociation tant au niveau des tarifs au comptant que lors des renégociations de contrats. Bien que le marché n'ait pas encore atteint les niveaux extrêmement favorables aux transporteurs observés pendant le cycle de la pandémie de COVID-19, l'équilibre s'est clairement éloigné des conditions favorables aux expéditeurs qui prévalaient au cours des deux dernières années. À l'avenir, le marché devrait rester favorable aux transporteurs à court terme, à moins que la capacité ne revienne plus rapidement ou que la demande de fret ne s'affaiblisse de manière significative.





CONDITIONS TRANSFRONTALIÈRES – L'INDICE NAX, JUILLET 2026

Votre baromètre de la facilité du transport transfrontalier de marchandises en Amérique du Nord
La capacité continue de poser des défis au marché, tandis que la demande et les coûts demeurent relativement équilibrés



- ✓ Le transport transfrontalier de marchandises continue d'exiger davantage de planification que d'habitude, l'indice NAX se maintenant au-dessus de 50.
- ✓ La disponibilité des camions s'est peu améliorée; il reste donc essentiel de réserver la capacité à l'avance.
- ✓ Les coûts du carburant ont légèrement baissé, mais les coûts globaux de transport demeurent élevés.
- ✓ Les échanges commerciaux et les mesures tarifaires ont légèrement augmenté ce mois-ci. Bien que cela ait peu d'impact sur les opérations quotidiennes, la poursuite de ces changements pourrait influencer la planification transfrontalière à long terme.
- ✓ Le Canada continue de faire face à des conditions plus difficiles que le Mexique, notamment en ce qui concerne l'organisation de la capacité de transport par camion.



PRÉVISIONS DE TRAFFIX

Analyses et prévisions par mode de transport



Camions à caisse sèche: Les tarifs du transport par camion à caisse sèche devraient rester élevés jusqu'en 2026, principalement en raison d'une capacité limitée. Les expéditeurs auront de la difficulté à s'assurer une capacité à long terme jusqu'à ce que l'offre et la demande de fret soient mieux équilibrées.



Chargement partiel (LTL): Les tarifs de transport par chargement partiel (LTL) devraient rester stables, avec des hausses possibles plus tard en 2026. Les transporteurs disposent encore de capacité, mais ils maintiennent une discipline tarifaire. La forte demande de transport et le transfert du fret du transport par camion complet vers le transport par chargement partiel (LTL) accentuent également la pression sur certaines parties du réseau. Les augmentations générales des tarifs pourraient faire grimper davantage les tarifs au troisième et au quatrième trimestre.



Camions à plateau: Le marché des camions à plateau se resserre rapidement en raison de la demande dans les secteurs de la construction, des infrastructures et de l'industrie. Il faut s'attendre à une pression à la hausse continue sur les tarifs tout au long de la saison de pointe.



Camions à température contrôlée: La capacité de transport réfrigéré s'est ressermée à mesure que la demande saisonnière augmentait. Les tarifs ne devraient pas baisser de manière significative d'ici la fin de la saison des fruits et légumes, avec un léger répit possible à l'automne avant que la demande liée à la protection contre le gel ne s'intensifie.



Transport intermodal: Les volumes de transport intermodal devraient augmenter de plus de 20 % par rapport à l'année dernière, car de plus en plus d'expéditeurs recherchent des solutions de rechange face au resserrement du marché du transport par camion complet. La capacité intermodale disponible devient limitée dans certains marchés d'origine. Les expéditeurs qui réservent tôt auront les meilleures chances d'obtenir de la capacité et d'éviter les perturbations.



Camionnage de conteneurs: La demande de camionnage de conteneurs s'est accélérée plus tôt que prévu, l'incertitude liée aux droits de douane ayant incité les expéditeurs à devancer leurs expéditions. Le marché connaît une congestion localisée et des conditions d'exploitation plus tendues, ce qui rend la planification précoce et la flexibilité des capacités essentielles pour les expéditeurs. Il faut s'attendre à une volatilité persistante tout au long du prochain trimestre, à mesure que la saison de pointe s'installe.



Trafic transfrontalier Canada-États-Unis: Les tarifs de transport sortants ont baissé ces dernières semaines en raison de la baisse des prix du diesel, tandis que les tarifs entrants sont restés stables. Une certaine accalmie s'est fait sentir dans le Sud-Est et en Californie à mesure que la saison d'expédition des fruits et légumes évolue. On prévoit une stabilisation au troisième et au quatrième trimestre, avec la possibilité d'obtenir à la fois des tarifs au comptant concurrentiels et des tarifs plus élevés pendant les périodes de forte demande.



Trafic transfrontalier États-Unis-Mexique: Malgré l'incertitude liée à la politique commerciale, le marché transfrontalier États-Unis-Mexique est resté stable. La capacité était globalement équilibrée, avec des conditions plus tendues pour le transport réfrigéré, les livraisons accélérées et les corridors à forte demande. Les perspectives demeurent stables, avec un resserrement modéré prévu sur les principaux axes Mexique-États-Unis-Canada.



Entreposage: La demande d'espace d'entreposage augmente, les expéditeurs constituant des stocks en prévision d'éventuels droits de douane et de la saison de pointe des expéditions. De nombreuses installations fonctionnant déjà près de leur capacité maximale, l'espace disponible devient plus difficile à trouver et plus coûteux. Si les niveaux de stocks continuent d'augmenter, davantage d'entreprises pourraient devoir louer de l'espace supplémentaire, ce qui pourrait maintenir les coûts d'entreposage à un niveau élevé sur les principaux marchés.





PRÉVISIONS DE TRAFFIX : CONSEILS POUR L'ÉTABLISSEMENT DU BUDGET

Trois scénarios de planification pour le reste de l'année 2026

1

Les tarifs restent élevés pour le reste de l'année

Les tarifs oscillent actuellement autour de sommets atteints depuis plusieurs années, la capacité de transport ne parvenant pas à répondre à la demande de fret. On peut s'attendre à ce que les tarifs plus élevés résultant de ce déséquilibre se maintiennent pour le reste de l'année 2026. Des capacités supplémentaires sont progressivement mises en service, mais la demande de fret augmente également d'une année sur l'autre. Les tarifs contractuels et au comptant étant inversés, les premiers continueront d'augmenter même si les seconds se stabilisent. Il ne faut pas s'attendre à des baisses significatives des tarifs en 2026, les tarifs contractuels devant probablement augmenter jusqu'à ce que l'inversion entre les tarifs au comptant et contractuels prenne fin.

2

Le ralentissement économique fait baisser la demande (et les tarifs)

À mesure que l'inflation se répercute sur l'économie, les dépenses de consommation et l'activité manufacturière pourraient ralentir. Cela réduirait la demande de fret et la rapprocherait davantage de la capacité de transport réduite. Cela entraînerait une baisse des tarifs de fret dans le cadre d'un ralentissement économique général. La saison des pointes serait modérée, bien qu'un retour aux tarifs de 2025 restent peu probables.

3

Le prix du carburant fait grimper les tarifs

La reprise des conflits au Moyen-Orient et l'épuisement des réserves de pétrole pourraient faire remonter le coût du diesel à des sommets historiques, cette hausse des coûts se répercutant sur les tarifs du fret. La capacité des transporteurs étant déjà réduite, cela pourrait faire grimper encore davantage les tarifs – non seulement les tarifs au comptant, mais aussi les tarifs contractuels par le biais des barèmes de carburant. Cela pourrait faire grimper les coûts du fret au-delà même des records historiques observés au début de juillet.

Conseils de planification :

Le scénario le plus probable est que les tarifs au comptant se maintiennent autour de leur fourchette actuelle pour le reste de l'année 2026, et que les tarifs contractuels continuent d'augmenter jusqu'à ce qu'ils ne soient plus inférieurs aux tarifs au comptant. Un ralentissement économique pourrait faire baisser les tarifs, tandis qu'une hausse des prix du diesel pourrait avoir l'effet inverse. La planification budgétaire devrait anticiper une inflation des tarifs contractuels pour le reste de l'année.



PRÉVISIONS DE TRAFFIX

Les capacités de fret demeureront limitées jusqu'à fin 2026



✓ La demande de fret progresse de façon constante, soutenue par le secteur manufacturier, la hausse des niveaux de stocks et l'activité saisonnière d'expédition.

✓ Le nombre de camions disponibles augmente lentement, mais pas assez rapidement pour accroître de manière significative la capacité ou faire baisser les tarifs du fret.

✓ Les tarifs du transport au comptant pourraient baisser légèrement après le pic estival, mais resteront supérieurs aux niveaux de 2025, car le nombre de camions disponibles reste insuffisant.

✓ Les prix du carburant demeurent volatils, mais les coûts de transport restent élevés, ce qui montre que c'est la disponibilité limitée des camions, et non seulement le carburant, qui maintient les tarifs de transport à un niveau élevé.

✓ Le transport par chargement partiel (LTL), le camionnage de conteneurs et le transport réfrigéré sont plus susceptibles de connaître des tarifs plus élevés et des contraintes de capacité, particulièrement dans les régions très achalandées et pour les expéditions qui doivent être acheminées rapidement.

✓ Le marché s'éloigne des faibles tarifs de transport et de l'abondante capacité de camions observés au cours des deux dernières années. Il devient de plus en plus important de planifier à l'avance pour garantir la capacité et contrôler les coûts de transport.

RECOMMANDATIONS DE TRAFFIX :

- 🎯 **Prévoyez des coûts de transport plus élevés :** Ne partez pas du principe que les tarifs du fret reviendront de sitôt aux niveaux de 2025. Utilisez les coûts de transport actuels comme point de départ pour votre budget, et prévoyez des coûts plus élevés si vous dépendez du marché au comptant, les expéditions accélérées, des expéditions sur de courtes distances ou des itinéraires très demandés.
- 🎯 **Réservez votre capacité de transport à l'avance :** Réservez le transport sur vos itinéraires les plus importants avant que la demande n'augmente. En réservant votre fret tôt, en vérifiant les tarifs plus fréquemment et en travaillant avec plusieurs transporteurs de confiance, vous pouvez réduire le recours aux expéditions au comptant, qui sont plus coûteuses.
- 🎯 **Intégrez de la souplesse dans votre chaîne d'approvisionnement :** Cherchez des occasions de faire preuve de souplesse quant à la manière et au moment où le fret est acheminé. Le recours au transport intermodal lorsque les délais de transit le permettent, le regroupement des expéditions par chargement partiel (LTL) et la planification des expéditions plus à l'avance peuvent contribuer à réduire les coûts de transport et à diminuer le risque de retards.