

Octobre 2026

T4 2026



TENDANCES DE TRAFFIX®

Mise à jour sur le marché
du quatrième trimestre 2026



WWW.TRAFFIX.COM



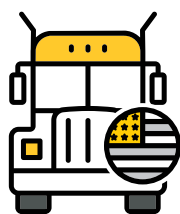
AVERTISSEMENT – PRÉVISIONS POUR L'AVENIR

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

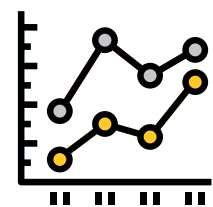
ORDRE DU JOUR



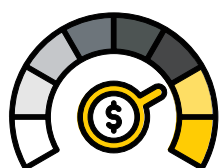
**PRINCIPAUX
INDICATEURS
DU MARCHÉ**



**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



INDICATEURS CLÉS DU MARCHÉ

Ce sont la capacité et le diesel, et non la demande, qui déterminent l'évolution du marché de transport de marchandises au quatrième trimestre.

Le pouvoir de négociation des transporteurs demeure fort

Les transporteurs disposent désormais d'un pouvoir de négociation nettement supérieur à celui qu'ils avaient il y a un an. Cela signifie que les expéditeurs doivent s'attendre à des tarifs plus fermes, à une tolérance moindre envers le fret peu performant et à une pression accrue lors des renouvellements de contrats.

Les tarifs au comptant et contractuels se sont réalignés

L'inversion des taux au comptant par rapport aux taux contractuels observée plus tôt en 2026 s'est largement corrigée. Les taux au comptant ont reculé par rapport à leur sommet estival, tandis que les taux contractuels ont augmenté, ramenant le marché à une structure plus habituelle. Le principal risque réside désormais dans le fait qu'une nouvelle hausse des taux au comptant pendant la saison de pointe pourrait accélérer la pression à la hausse sur les prix contractuels.

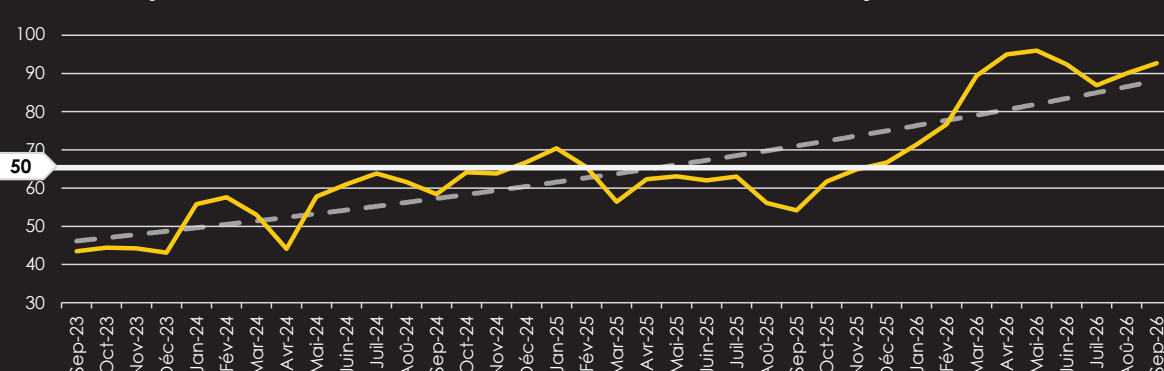
L'année 2027 démarre sur une base de coûts plus élevée

Même si les tarifs de transport cessaient d'augmenter, les budgets de 2027 partiront d'un niveau de clôture nettement plus élevé qu'au début de 2026. Le simple fait d'annualiser les niveaux contractuels de fin 2026 entraînerait une inflation d'environ 4 à 5 % par rapport à la moyenne de 2026, et ce, avant même de comptabiliser d'autres hausses du marché, la pression sur les soumissions ou les variations du prix du carburant. La capacité disponible restant limitée, il faut s'attendre à des prix élevés à moyen terme.

L'activité manufacturière a continué de progresser au troisième trimestre, tandis que les capacités ont fait grimper les coûts de transport.

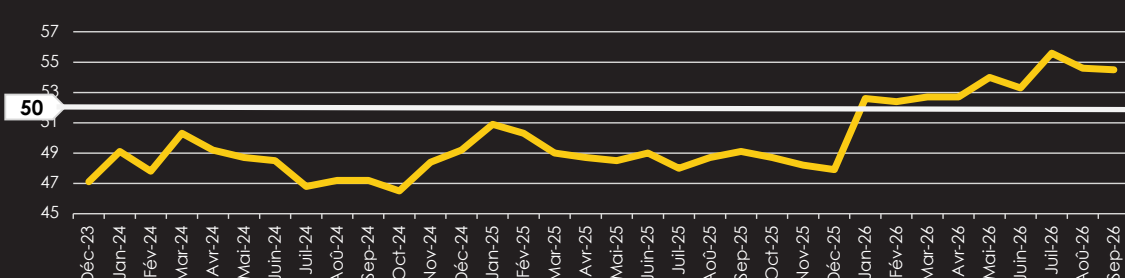
L'indice des prix du transport issu du Logistics Managers' Index (LMI) a de nouveau augmenté en septembre, indiquant que les prix du transport continuent de grimper à l'un des rythmes les plus rapides de ces dernières années, principalement en raison d'une pénurie de camions. Après une brève amélioration en août, la disponibilité des camions s'est de nouveau resserrée, et les répondants s'attendent à ce que la capacité reste limitée au cours de la prochaine année. Avec la pression supplémentaire exercée par le prix du carburant et le déplacement imminent des stocks des Fêtes vers les détaillants, les expéditeurs devraient prévoir des coûts plus élevés tout au long de la haute saison.

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 = Neutal



Source: PMI

Selon l'indice PMI manufacturier de l'ISM, le secteur manufacturier américain a connu une croissance pour un neuvième mois consécutif. Les usines continuent d'enregistrer de nouvelles commandes et de fonctionner à un rythme soutenu. Une production accrue de biens signifie davantage de marchandises à transporter, ce qui accentue la demande sur un marché qui manque déjà de camions. L'indice des stocks des clients de l'ISM® restant à un niveau bas, on peut s'attendre à des volumes d'expédition stables et à une pression sur les coûts à l'approche de la haute saison.

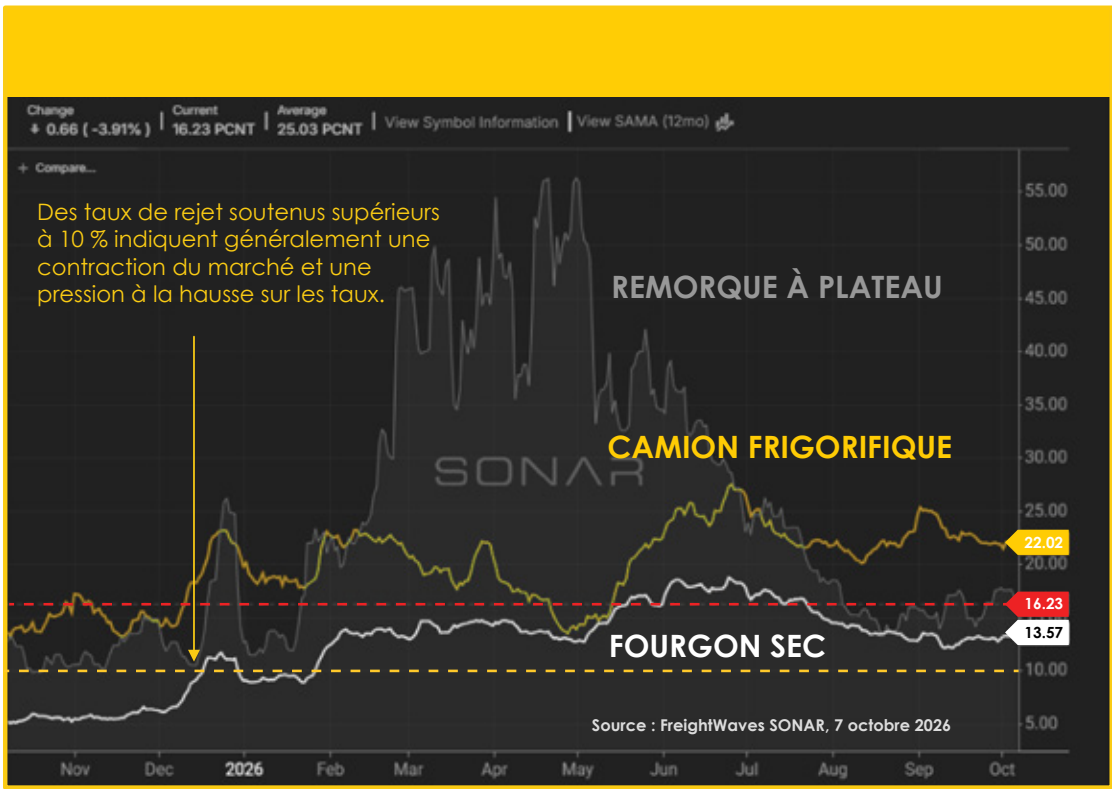


MARCHÉ AMÉRICAIN DU TRANSPORT ROUTIER



De nouvelles capacités de transport routier arrive lentement sur le marché, ce qui rend ce dernier plus sensible à la hausse de la demande de transport.

Indice de rejet des offres de fret au départ de remorque à plateau (FOTRI), États-Unis d'Amérique (FOTRI.USA)



Source : FreightWaves SONAR, 7 octobre 2026

Taux moyens de rejet des soumissions EDI au troisième trimestre :

- Camion à remorque fermée 13 %
- Camions frigorifiques 23 %
- Camions à plateau 17 %

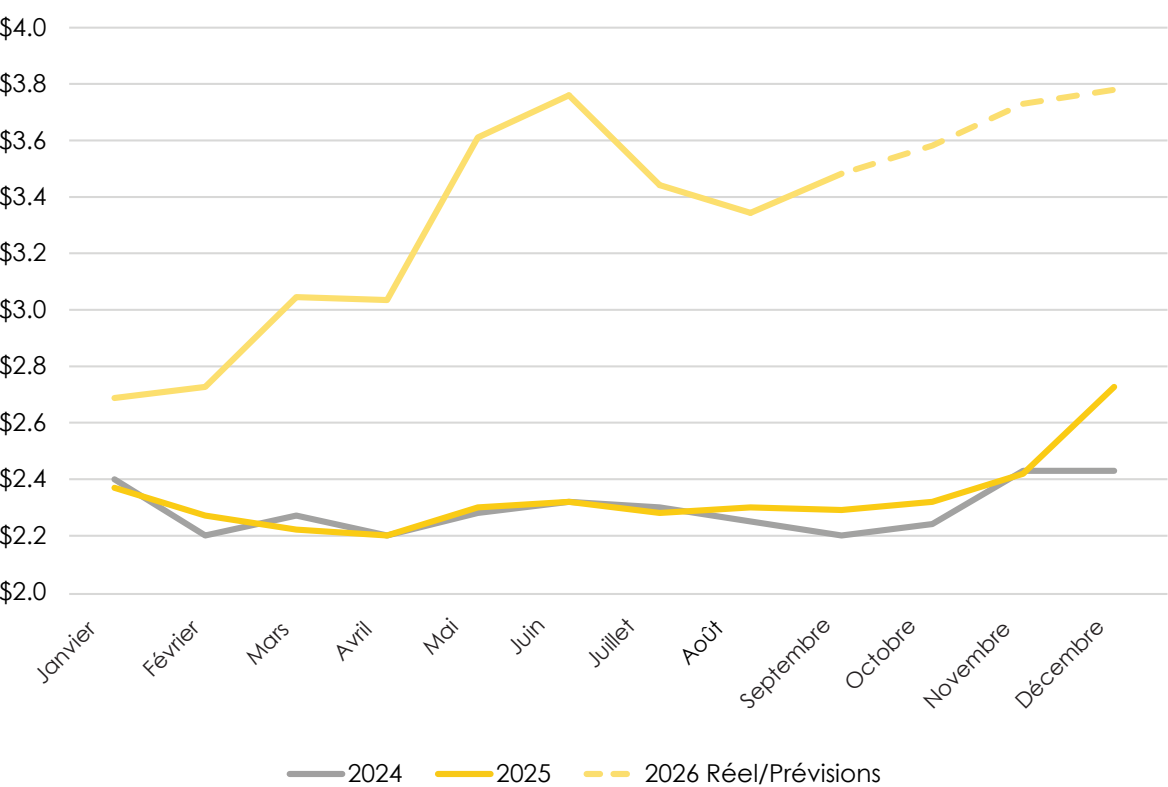
La capacité reste limitée. Les taux de refus des camions à remorque fermée ont diminué par rapport aux sommets atteints en milieu d'année, mais demeurent supérieurs aux niveaux normaux du marché. Les conditions restent encore plus tendues pour les camions frigorifiques et les camions à plateau, les taux de refus des camions frigorifiques se maintenant toujours au-dessus de 20 %.

La pression sur les prix se maintient. Historiquement, des taux de refus soutenus supérieurs à environ 10 % ont été associés à une pression accrue sur le marché au comptant et à un pouvoir de négociation accru des transporteurs. Les niveaux actuels continuent de soutenir des prix contractuels élevés jusqu'au quatrième trimestre.

La haute saison demeure le principal risque. Le ralentissement récent est encourageant, mais le marché ne s'est pas encore normalisé. Le transport saisonnier, les conditions météorologiques ou même de modestes hausses de la demande pourraient rapidement resserrer la capacité.

Le prix du carburant accélère la hausse des tarifs, mais la dynamique sous-jacente de l'offre et de la demande demeure le principal facteur d'inflation

Prévisions TRAFFIX RPM États-Unis 2026
(avec 2 ans d'antériorité)
Données de SONAR NTI.USA



Source : FreightWaves SONAR, 7 octobre 2026

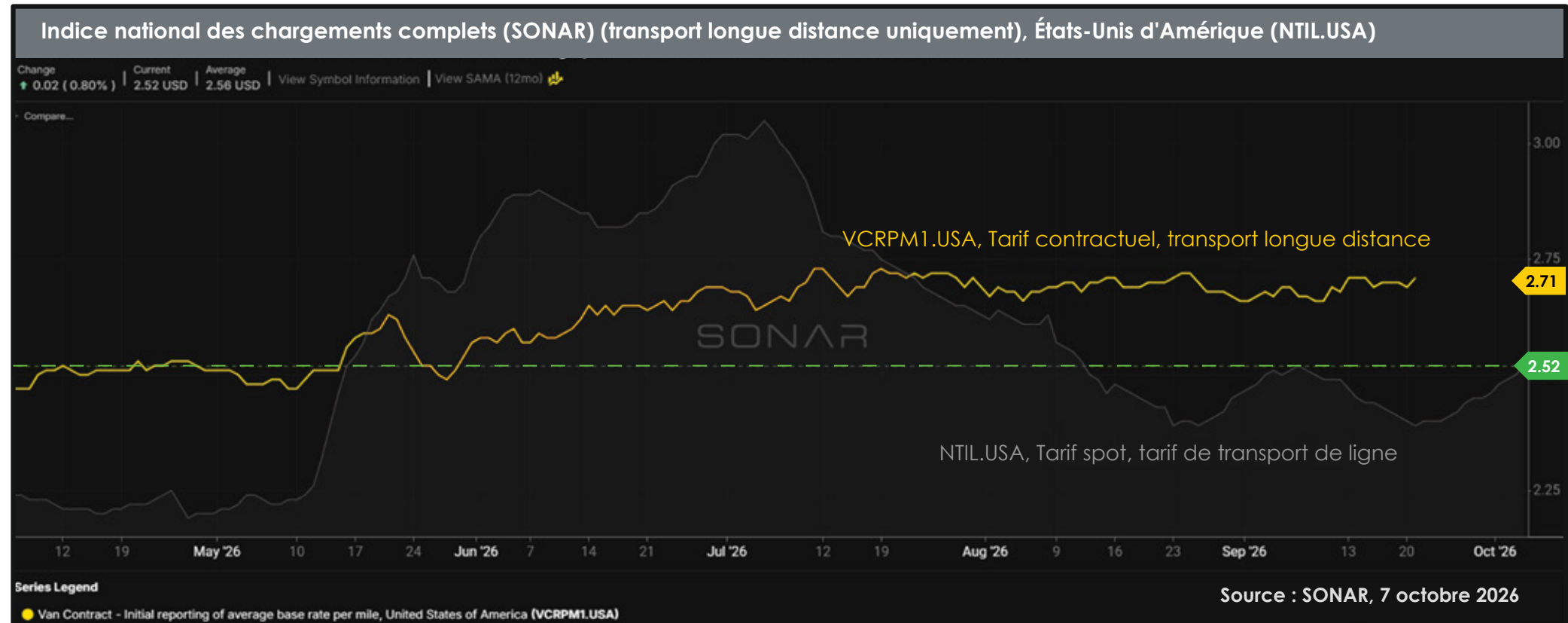
- ✓ Les tarifs au comptant ont reculé par rapport à leur sommet atteint le 4 juillet, puis ils ont commencé à remonter à la fin de septembre et pendant la première semaine d'octobre
- ✓ Les prix du diesel ont atteint des niveaux records en septembre, alourdissant les coûts de transport avant de reculer au début d'octobre
- ✓ Cependant, le manque de capacité est le principal facteur à l'origine de la hausse des tarifs
- ✓ À l'approche de la haute saison, nous nous attendons à une nouvelle pression à la hausse sur les tarifs, les tarifs au comptant pouvant même rivaliser avec les sommets atteints plus tôt cette année
- ✓ À l'horizon 2027, il faut s'attendre à une poursuite de la tendance observée en 2026, plutôt qu'à un retour aux conditions de 2025
- ✓ Les phénomènes météorologiques et autres chocs externes pourraient faire grimper les tarifs encore plus haut, tandis qu'une baisse de la demande et une récession économique pourraient les faire baisser





COMPARAISON DES COÛTS DE TRANSPORT DE LIGNE : TARIFS AU COMPTANT PAR RAPPORT AUX TARIFS CONTRACTUELS

Les tarifs contractuels ont rattrapé la hausse printanière des tarifs au comptant, revenant ainsi à une structure tarifaire plus habituelle

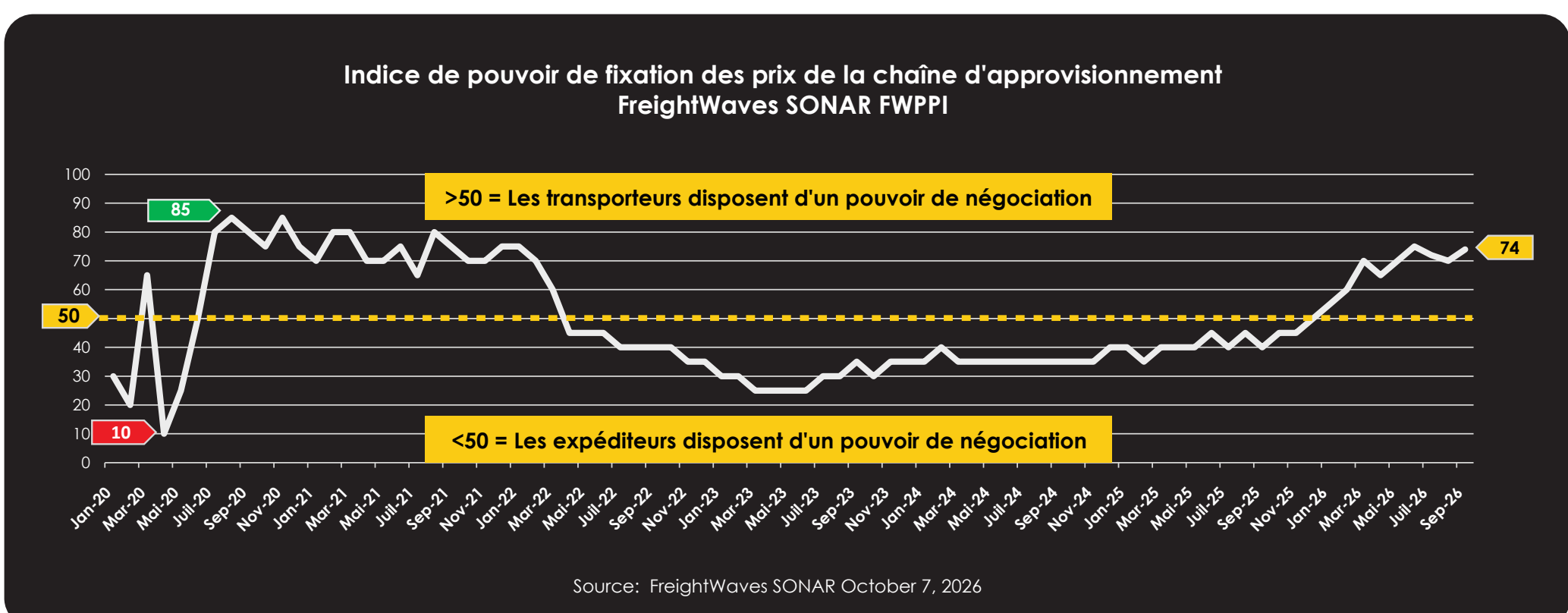


- Plus tôt cette année, les tarifs au comptant du transport de ligne ont dépassé les tarifs contractuels, ce qui a incité les transporteurs à privilégier le fret au comptant, mieux rémunéré, au détriment des chargements sous contrat. Cette pression a fait grimper les tarifs contractuels, qui sont désormais environ 10 % plus élevés qu'au printemps. (Remarque : le transport de ligne exclut les coûts de carburant)
- Les tarifs au comptant du transport de ligne ont baissé par rapport à leur sommet atteint le 4 juillet et sont à nouveau inférieurs aux tarifs contractuels du transport de ligne. Toutefois, si les tarifs au comptant continuent d'augmenter pendant la haute saison, nous nous attendrions à une pression à la hausse supplémentaire sur les tarifs contractuels. Cela revêt une importance particulière alors que nous entrons dans une période où la plupart des contrats sont renégociés avec les fournisseurs.



INDICE DE POUVOIR DE FIXATION DES PRIX DU FRET

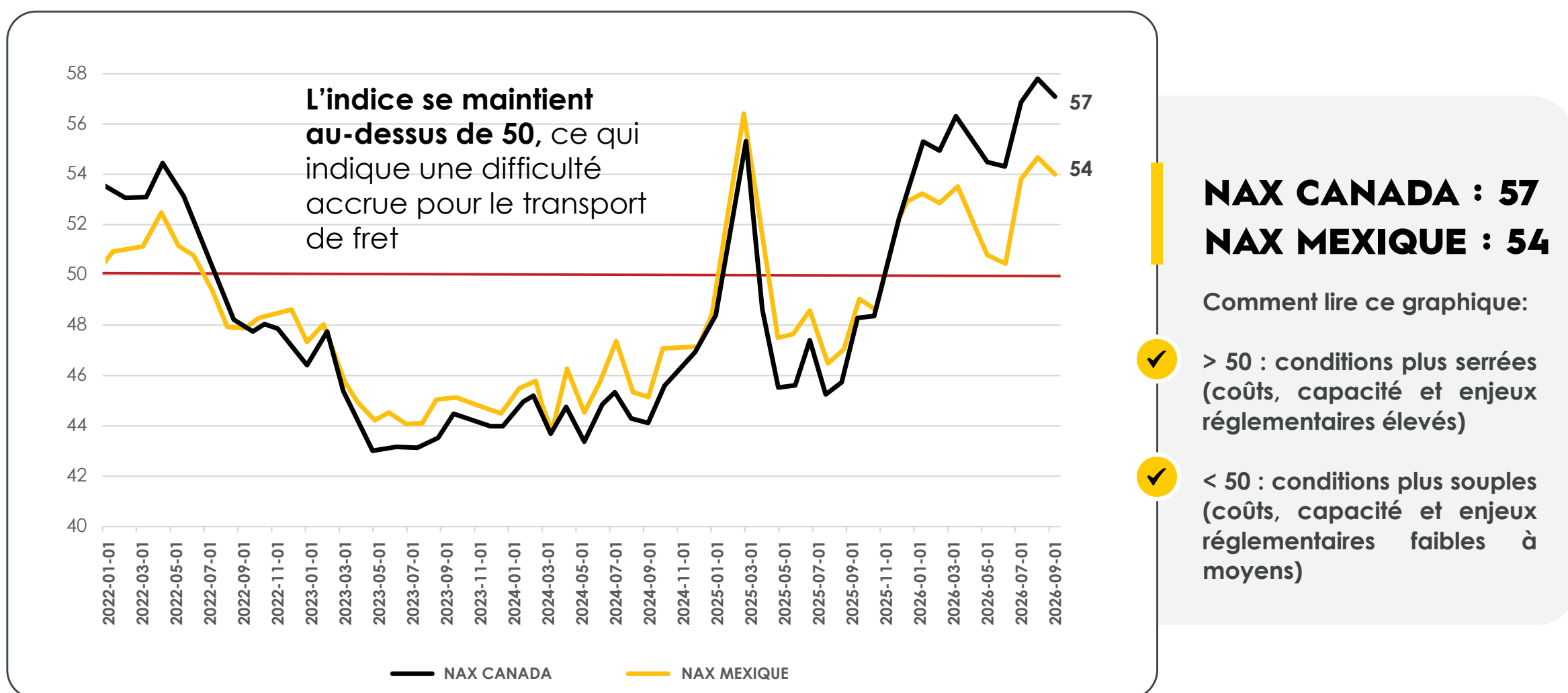
L'indice FreightWaves SONAR de pouvoir de fixation des prix dans la chaîne d'approvisionnement, qui indique si ce sont les expéditeurs ou les transporteurs qui ont le dessus dans la fixation des tarifs, s'est maintenu à près de 74 en septembre, soit un niveau proche de son plus haut depuis le début de 2022. Après plus de trois ans passés sous la barre neutre de 50, l'indice indique que les transporteurs détiennent le pouvoir depuis les trois derniers trimestres. Les conditions sont encore loin des extrêmes observés pendant la pandémie, mais les expéditeurs disposent d'un pouvoir de négociation plus faible qu'à tout autre moment depuis 2022. Les transporteurs devraient conserver cet avantage tout au long de la haute saison. Les expéditeurs doivent s'attendre à des prix fermes lors des prochaines soumissions, et le fait de nouer des relations solides avec les fournisseurs les aidera à garantir l'accès à la capacité.



CONDITIONS TRANSFRONTALIÈRES – L'INDICE NAX, OCTOBRE 2026

Votre baromètre de la facilité du transport transfrontalier en Amérique du Nord

La situation s'est légèrement améliorée, mais la capacité limitée et les coûts élevés du carburant continuent de poser des défis aux expéditeurs transfrontaliers.



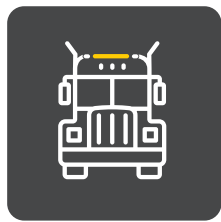
- ✓ Le transport transfrontalier nécessite toujours plus de planification que d'habitude, le Canada et le Mexique affichant tous deux des scores supérieurs à 50. Des créneaux de ramassage flexibles offrent aux transporteurs davantage de marge de manœuvre pour assurer le transport des chargements.
- ✓ La disponibilité des camions ne s'est pas améliorée malgré une demande en baisse, ce qui réduit les options si la capacité sous contrat vient à manquer. Réservez tôt les itinéraires essentiels et assurez-vous d'avoir des transporteurs de rechange prêts à intervenir.
- ✓ Les prix élevés du diesel et la capacité limitée maintiennent les coûts à un niveau élevé, même avec des volumes d'expédition faibles. Vérifiez les modalités des suppléments de carburant et les coûts totaux de transport, et pas seulement les tarifs de base.
- ✓ L'incertitude entourant les politiques commerciales persiste, mais les changements ont apporté une certaine clarté temporaire pour les expéditions entre les États-Unis et le Canada. Vérifiez les droits de douane et les coûts au dédouanement sur les itinéraires touchés.
- ✓ La situation au Canada demeure plus difficile qu'auparavant, notamment pour l'organisation de la capacité de camionnage en raison de l'incertitude liée à la politique commerciale.



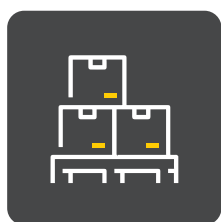


PRÉVISIONS DE TRAFFIX

Analyses et prévisions par mode de transport



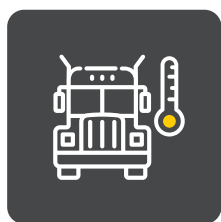
Camions à Remorque fermée: Les tarifs du transport en camion à remorque fermée devraient rester bien supérieurs à ceux de l'année dernière, en raison d'une offre réduite de camions plutôt que d'une forte demande. La capacité peut se resserrer rapidement lorsque les volumes augmentent, et les coûts élevés du carburant pourraient pousser certains transporteurs à se retirer du marché. Il faut s'attendre à une volatilité pendant la période des Fêtes et jusqu'à la fin de l'année.



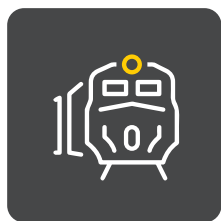
Chargement partiel (LTL): Les tarifs du transport par chargement partiel (LTL) devraient rester stables, avec des hausses de tarifs probables de la part des transporteurs en décembre et en janvier, en particulier pour les expéditeurs qui concluent des contrats directement avec les transporteurs. La capacité de transport par camion complet étant limitée, une plus grande partie du fret est acheminée par LTL, ce qui confère aux transporteurs un pouvoir de négociation accru en matière de tarification.



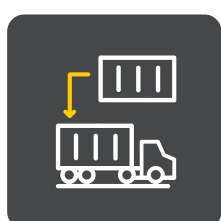
Camions à plateau: Les marchés des camions à plateau se resserrent rapidement en raison de la demande dans les secteurs de la construction, des infrastructures et de l'industrie. On s'attend à ce que la pression à la hausse sur les tarifs se maintienne tout au long de la haute saison.



Camions à température contrôlée: La capacité de transport réfrigéré s'est resserrée 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.



Intermodal: Les volumes intermodaux devraient continuer de croître, les expéditeurs recherchant des solutions de rechange à un marché du transport par camion complet de plus en plus tendu. 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.



Factage: Prévoyez des perturbations persistantes tout au long du quatrième trimestre. La hausse des tarifs maritimes, le volume élevé des importations et l'augmentation des coûts du carburant mettent à rude épreuve les ports, l'équipement et le transport routier. Préparez-vous à des coûts plus élevés et à des délais d'exécution plus longs.



Trafic transfrontalier Canada-États-Unis: Les tarifs de transport sortant ont fortement augmenté à l'approche du quatrième trimestre, et l'imprévisibilité des prix du diesel devrait continuer d'exercer une pression sur les tarifs tout au long de l'hiver. La pénurie de conducteurs pourrait accroître la volatilité en novembre et en décembre. Le fret entrant au Canada reste faible; les expéditeurs peuvent donc obtenir de la capacité à des tarifs inférieurs à ceux du marché en comparant soigneusement les offres et en réservant tôt.



Trafic transfrontalier États-Unis-Mexique: La demande commerciale demeure forte, Laredo demeurant la principale porte d'entrée. L'offre de camions en direction du nord s'est resserrée, et les retards à la frontière sont de plus en plus liés à l'équipement, à la paperasserie et à la congestion, une situation aggravée par un nouveau processus d'avis de passage (AVC). Il faut s'attendre à un marché tendu mais gérable jusqu'à la fin de l'année. Planifiez tôt, réservez vos transporteurs et préparez vos documents à l'avance.



Entreposage: La demande d'entreposage s'intensifie à l'approche de la fin de l'année, à mesure que les niveaux de stocks se reconstituent et que la capacité disponible se resserre. Pour les expéditeurs ayant besoin de capacité pendant les périodes de pointe ou pour faire face à un surplus de marchandises, l'entreposage par des tiers peut offrir une flexibilité sans engagement à long terme en matière d'espace.





PRÉVISIONS DE TRAFFIX : CONSEILS POUR L'ÉTABLISSEMENT DU BUDGET

Trois scénarios de planification pour 2027

1

Scénario de base : les tarifs élevés se maintiennent, avec une inflation modérée

Le scénario le plus probable est que l'année 2027 débute avec des taux de base nettement plus élevés qu'en 2026, les prix contractuels restant fermes tout au long de la saison des soumissions. Même si les taux au comptant se stabilisent, le taux de sortie plus élevé de 2026 engendre une inflation sous-jacente avant même que tout autre mouvement du marché ne se produise. Une augmentation de 5 à 8 % des frais de transport de ligne sur l'ensemble de l'année constitue une fourchette de planification solide pour la plupart des budgets de transport par camion complet.

2

Scénario de ralentissement : la demande faiblit et la pression sur les prix s'atténue

Si la croissance économique ralentit, que la demande de fret s'affaiblit et que la haute saison s'avère moins perturbatrice que prévu, les prix au comptant pourraient baisser et les hausses contractuelles pourraient se modérer plus tard dans l'année. Cependant, comme 2027 démarre à partir d'une base de coûts plus élevée, une baisse significative sur l'ensemble de l'année par rapport à 2026 reste peu probable. Ce scénario correspondrait davantage à un ralentissement de l'inflation qu'à une véritable déflation, et il serait prudent de prévoir une hausse de 2 à 5 % sur l'ensemble de l'année.

3

Scénario de marché tendu : la capacité demeure limitée et la vigueur de la période de pointe se prolonge

Si le taux de rejet des soumissions reste élevé, si les tarifs au comptant augmentent pendant la période de pointe et/ou si les conditions météorologiques, le coût du carburant ou d'autres perturbations resserrent davantage le marché, les prix contractuels pourraient être révisés à la hausse de manière significative lors des cycles de soumissions de 2027. Des hausses à un chiffre élevées deviendraient plus courantes, avec une pression à deux chiffres possible sur les itinéraires difficiles ou soumis à des contraintes de capacité. Les dépenses sur l'ensemble de l'année pourraient être de 8 à 12 % plus élevées, voire davantage.

Conseils de planification :

Pour la plupart des expéditeurs, une hausse de 5 % à 8 % d'une année sur l'autre pour le transport par chargement complet constitue une fourchette de planification de base raisonnable pour 2027, avec un risque de taux plus élevés au cours du premier semestre. Le point clé pour l'établissement du budget est que l'année 2027 démarre à partir du contexte tarifaire plus élevé observé à la fin de 2026, et non à partir de la moyenne de 2026. Une inflation des tarifs d'environ 4 à 5 % peut être estimée simplement en annualisant les taux contractuels en vigueur à la fin de 2026, avant de tenir compte des nouvelles pressions sur les soumissions ou du coût du carburant. Le coût du carburant devrait également être budgétisé séparément, car il peut évoluer de manière significative indépendamment du transport de ligne.



PREVISIONES DE TRAFFIX:

Les conditions tendues se poursuivront en 2027



- ✓ La demande de transport de marchandises est relativement stable d'une année à l'autre à l'approche du quatrième trimestre, l'amélioration du secteur manufacturier constituant un facteur favorable.
- ✓ Le manque de capacité reste le principal facteur déterminant sur le marché du transport de marchandises, les camions étant toujours en pénurie et les refus de soumissions demeurant élevés.
- ✓ Les prix du diesel sont devenus un autre facteur majeur de hausse des dépenses logistiques globales, notamment en raison des barèmes de surcoûts de carburant prévus dans les contrats.
- ✓ Une pression renouvelée sur le marché au comptant pourrait exercer une pression à la hausse supplémentaire sur les tarifs contractuels.
- ✓ La pression sur les prix s'étend au-delà du transport par camion complet, bien que le transport intermodal puisse encore offrir des possibilités d'économies pour le transport de longue distance avec un délai de préavis suffisant.
- ✓ Comme la capacité reste limitée et que la demande de transport devrait augmenter à l'approche de la haute saison, il faut s'attendre à un contexte instable pour la plupart des expéditeurs et dans la plupart des régions.

RECOMMANDATIONS DE TRAFFIX :

- 🎯 **Préparez-vous à la période de pointe :** Attendez-vous à des conditions instables, à une capacité limitée et à des délais serrés. Définissez clairement, tant à l'interne qu'à l'externe, les attentes concernant les obstacles auxquels l'ensemble du marché sera confronté. Envisagez de constituer des stocks de sécurité supplémentaires lorsque cela est possible. Évaluez d'autres modes de transport et préparez-vous à de fortes hausses des tarifs au comptant pendant la période de pointe.
- 🎯 **Prévoyez l'inflation dans votre budget :** Prévoyez des hausses de tarifs d'une année sur l'autre jusqu'au quatrième trimestre et tout au long de 2027. Séparez les hypothèses relatives au transport de ligne, au carburant et aux frais accessoires afin de pouvoir gérer les changements de manière indépendante. Harmonisez les prévisions et les perspectives à l'interne et avec les principaux fournisseurs de services de transport.
- 🎯 **Préservez votre souplesse :** Évitez de vous engager de manière excessive sur des tarifs à long terme lorsque les conditions du marché sont tendues. Optez pour des durées plus courtes, des structures indexées, la conversion de mode de transport et des stratégies spécifiques à chaque itinéraire, le cas échéant, afin de pouvoir tirer parti d'un éventuel assouplissement des conditions plus tard en 2027.