

Sur la voie de la relance : Réévaluation des pénuries de main-d'œuvre en camionnage et logistique

Décembre 2021



L'initiative d'information sur le marché du travail de RH Camionnage Canada procure de l'information complète et détaillée sur le marché du travail, afin d'aider les employeurs à composer avec les défis de main-d'œuvre actuels et à venir.

Ce projet est financé en partie par le Programme d'appui aux initiatives sectorielles (PAIS) du gouvernement du Canada. Les opinions et interprétations que l'on retrouve dans cette publication sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement celles du gouvernement du Canada.

Nous tenons également à reconnaître l'implication de notre partenaire, l'Alliance canadienne du camionnage (ACC).



Pour plus d'information au sujet de ce rapport ou de RH Camionnage Canada, veuillez communiquer avec nous :

(613) 244-4800 / theteam@truckinghr.com / www.truckinghr.com

Lorsque vous utilisez ou faites référence à l'information contenue dans ce rapport, veuillez citer RH Camionnage Canada ou utiliser la référence suivante : RH Camionnage Canada. (2021). *Sur la voie de la relance : Réévaluation des pénuries de main-d'œuvre en camionnage et logistique*. Ottawa : RH Camionnage Canada.





i. Table des matières



1	Sommaire exécutif – Sur la voie de la relance	1
2	Contexte	3
3	Recherche mise à jour sur le marché du travail en camionnage et	6
	logistique - 2021	
	Le camionnage et la logistique ont connu une contraction	6
	notable de leurs revenus au début de la pandémie	
	La demande en main-d'œuvre pour des chauffeurs de camions	9
	a été affectée de façon disproportionnée par le ralentissement	
	de l'activité économique	
4	Sur la voie de la relance : Défis du marché du travail à venir pour	13
	le camionnage et la logistique	
	La reprise économique alimente une robuste demande en	13
	main-d'œuvre	
	Comment les employeurs du camionnage et de la logistique	13
	voient-ils la relance?	
	Quels obstacles à la relance sont préoccupants pour les entreprises . . .	15
	de camionnage et de logistique?	
	Quelles activités de RH représenteront le plus de défis dans l'avenir? . . .	16
5	Regardons vers l'avant : S'attaquer aux enjeux clés du marché	17
	du travail	







1.0 Sommaire Exécutif

1

La pandémie de COVID-19 a souligné l'importance de s'attaquer aux pénuries de main-d'œuvre aigües au sein du secteur du camionnage et de la logistique afin de soutenir la reprise économique au Canada. Omettre de répondre aux défis posés à la chaîne d'approvisionnement du Canada ne fait qu'ajouter des obstacles potentiels au redressement de notre économie en entier, de l'agriculture au secteur minier en passant par la construction et le commerce de détail/de gros.

La recherche pré-COVID sur le marché du travail de RH Camionnage Canada « La voie à suivre : Résoudre la pénurie de main-d'œuvre dans l'industrie du camionnage et de la logistique au Canada », publiée au début de 2019 concluait à des pénuries de main-d'œuvre aigües, en particulier chez les chauffeurs de camions, comme le démontraient des taux de vacance élevés et de faibles niveaux de chômage. L'inadéquation entre la demande et l'offre de travailleurs indiquait qu'il pourrait y avoir jusqu'à 55 600 postes de chauffeurs vacants entre 2019 et 2023. On estimait que le taux de vacance pré-COVID pour les chauffeurs de camions allait atteindre 7,4% d'ici 2023, un taux bien supérieur à d'autres professions du secteur.

Le défi pour l'industrie d'embaucher des chauffeurs est amplifié par de forts taux de roulement de personnel, un grand nombre de travailleurs quittant leur emploi pour partir à la retraite, changer d'emploi ou quitter l'industrie tout court. Notre prévision d'offre de main-d'œuvre projetait que près de 36 000 travailleurs quitteraient pour la retraite entre 2019 et 2023 et que 136 600 autres allaient quitter leur emploi pour une raison autre que la retraite.

Notre nouvelle recherche sur le marché du travail, menée à la mi-2021, amène une compréhension plus approfondie de la manière dont la demande en chauffeurs a été affectée par la pandémie et comment la reprise de l'économie canadienne progressait. Parmi les principales conclusions, on retrouve :

- La moitié des employeurs qui ont répondu à notre sondage disent que leurs revenus ont été plus faibles en 2020 qu'en 2019. Par contre, chez les entreprises de camionnage qui transportent principalement des biens essentiels, 41% ont rapporté des hausses de revenus en 2020.
- La demande en services de camionnage a été frappée le plus durement par le déclin de secteurs comme le manufacturier, les mines, l'extraction de gaz et de pétrole, la construction et le commerce de détail/de gros.
- Malgré la baisse initiale de la demande, le marché du travail en camionnage et logistique a rapidement connu une reprise, le taux d'emploi chez les chauffeurs revenant à ses niveaux pré-pandémie dès septembre 2020.



1



- Deux tiers des employeurs sondés ont déclaré être incapables de combler tous les postes de chauffeurs nécessaires et leur taux de vacance estimé pour 2021 était de 7,5%.
- Au deuxième trimestre de 2021, les postes de chauffeurs vacants étaient aussi élevés que 18 310, une hausse de 4 330 postes par rapport au dernier trimestre de 2019, avant le début de la pandémie.
- Nos nouvelles projections de demande estiment que le nombre de postes vacants continuera d'augmenter, pour atteindre 24 700 en 2025.
- Près d'un tiers des employeurs sondés ont indiqué avoir constaté une hausse de leurs taux de départs à la retraite depuis le début de la pandémie. Deux cinquièmes (40%) des employeurs ont connu une hausse de leur taux de roulement volontaire.
- Plus de 75% des employeurs estiment que les pénuries de main-d'œuvre chez les chauffeurs représenteront un défi et 46% des employeurs estiment que les pénuries de main-d'œuvre pour les postes autres que la conduite représenteront aussi un défi. Enfin, 56% des employeurs identifient les pénuries de main-d'œuvre chez les chauffeurs comme leur principale préoccupation.

Le secteur du camionnage et de la logistique a besoin d'aide pour s'attaquer aux constantes pénuries de main-d'œuvre. Le recrutement et la formation de nouveaux chauffeurs de camions seront les clés du soutien à la reprise économique du Canada. RH Camionnage Canada est dédiée à contribuer au soutien d'une chaîne d'approvisionnement plus saine et à offrir des programmes clés visant à atténuer les défis de marché du travail auxquels le secteur du camionnage et de la logistique fait face sur la voie de la relance.



2

2.0 Contexte

En mars 2020, quelques jours à peine avant que l'Organisation mondiale de la Santé ait déclaré que la propagation de la COVID-19 avait atteint le statut de pandémie, RH Camionnage Canada publiait « *La voie à suivre : Résoudre la pénurie de main-d'œuvre dans l'industrie du camionnage et de la logistique au Canada.* » Cette étude inédite procurait une analyse détaillée de la pénurie chronique de chauffeurs de camions sur le marché canadien du travail. Le rapport évaluait par ailleurs les défis futurs de main-d'œuvre auxquels l'industrie ferait face, établissant des prévisions d'offre et de demande de 2019 à 2023. Ces prévisions pré-pandémie démontraient que, sans amélioration significative de sa capacité à attirer et retenir des travailleurs, notre industrie verrait sa pénurie de main-d'œuvre s'aggraver, en particulier pour ce qui est des chauffeurs de camions.

La voie à suivre rapportait que :

- Entre 2016 et 2019, le nombre moyen de postes vacants de chauffeurs de camions a plus que doublé, passant de 8 600 à 20 500. Plus de 60% des employeurs sondés en 2019 ont déclaré qu'ils étaient incapables de combler tous leurs postes de chauffeurs de camions. En 2023, la demande totale en chauffeurs de camions devrait atteindre 341 000 chauffeurs et plus de 25 300 de ces emplois seront vacants. Cela représente un taux de vacance de 7,4%, le plus élevé de toutes les professions clés du secteur.
- Dans nos prévisions pré-COVID, il n'était pas escompté que l'offre de chauffeurs au Canada maintienne le rythme de la robuste hausse de la demande. Le profil démographique de la profession indique que 32% des chauffeurs de camions ont plus de 55 ans. Alors que le secteur estime que 36 000 de ces chauffeurs d'expérience seront partis à la retraite entre 2019 et 2023, les processus de recrutement des employeurs doivent de plus en plus se concentrer sur l'embauche et la formation de nouveaux chauffeurs pour les remplacer. De la pression additionnelle vient du taux élevé de roulement volontaire¹ chez les chauffeurs, alors qu'il est estimé que 136 300 chauffeurs auront changé d'emploi ou quitté l'industrie tout court entre 2019 et 2023. Sur l'autre front, il n'est pas prévu que le débit entrant de chauffeurs provenant de nouveaux arrivants, de l'immigration et de résidents non permanents suive le rythme du débit sortant. Nos prévisions d'offre démontraient qu'entre 2019 et 2023, l'offre totale de chauffeurs de camions aura diminué de plus 3 970 travailleurs. Nous avons estimé que l'offre totale de chauffeurs sera d'environ 327 300 en 2023.

¹ Le roulement volontaire provient d'un départ initié par l'employé (par exemple un employé qui quitte pour un autre emploi ou pour prendre soin de sa famille).



2

- En prenant pour acquis que la capacité du secteur à attirer et retenir des travailleurs ne s'améliore pas, la pénurie de chauffeurs devrait s'aggraver. Selon nos prévisions pré-COVID, il est probable que les employeurs continueront à avoir du mal à trouver tous les chauffeurs dont ils ont besoin. Notre modèle projetait que plus de 11 000 postes de chauffeurs demeureraient non comblés² chaque année entre 2019 et 2023, le tout résultant en un manque cumulatif de 55 630 chauffeurs.



Au début de la COVID-19, le marché du travail du secteur du camionnage et de la logistique est temporairement passé d'une situation de pénuries de main-d'œuvre à de soudaines mises à pied et à un taux de chômage à la hausse, même chez les chauffeurs de camions, particulièrement durement atteints lors de la phase initiale de la pandémie (*Voir Graphique 1*). Notre recherche évolutive du marché du travail a démontré qu'au cours des deux premiers trimestres de 2020, l'emploi a décliné chez les chauffeurs de camions, 49 000 emplois étant perdus et le taux de chômage chez les chauffeurs atteignant un sommet record de 12,1% en juin 2020. La profession s'est cependant rapidement redressée avec le ralentissement de la première vague, revenant à des niveaux d'emploi pré-pandémie en septembre 2020. En octobre 2020, le taux de chômage chez les chauffeurs de camions avait chuté à 4,3%, environ le même niveau qu'en décembre 2019.

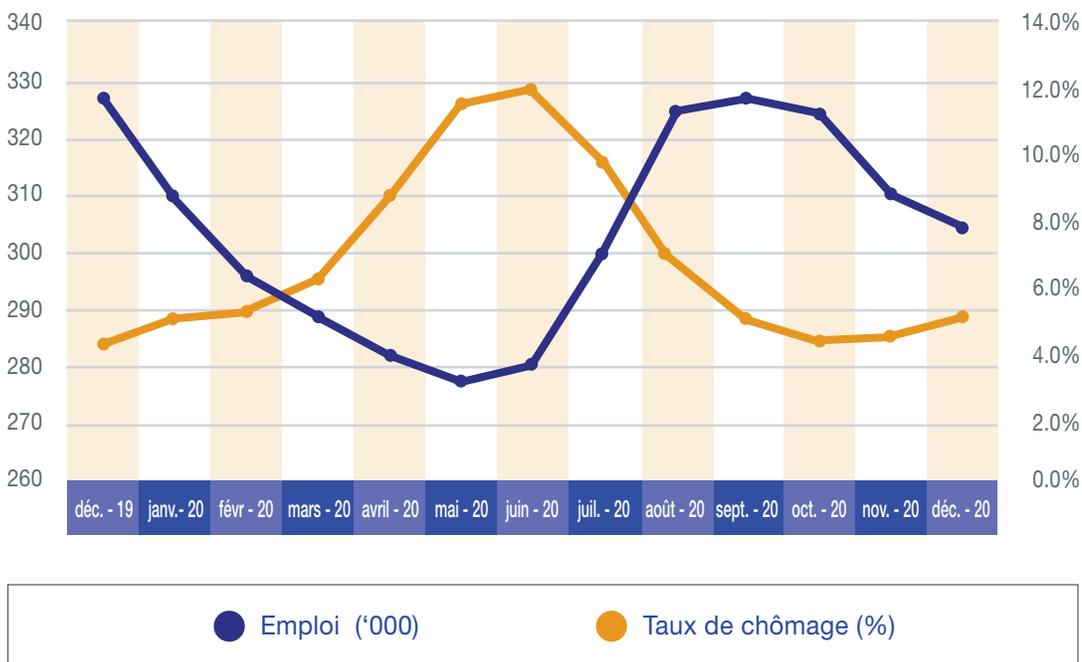


2

Graphique 1

L'emploi des chauffeurs de camions décline et le taux de chômage grimpe au cours des deux premiers trimestres de 2020

L'emploi et le taux de chômage * Chauffeurs de camions déc. 2019 - déc. 2020



* Moyennes mobiles de trois mois
Source : RH Camionnage Canada, Enquête sur la population active, demande spéciale de données, 2021.

L'arrivée des deuxième et troisième vagues de COVID-19 n'a pas résulté en de telles chutes précipitées de l'emploi, ni en une hausse du taux de chômage chez les chauffeurs. Cela indique probablement que l'ouverture prudente et graduelle de l'économie canadienne alimentait une reprise de la demande en services de camionnage, haussant du même coup la demande en chauffeurs de camions. Selon les plus récentes données disponibles de Statistique Canada, les postes de chauffeurs vacants étaient au nombre de 18 310 au deuxième trimestre de 2021, en hausse de 4 330 comparativement au dernier trimestre de 2019, avant le début de la pandémie. c (Source : Statistique Canada. Tableau 14-10-0328-01 Postes vacants, proportion des postes vacants et moyenne du salaire horaire offert selon certaines caractéristiques, données trimestrielles non désaisonnalisées.)



3

3.0 Recherche mise à jour sur le marché du travail en camionnage et logistique - 2021

La pandémie de COVID-19 a rappelé à quel point le secteur du camionnage et de la logistique est vital au bien-être des Canadiens et à la santé de l'économie dans son ensemble. Les chauffeurs de camions, qu'ils soient employés de flottes ou routiers autonomes, font en sorte que les biens essentiels tels que la nourriture, les fournitures médicales ou le carburant soient livrés aux épiceries, aux hôpitaux et aux stations d'essence. D'autre part, les chauffeurs livreurs et de services de messagerie assurent la livraison de toute une panoplie de produits de consommation aux Canadiens, qui sont rapidement passés au commerce en ligne afin de se conformer aux mesures de distanciation physique.

En réponse à l'émergence d'une reprise économique, RH Camionnage Canada a récemment terminé un processus de mise à jour de l'information du marché du travail qui a duré six mois, étendant nos prévisions de demande de main-d'œuvre sur deux années supplémentaires, jusqu'en 2025, et en déployant de nouveau notre sondage auprès des employeurs³. Cette recherche a réévalué les défis d'emploi de l'industrie entre 2021 et 2025 et a mis en lumière la nature essentielle de l'industrie du camionnage et de la logistique pour la reprise de pratiquement tout autre secteur de l'économie canadienne. Ce rapport résume les résultats mis à jour de projections de demande en main-d'œuvre et vise à fournir à ses lecteurs une perspective sur la progression de la reprise économique au Canada et des mécanismes qui dictent la demande pour les professions clés en camionnage et logistique.

Le camionnage et la logistique ont connu une contraction notable de leurs revenus au début de la pandémie

Malgré son rôle vital dans les chaînes d'approvisionnement du Canada, aidant à maintenir le transport de biens essentiels pendant la COVID-19, le secteur du camionnage et de la logistique n'était pas immunisé contre les effets économiques négatifs de la pandémie. Les revenus de nombreuses entreprises de camionnage et de logistique ont été affectés négativement par la pandémie. La moitié (51%) des employeurs sondés ont vécu une baisse de revenus en 2020 comparativement à 2019 (*Voir Graphique 2*). Près des deux tiers (65%) des entreprises transportant des biens

³ Notre prévision pré-COVID du marché du travail incluait des projections d'offre de main-d'œuvre. Puisque les projections d'offre s'appuient en bonne partie sur les données de recensement qui ne seront disponibles qu'à la fin de 2022, notre prévision révisée ne concerne que la demande en main-d'œuvre.



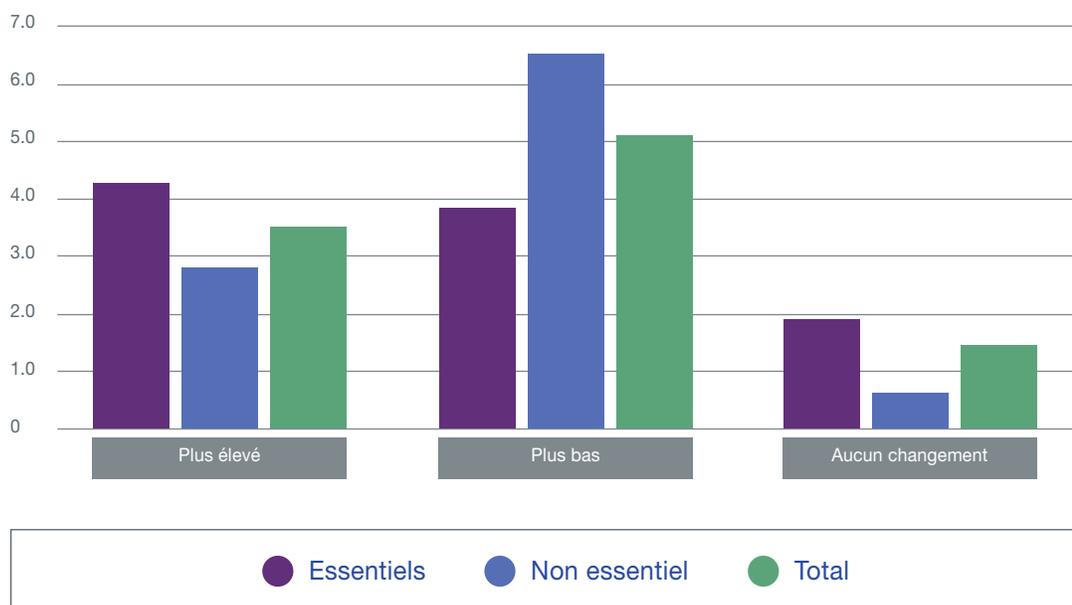
3

non essentiels ont connu une baisse de revenus contre seulement 38% des répondants qui transportent des biens essentiels. Il est cependant à noter que 41% des entreprises transportant principalement des biens essentiels ont vu leurs revenus augmenter en 2020 par rapport à 2019.

Graphique 2

La plupart des entreprises transportant des biens non essentiels ont connu une baisse de revenus au cours de la pandémie

Q - Comment les revenus de votre entreprise en 2020 se comparent-ils à ceux de 2019? (Proportion d'employeurs, par type de biens transportés)



Source : RH Camionnage Canada, Sondage 2021 auprès des employeurs.

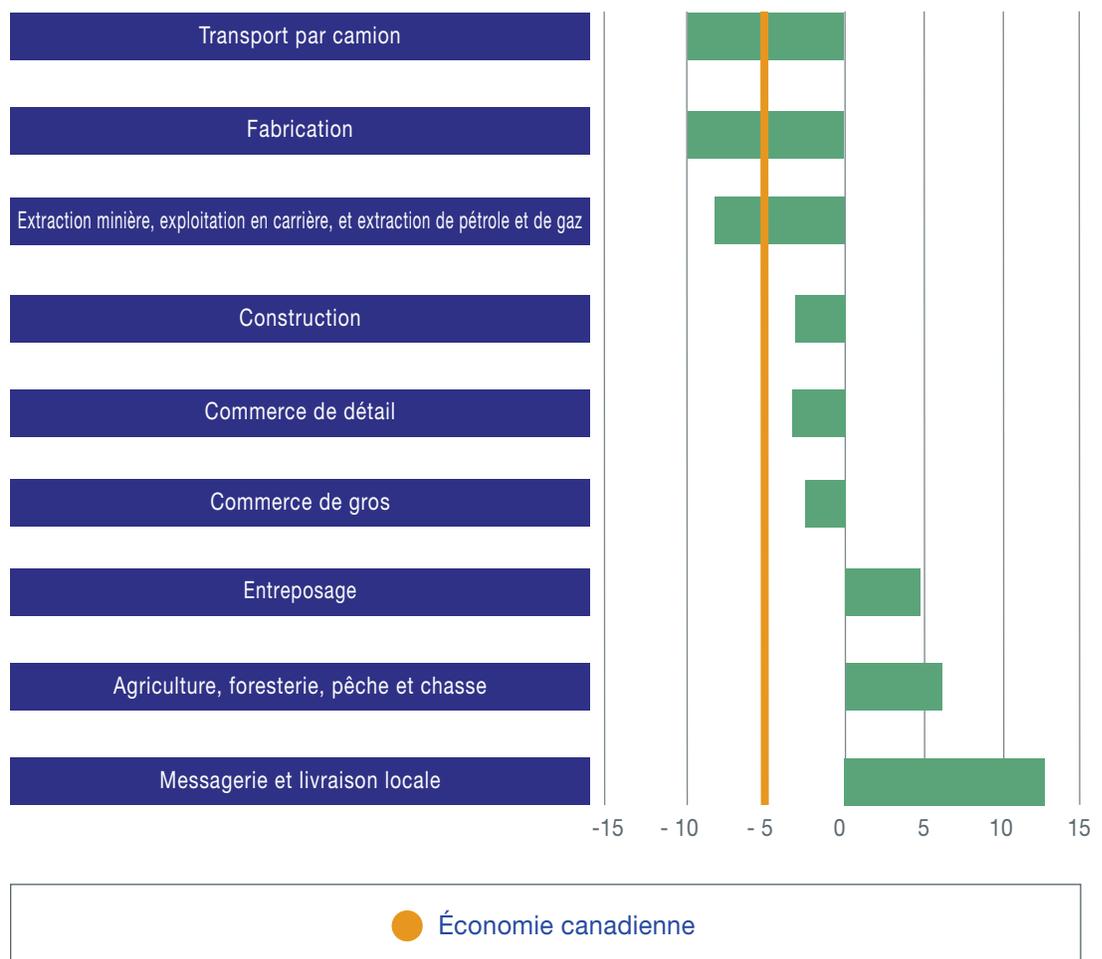
L'interconnexion du secteur du camionnage et de la logistique avec des industries qui ont été affectées de façon significatives en 2020 a mené à une baisse de la demande en main-d'œuvre. Des industries telles que le secteur manufacturier ou les mines et les carrières ont vécu un déclin de PIB plus élevé que la moyenne de l'économie canadienne (Voir Graphique 3). La demande plus faible dans la construction et le commerce de détail/de gros a également contribué à la diminution à court terme de la demande pour des services de camionnage. Alors que l'économie se place en mode reprise en 2021, il est prévu que la résurgence de la croissance au sein de ces industries alimentent une forte hausse de la demande en services de transport.



3

Graphique 3

Parmi les zones de faiblesse du secteur du camionnage et de la logistique se trouvent les industries manufacturières, les mines, la construction et le commerce de détail/de gros (*Variation du PIB pour certaines industries, 2020*)



Source : Statistique Canada, Tableau 36-10-0434-01.

Parmi les répondants à notre sondage de l'industrie, les entreprises qui desservent principalement les secteurs du pétrole et gaz ainsi que de la construction étaient les plus susceptibles de rapporter des niveaux d'affaires inférieurs à ceux d'avant la pandémie, à 85% et 42% respectivement. À l'opposé, seules 18% des entreprises desservant le secteur manufacturier ont rapporté des niveaux d'affaires moins élevés.



La demande en main-d'œuvre pour des chauffeurs de camions a été affectée de façon disproportionnée par le ralentissement de l'activité économique

3



En 2020, la demande en main-d'œuvre⁴ a décliné pour 24 des 30 professions du secteur du camionnage et de la logistique. Cette réduction de la demande en main-d'œuvre a été disproportionnée pour la profession de chauffeur de camions. Le secteur a requis 27 700 chauffeurs de moins en 2020, une réduction de 8% de la demande par rapport à 2019. À titre de comparaison, la baisse de demande pour les 23 autres professions a été au total de 7 100 postes, ou 2,7%.

Avec les entreprises qui entrevoient un rebond et un retour à la normale, la demande en chauffeurs de camions devrait croître en 2021. Il est prévu que le secteur connaisse une moyenne de 24 700 postes vacants de chauffeurs de camions en 2021, plusieurs pouvant demeurer vacants au cours de cette reprise dans un contexte de frictions sur le marché du travail. Selon notre sondage auprès des employeurs mis à jour, plus des deux tiers (67%) des répondants ont été incapables de combler tous les postes de chauffeurs dont ils avaient besoin en 2020/2021 (*Voir Graphique 4*) – une proportion encore plus élevée que dans notre sondage pré-COVID. De plus, 80% des grandes

⁴ La demande en main-d'œuvre est la somme des emplois et des postes vacants pour une profession donnée.



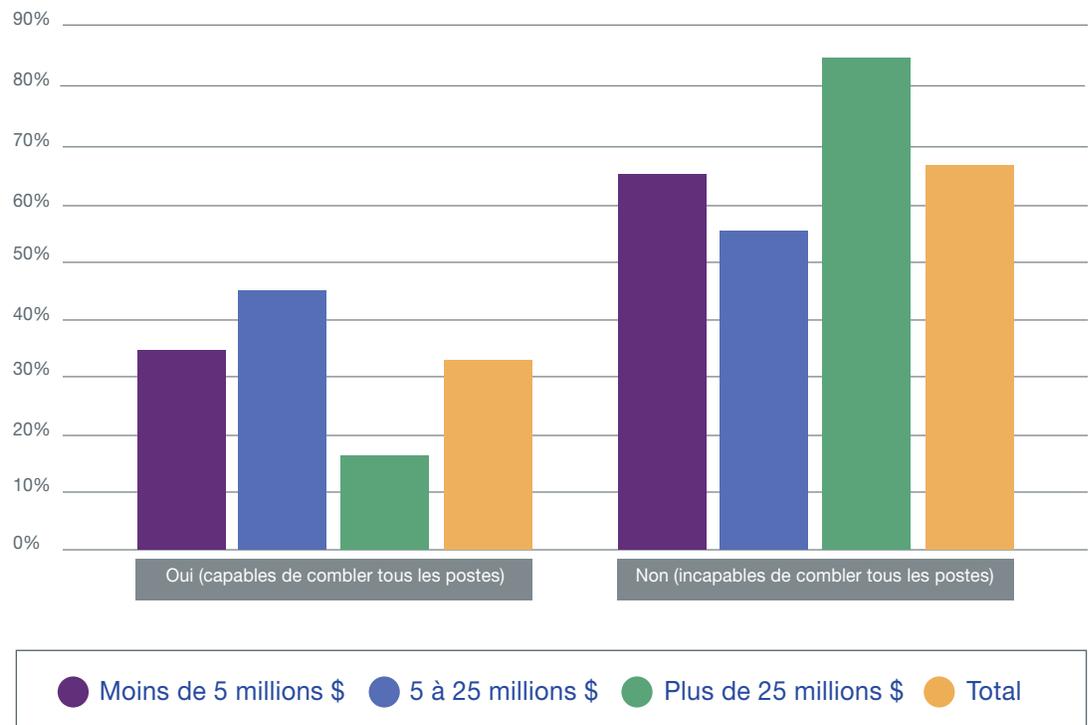
3

entreprises (revenus de plus de 25 millions \$) ont été incapables de combler tous les postes de chauffeurs dont elles avaient besoin. Globalement, il est estimé que le taux de vacance pour les postes de chauffeurs de camions sera de 7,5%.

Graphique 4

Plus des deux tiers des entreprises font face à des pénuries de chauffeurs

Q - Au cours de la dernière année, votre entreprise a-t-elle pu combler tous les postes de chauffeurs nécessaires? (Proportion des employeurs par tranche de revenus)



Source : RH Camionnage Canada, Sondage 2021 auprès des employeurs

Les hausses de taux de roulement et du nombre de départs à la retraite contribuent aux pénuries de main-d'œuvre actuelles et récurrentes. Environ le tiers des employeurs sondés ont indiqué que leurs taux de départs à la retraite avaient augmenté depuis le début de la pandémie (Voir Graphique 5.) Deux cinquièmes (40%) des employeurs ont connu une hausse de leur taux de roulement volontaire.

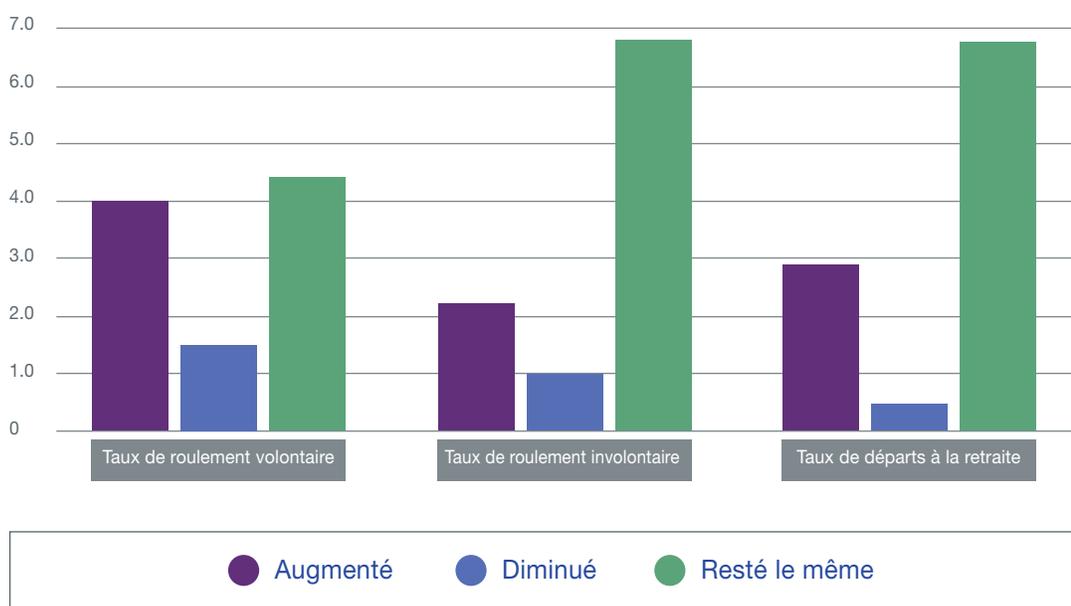


3

Graphique 5

Le roulement et les départs à la retraite ont augmenté pendant la pandémie

Q - Depuis le début de la pandémie de COVID-19, comment les taux suivants ont-ils évolué pour les chauffeurs de camions de votre entreprise? (Proportion d'employeurs)



Source : RH Camionnage Canada, Sondage 2021 auprès des employeurs.

Comblent les postes vacants de chauffeurs de camions dépendra de la capacité du secteur à attirer de nouveaux travailleurs dans le contexte de pandémie de COVID-19. Selon nos données démographiques mises à jour, les jeunes chauffeurs de camions (15 à 24 ans) étaient plus susceptibles d'être mis à pied au cours de la pandémie, plusieurs se décourageant et quittant le marché du travail tout court (Voir Graphique 6).

Il sera important pour le secteur du camionnage et de la logistique de rétablir ce bassin de chauffeurs, en plus d'embaucher davantage de personnes provenant de groupes démographiques sous-représentés, tels que les femmes chauffeuses afin de soutenir l'expansion anticipée du secteur, qui vit par ailleurs une vague de départs à la retraite.

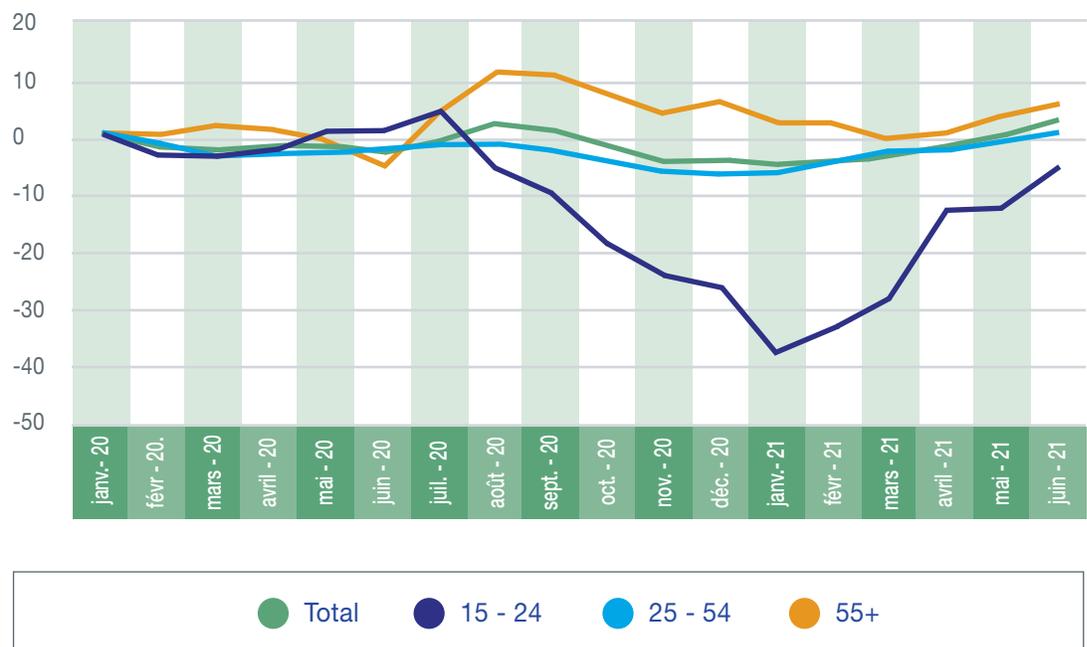


3

Graphique 6

Le déclin de l'emploi chez les chauffeurs de camions se concentre chez les jeunes travailleurs

(Indice d'emploi, désaisonnalisé, janvier 2020=0)



Source : RH Camionnage Canada, Enquête sur la population active, demande spéciale de données, 2021.

Nos prévisions de demande mises à jour indiquent que c'est la profession de chauffeur de camions qui connaîtra la pénurie de main-d'œuvre la plus aigüe du secteur en 2021, avec un taux de vacance de 7,5%, bien au-dessus de la moyenne du secteur qui s'établit à 5,0%. Le nombre de postes vacants de chauffeurs de camions devrait s'atténuer au cours de l'horizon de nos prévisions (comparativement à nos estimations pré-COVID) mais demeurera tout de même élevé. En 2025, il y aura approximativement 14 000 postes vacants de chauffeurs et près de trois postes vacants sur cinq dans le secteur du camionnage et de la logistique seront pour des chauffeurs de camions.

Entre 2022 et 2025, il est prévu que la demande en chauffeurs de camions continue de croître, bien qu'à un rythme plus modéré qu'en 2021. D'ici 2025, la demande totale en chauffeurs devrait atteindre 336 500, ce qui est inférieur au sommet de 344 450 observé en 2019, mais tout de même beaucoup plus élevé que la moyenne de 322 200 enregistrée entre 2015 et 2019.



4.0 Sur la voie de la relance : Défis du marché du travail à venir pour le camionnage et la logistique

4

La reprise économique alimente une robuste demande en main-d'œuvre

Le déploiement des vaccins a débuté lentement au Canada mais a pris sa vitesse de croisière au printemps de 2021. La vaccination permet de retirer certaines restrictions de santé publique à travers le pays, ce qui va stimuler les dépenses des ménages au cours de la deuxième moitié de 2021. Le commerce canadien de marchandises, qui a décliné de 7,8% en 2020 en termes de prix ajustés, devrait pratiquement retrouver ses niveaux pré-COVID en 2021, bénéficiant d'une robuste croissance économique aux États-Unis.

Dans le cadre d'une activité économique plus forte, nous nous attendons à ce que les entreprises de camionnage et logistique multiplient les efforts d'embauche. Ainsi, la demande en main-d'œuvre pour l'ensemble des professions du secteur devrait connaître une hausse de 5,2%, passant de 711 500 en 2020 à 748 800 en 2021. Malheureusement une portion significative des besoins du secteur en main-d'œuvre pourraient ne pas être comblés. Nous anticipons que le camionnage et la logistique auront une moyenne de 37 500 postes vacants en 2021, ce qui équivaut à 5% de la demande en main-d'œuvre du secteur pour l'année.

Comment les employeurs du camionnage et de la logistique voient-ils la relance?

La relance du secteur du camionnage et de la logistique s'est faite de façon inégale. Alors que 40% des employeurs rapportaient des niveaux d'affaires plus élevés qu'avant la pandémie, 30% ont indiqué que leurs niveaux d'affaires étaient demeurés similaires et 31% ont rapporté des niveaux d'affaires inférieurs.

Chez les entreprises dont le niveau d'affaires est inférieur à la période pré-pandémie, 47% s'attendent à revenir à ce niveau au cours de l'année à venir; 30% d'ici un an ou deux et 17% estiment que cela prendra plus de deux ans (*Voir Graphique 7*). En moyenne, les entreprises dont le niveau d'affaires est inférieur à la période



4

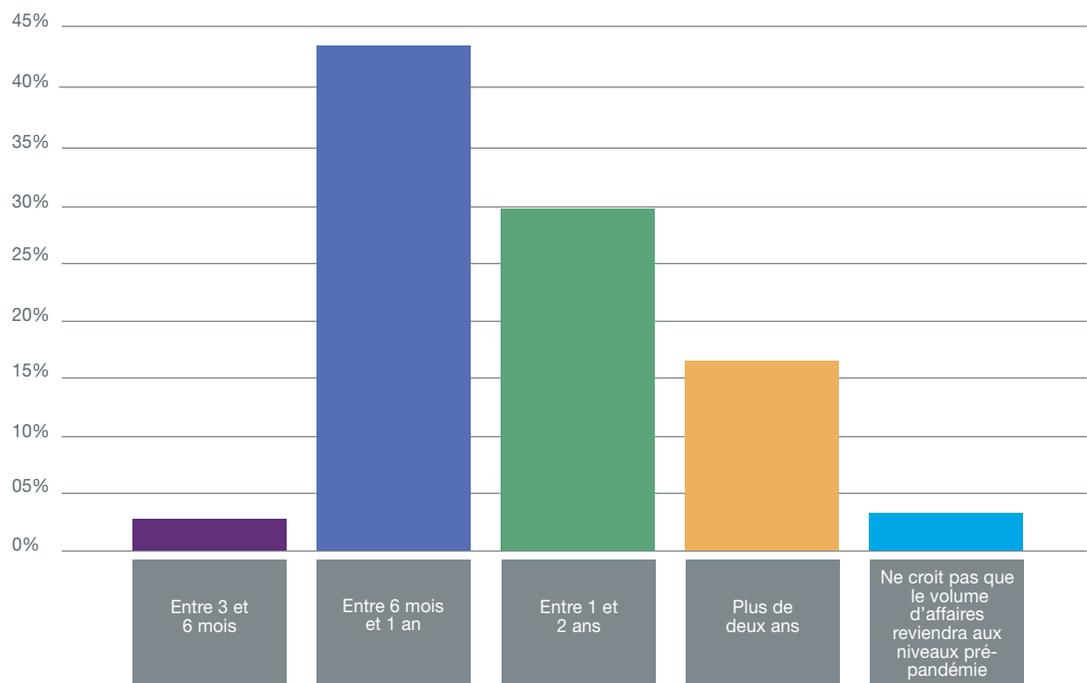
pré-pandémie s'attendent à revenir à ce niveau en environ 14 mois. Seules 3% des entreprises ne croient pas qu'elles retrouveront leur niveau d'affaires pré-pandémie.

Chez les entreprises qui rapportent un niveau d'affaires supérieur à ce qu'il était avant la pandémie, 74% s'attendent à ce que leur niveau d'affaires retombe à ce qu'il était avant la pandémie au cours des deux prochaines années, tandis que 15% ne croient pas que les affaires retrouveront leur niveau pré-pandémie. En moyenne, les entreprises au-dessus des niveaux pré-pandémie s'attendent à revenir aux niveaux pré-pandémie en environ 8 mois.

Graphique 7

La plupart des entreprises avec des revenus inférieurs au niveau pré-pandémie estiment que la reprise prendra du temps

Q - Quel délai croyez qu'il sera nécessaire pour que les revenus de votre entreprise reviennent au niveau pré-pandémie?
(Proportion des entreprises présentement en sous-capacité.)



Source : RH Camionnage Canada, Sondage 2021 auprès des employeurs.



4

Quels obstacles à la relance sont préoccupants pour les entreprises de camionnage et de logistique?

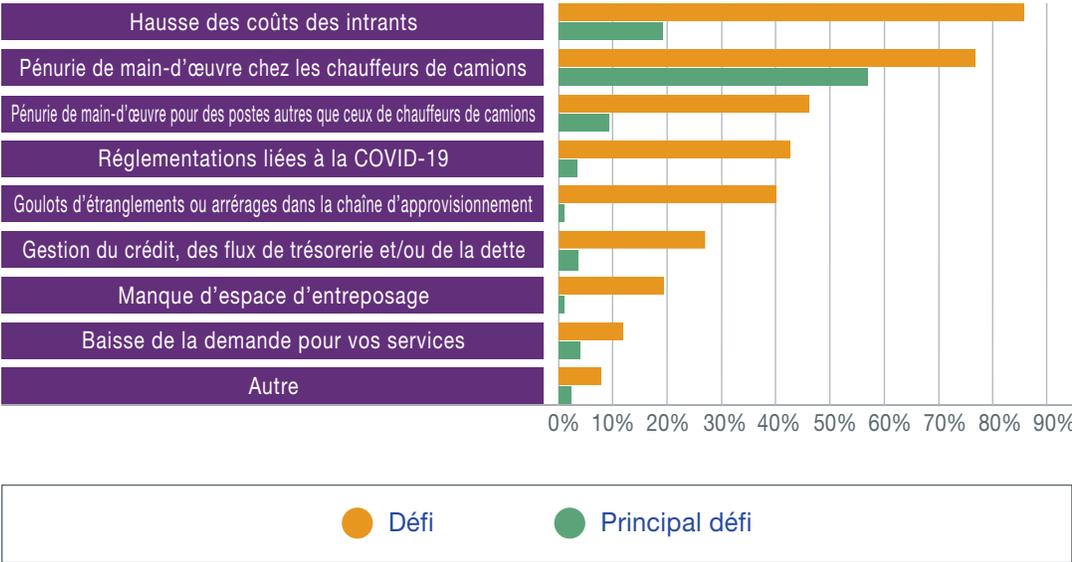
La hausse des coûts des intrants (par exemple les assurances, le carburant) et les pénuries de main-d'œuvre viennent immédiatement à l'esprit des employeurs lorsqu'ils envisagent les défis à venir. Plus de 85% des employeurs sondés s'attendent à ce que la hausse des coûts des intrants représente un défi au cours des six prochains mois (Voir Graphique 8). Plus de 75% des employeurs s'attendent à ce que les pénuries de main-d'œuvre chez les chauffeurs de camions représentent un défi et 46% des employeurs s'attendent à ce que les pénuries de main d'œuvre au sein d'autres professions (autres que la conduite) représentent un défi. Par ailleurs, 56% des employeurs placent les pénuries de main-d'œuvre chez les chauffeurs de camions au sommet de leurs préoccupations.

Parmi les autres préoccupations notables, on retrouve les réglementations liées à la COVID-19 et les arréages dans la chaîne d'approvisionnement.

Graphique 8

Les pénuries de chauffeurs de camions continueront d'être le principal défi dans l'avenir

Q - Vous attendez-vous à faire face aux défis suivants au cours des six prochains mois? Lequel est votre défi principal? (Proportion des employeurs)



Source : RH Camionnage Canada, Sondage 2021 auprès des employeurs.



4

Quelles activités de RH représenteront le plus de défis dans l'avenir?

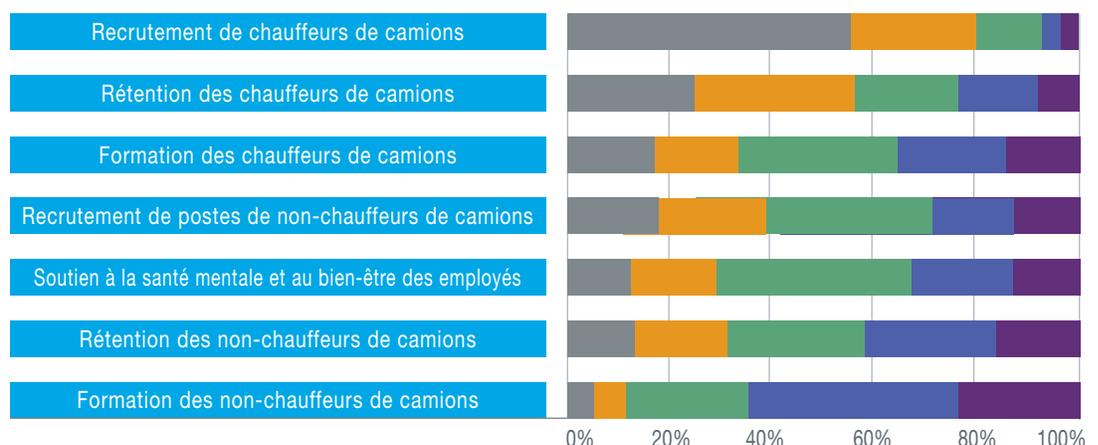
Sans surprise, 78% des employeurs sondés ont estimé que le recrutement de chauffeurs de camions sera considérablement ou extrêmement difficile au cours des six prochains mois (Voir Graphique 9). Les employeurs identifient également la rétention (55%) et la formation (32%) des chauffeurs de camions comme des tâches considérablement ou extrêmement difficiles au cours des six mois à venir.

Pour les professions autres que la conduite, près de 40% des employeurs anticipent que le recrutement sera extrêmement ou considérablement difficile et 32% croient que la rétention des employés affectés à des tâches autres que la conduite sera considérablement ou extrêmement difficile. Un peu plus de 11% des employeurs s'attendent à ce que la formation des employés affectés à des tâches autres que la conduite soit extrêmement ou considérablement difficile.

Graphique 9

Le recrutement de chauffeurs de camions est la tâche de RH la plus difficile

Q - Au cours des six prochains mois, à quel point estimez-vous que les tâches de RH suivantes représenteront un défi pour votre entreprise? (Proportion des employeurs)



- Extrêmement difficile
- Difficulté considérable
- Un peu difficile
- Difficulté mineure
- Pas du tout difficile



5.0 Regardons vers l'avant : S'attaquer aux enjeux clés du marché du travail

5

Ce rapport met en lumière le besoin critique et continu pour les entreprises de camionnage et de logistique de recruter, former et retenir des chauffeurs de camions parmi d'autres préoccupations. Sans soutien continu et l'apport de programmes, la pénurie de chauffeurs est là pour rester et, avec elle, d'importants arrérages dans la chaîne d'approvisionnement canadienne. Comme on l'a vu avec la crise du carburant au Royaume-Uni, les chauffeurs de camions et, en fait le secteur du camionnage et de la logistique en entier, jouent un rôle crucial pour permettre aux autres secteurs économiques d'acheminer leurs produits sur le marché. Au Canada, l'industrie du camionnage et de la logistique transporte plus de 850 milliards \$ de produits jusqu'aux marchés domestique et de l'exportation, dont des biens manufacturés, du carburant, des produits du bois, des produits agricoles, des aliments ainsi que des biens destinés au commerce de gros et de détail. Même avant le début de la pandémie mondiale, l'Association des produits forestiers du Canada estimait que la pénurie de chauffeurs de camions coûtait à cette industrie environ 450 millions \$ en productivité perdue.

Alors que le Canada continue de rouvrir son économie, il est urgent de s'attaquer au problème de déséquilibre du marché du travail dans le secteur du camionnage et de la logistique. Ne pas s'attaquer à la pénurie aigüe de chauffeurs de camions pourrait potentiellement mettre en péril ou à tout le moins ralentir la reprise économique du pays.





5

Il est clair que le secteur du camionnage et de la logistique devra continuer à chercher de meilleures manières d'embaucher de nouvelles sources potentielles de main-d'œuvre afin de répondre à la demande alors que l'économie peine à reprendre du terrain.

Les employeurs de l'industrie ont identifié la formation comme un facteur clé permettant au secteur de lutter contre les pénuries de main-d'œuvre. Les programmes gouvernementaux de subvention à la formation des chauffeurs de camions peuvent contribuer à attirer de nouveaux travailleurs au sein de l'industrie. Plusieurs employeurs estiment cependant que les programmes de niveau débutant doivent être mis à jour, harmonisés et intensifiés. Certains des répondants à notre sondage estiment que de la formation plus poussée et de plus longue durée, combinée à une expérience sur le terrain, aiderait les nouveaux chauffeurs à développer les compétences dont ils ont besoin pour être des travailleurs compétents et sécuritaires.

Parmi les autres solutions permettant d'améliorer l'offre de main-d'œuvre, on pourrait faire en sorte que les employeurs aient un accès efficace au Programme des travailleurs étrangers temporaires afin de répondre rapidement à la demande en main-d'œuvre – comme nous l'avons vu dans le contexte du Royaume-Uni, l'attribution de permis de travail est utilisée comme moyen d'atténuer la crise.

Au Canada, mettre l'accent sur des approches innovantes en matière de recrutement et de rétention continuera de jouer un rôle central afin d'amoindrir l'importance de la pénurie de chauffeurs. RH Canada est dédiée à offrir son aide afin de soutenir une chaîne d'approvisionnement plus en santé et à offrir des programmes clés qui visent à apaiser les défis de marché du travail du secteur du camionnage et de la logistique alors qu'il est sur la voie de la relance.



104-720 chemin Belfast
Ottawa, Ont.
K1G 0Z5

Courriel : theteam@truckinghr.com
Site internet : truckinghr.com