

ANALYSE DU MARCHÉ DU TRAVAIL DANS L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Recrutement de main-d'œuvre immigrante dans l'industrie automobile



Ce projet est le fruit d'une collaboration entre la Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi, de Prism Economics and Analysis et de l'Automotive Policy Research Centre.

CE DOCUMENT a été préparé pour le projet d'information sur le marché du travail (IMT) de l'industrie automobile — *l'Initiative sur l'avenir de la main-d'œuvre de l'industrie automobile canadienne* (FOCAL).

L'objectif du projet est d'aider les intervenants à mieux comprendre ce marché du travail. Il permettra de réaliser des analyses et des prévisions de l'offre et de la demande de travailleurs validées par l'industrie, par régions et par professions, ainsi que des profils de compétences pour les métiers spécialisés et d'autres professions clés de l'industrie automobile, à l'intention notamment des entreprises d'assemblage d'automobiles, des fabricants de pièces et des entreprises technologiques qui approvisionnent l'industrie. Le projet permettra également de scruter diverses tendances du marché du travail dans l'industrie, en plus de faciliter les discussions entre intervenants sur la façon de pallier les pénuries de compétences prévues et de relever d'autres défis dans ce marché. On s'attend à ce que le projet fournisse une information sur le marché du travail régional qui soit enrichie de façon à aider les établissements d'enseignement, les employeurs, les décideurs et d'autres intervenants à prendre des mesures concrètes pour pallier ces pénuries et pour relever ces défis.

Ce projet est financé par le Programme d'appui aux initiatives sectorielles du gouvernement du Canada. Les opinions et interprétations dans cette publication sont celles de l'auteur ou des auteurs et ne reflètent pas nécessairement celles du gouvernement du Canada.

Initiative FOCAL : futureautolabourforce.ca/fr

Coalition canadienne de la formation professionnelle et de l'emploi : cstec.ca

Prism Economics and Analysis : prismeconomics.com

Automotive Policy Research Centre : automotivepolicy.ca

Mai 2021



RÉSUMÉ

La présente communication examine de près : i) la main-d'œuvre d'immigrants admis dans l'industrie automobile (production de pièces et assemblage) ; et ii) la participation des immigrants à la population active dans 49 professions clés. La communication ne tient pas compte des travailleurs étrangers temporaires, puisqu'ils ne sont pas nombreux à occuper un emploi dans l'industrie. L'analyse donne des précisions qui peuvent éclairer la politique gouvernementale et soutenir la mise en œuvre par l'industrie et ses intervenants de mesures concrètes visant à utiliser les immigrants comme bassin de main-d'œuvre. Nous formulons plusieurs observations fondées sur les résultats de cette analyse.

- Traditionnellement, la main-d'œuvre immigrante compte pour l'industrie automobile, pour l'assemblage comme pour la production de pièces. En 2019, les immigrants au Canada représentaient 23 % de la main-d'œuvre en assemblage et 39 % en production de pièces ; le dernier pourcentage est plus élevé que la part globale des immigrants dans la population active canadienne, laquelle s'établissait à 26 %.
- La part de la main-d'œuvre immigrante est particulièrement élevée, dans la RGTH¹, de 60 % dans le segment de la production de pièces, alors que 34 % des employés en assemblage de la région sont des immigrants.
- Dans les régions métropolitaines, les immigrants occupent surtout des postes *de cadre, d'ingénieur ou à vocation technique*, mais dans les autres régions, ils sont plus également répartis dans les trois groupes professionnels (49 codes de la CNP en tout) utilisés pour établir les *prévisions du marché du travail de FOCAL*.
- En 2019, la plupart des immigrants travaillant en *assemblage et en production de pièces* venaient d'Asie, ensuite d'Europe.
- Le profil scolaire des immigrants admis au Canada change depuis plusieurs années, reflétant l'évolution de la politique d'immigration et les types de demandeurs qu'on fait entrer en priorité. Les immigrants munis d'un diplôme universitaire, en proportion de tous les immigrants, sont passés de 12 % pendant la période d'admission de 1985-1994 à 40 % en 2016, alors que la part de ceux qui possédaient un certificat d'une école de métiers ou une formation d'apprenti était de 5 % en 2016. Un tour d'horizon des catégories d'admission et du système de points d'appréciation pourra s'avérer nécessaire pour donner plus de poids aux arguments visant à faire entrer davantage de travailleurs qualifiés dans les métiers.
- Les nouveaux arrivants (immigrants admis il y a cinq ans ou moins) présentent le taux de chômage le plus élevé (9,1 % à Toronto et 9,3 % en Ontario en 2019). Ce résultat laisse entendre qu'il existe un bassin de main-d'œuvre inutilisé ou sous-utilisé qui pourrait être absorbé par les entreprises confrontées à des difficultés de recrutement. Ce nombre de chômeurs a augmenté dans le cadre des restrictions liées à la COVID-19.
- Des intermédiaires comme des associations industrielles, des syndicats et des ONG aident les entreprises d'autres secteurs à recruter et à fidéliser les immigrants dans des postes menacés de pénurie ; ils pourront éventuellement aider l'industrie automobile à pourvoir les postes vacants.

¹ La RGTH est également appelée Golden Horseshoe et comprend la région économique 3530 — Toronto, ainsi que la région 3550 — Hamilton-péninsule du Niagara.

INTRODUCTION

L'industrie automobile est un des employeurs les plus importants du Canada et compte de nombreux emplois bien rémunérés. Les responsables de l'Initiative FOCAL estiment à environ 188 000 le nombre d'emplois dans cette industrie, laquelle comprend le code 3361 du SCIAN (fabrication ou assemblage de véhicules automobiles), le 3363 (fabrication de pièces pour véhicules automobiles ou production de pièces) et d'autres segments qui regroupent ceux que nous appelons *fournisseurs primaires* dans d'autres communications et nos prévisions relatives aux professions. (Vous trouverez dans l'annexe 1 la composition de toute l'industrie automobile.) Comme nous l'avons fait dans d'autres communications, notamment *Les femmes, les jeunes et les Autochtones* et *La participation des femmes dans l'industrie automobile du Canada*, nous scrutons la participation des immigrants à l'assemblage de véhicules et à la fabrication de pièces (les codes 3361 et 3363 du SCIAN) puisque nous avons éprouvé de la difficulté à scruter les données d'autres segments. La présente communication examinera également la présence des immigrants dans les 49 professions clés de la population active canadienne utilisées dans nos prévisions (voir l'annexe 2). L'analyse est organisée en trois sections : 1) profil des immigrants en assemblage et en production de pièces ; 2) bassins de main-d'œuvre immigrante ; et 3) incidences sur l'industrie.

Situation de la main-d'œuvre immigrante

À mesure que la population canadienne vieillit, il est devenu plus urgent de faire entrer de nouveaux travailleurs dans les effectifs. Le taux de croissance de la population canadienne de 1,4 % entre 2018 et 2019 est déterminé par l'arrivée d'immigrants et de résidents non permanents (IRCC², 2020). En raison de ses politiques d'immigration, le Canada dispose de la population immigrante la plus scolarisée des pays de l'OCDE (OCDE, 2019). Dans son *Plan des niveaux d'immigration 2021-2023*³, le gouvernement fédéral a pour objectif d'admettre 401 000 résidents permanents en 2021, 411 000 en 2022 et 421 000 en 2023. Les immigrants admis sont reçus dans diverses catégories⁴, y compris *immigrant économique ; immigrant parrainé par la famille ; réfugié ; autre immigrant*. La plupart des immigrants admis arrivent à titre d'immigrants économiques⁵ au Canada — 58 % en 2019. L'immigration économique au Canada regroupe divers programmes d'admission, y compris le Programme des travailleurs qualifiés (fédéral) (PTQF), le Programme des candidats des provinces (PCP) et la catégorie de l'expérience canadienne (CEC).

Bien que le recours aux travailleurs étrangers temporaires augmente, alors que 2,9 % des travailleurs au Canada se trouvent dans cette catégorie, la présente communication n'en tient pas compte puisque l'industrie automobile ne s'en sert pas comme bassin de main-d'œuvre⁶. Toutefois, un nombre croissant de travailleurs étrangers temporaires, y compris des étudiants

Immigrants vs RNP

Les résidents non permanents (RNP) sont des personnes qui ont légalement obtenu le droit de vivre au Canada provisoirement (avec les membres de leur famille) en vertu d'un *permis de résident temporaire*. La catégorie comprend les demandeurs du statut de réfugié, les étudiants étrangers, les visiteurs et les demandeurs de permis spécial pour résidents temporaires. Les travailleurs étrangers temporaires constituent un sous-ensemble des RNP ; Statistique Canada les définit comme suit : « résidents temporaires ayant gagné des revenus au Canada déclarés sur un feuillet T4 pour une année donnée ». Le recours aux travailleurs étrangers temporaires a augmenté au cours des dernières années (Lu et Hou, 2019) ; environ 470 000 ressortissants étrangers détenaient un permis de travail qui entrainait en vigueur en 2019, en hausse comparativement à 390 000 en 2018. Les travailleurs étrangers temporaires se voient surtout octroyer un permis de travail au titre du *Programme des travailleurs étrangers temporaires (PTET)* ou du *Programme de mobilité internationale (PMI)*. L'objectif du PTET est de résorber une pénurie de main-d'œuvre à court terme à l'aide de participants qui détiennent un permis de travail lié à un employeur donné (PTED), ce qui les limite à un employeur qui n'a précisément pas pu trouver au Canada des travailleurs adéquats. Les objectifs du PMI sont de « défendre les intérêts économiques et culturels globaux du Canada » (CIC 2014). La majorité des participants au PMI possèdent un permis de travail ouvert (PTO), ce qui leur permet de travailler pour n'importe quel employeur disposé à les embaucher.

² Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada.

³ Voir canada.ca/fr/immigration-refugies-citoyennete/nouvelles/avis/renseignements-supplementaires-niveaux-immigration-2021-2023.html.

⁴ Voir www23.statcan.gc.ca/imdb/p3VD_f.pl?Function=getVD&TVD=323293&CVD=323294&CLV=0&MLV=4&D=1.

⁵ Demandeur principal, conjoint et personnes à charge.

⁶ L'industrie agricole, l'industrie des services à domicile et d'autres ont recours aux travailleurs étrangers temporaires (Lu, 2020).

du postsecondaire, remplacent leur statut par celui d'immigrant admis au titre des divers programmes d'IRCC.

En saisissant bien la participation des immigrants au marché du travail, l'industrie automobile pourra plus facilement évaluer les possibilités de recrutement dans le bassin de main-d'œuvre immigrante ; éclairer les plans de développement des ressources humaines des gouvernements et des entreprises ; enfin, mettre en lumière les objectifs des entreprises et de politique publique en matière d'intégration des immigrants dans l'industrie.

Méthode

Cette communication s'appuie sur des données de recherche secondaires recourant à des demandes de données personnalisées de la Banque de données longitudinales sur les immigrants (BDIM), ainsi qu'à l'Enquête sur la population active (EPA). Elle fait également référence à d'autres rapports sur la participation des immigrants à la population active. La communication adopte deux démarches pour évaluer la participation des immigrants au marché du travail dans l'industrie. On a également retenu une *définition étroite* d'industrie automobile, compte tenu de la disponibilité des données — le code 3361 du SCIAN (assemblage de véhicules automobiles) et le 3363 (fabrication de pièces pour véhicules automobiles ou production de pièces). Cependant, nous savons que ces deux codes constituent un sous-ensemble de la main-d'œuvre de l'industrie automobile — environ 63 % ; ils s'avèrent un indicateur valable pour comprendre les activités de l'industrie (voir l'annexe 1). En évaluant l'industrie automobile, les responsables de l'Initiative FOCAL puisent aux données d'autres sondages officiels menés auprès des employeurs, alors que la présente communication se sert de l'EPA et de la BDIM. Pour évaluer l'offre de main-d'œuvre immigrante à venir dans l'industrie automobile, nous avons utilisé les 49 professions clés⁷ de nos prévisions de l'offre et la demande de main-d'œuvre. Les données sur l'emploi dans les 49 professions de la CNP ne considèrent pas seulement les travailleurs de l'industrie automobile, mais toute la population active du Canada.

SECTION I : PROFIL DES IMMIGRANTS EN ASSEMBLAGE ET EN PRODUCTION DE PIÈCES

La présente section fournit des renseignements sur les immigrants admis dans la population active⁸ ainsi que dans les segments de l'assemblage et de la production de pièces de l'industrie automobile. Les immigrants représentent un important bassin de main-d'œuvre pour l'industrie depuis plusieurs années. Le taux de chômage actuel laisse entendre que les immigrants s'intègrent bien dans les effectifs. En 2019, les immigrants (de 15 ans et plus) établis en Ontario depuis dix ans ou plus présentaient un taux de chômage plus faible (4,9 %) que les personnes nées au Canada (6,2 %). C'est également le cas dans la région métropolitaine de recensement de Toronto⁹, où le taux de chômage parmi les immigrants était de 4,9 %, comparativement à 5,4 % en ce qui a trait aux personnes nées au Canada. Toutefois, les *nouveaux arrivants* (des immigrants admis il y a cinq ans ou moins) présentaient

⁷ Se reporter à l'annexe 2.

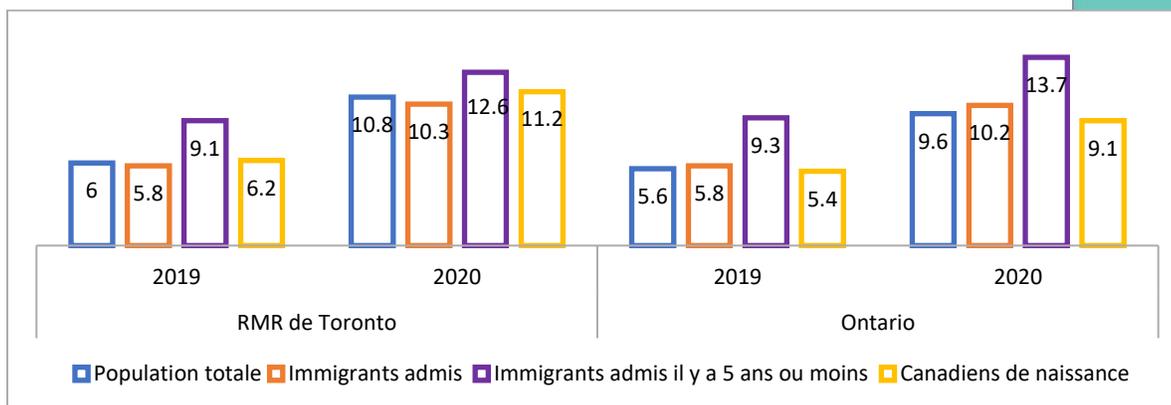
⁸ Ceux qui occupent un emploi comprennent les employés et les travailleurs autonomes ; main-d'œuvre s'entend des personnes qui sont disponibles pour travailler dans l'industrie.

⁹ Se reporter à la [carte](#) de la RMR de Toronto.

le taux de chômage le plus élevé, atteignant 9,1 % à Toronto et 9,3 % en Ontario en 2019. Ce résultat laisse entendre qu’il existe un bassin de main-d’œuvre inutilisé ou sous-utilisé dans le marché ontarien du travail. Cette main-d’œuvre pourrait être absorbée par des entreprises ayant des postes à pourvoir, en fonction des études, des habiletés et des compétences, moyennant un certain engagement à évaluer les habiletés, à procéder au recyclage et à relever les compétences (voir la figure 1).

Les fermetures forcées par la pandémie de COVID-19 ont eu une incidence non négligeable sur l’emploi des nouveaux arrivants. Entre février et mai 2020, près de 40 000 d’entre eux ont perdu leur emploi en Ontario¹⁰. La figure 1 montre l’incidence en 2020, alors que le taux de chômage des nouveaux immigrants a augmenté dans la RMR de Toronto (12,6 %) et en Ontario (13,7 %), comparativement à 2019. De nombreux nouveaux arrivants peinent à trouver un travail, compte tenu de leur réseau social limité, et finissent par travailler dans un poste itinérant dans l’industrie des services, laquelle a été durement touchée par les mesures de confinement. À mesure que l’économie se redressera au cours des deux prochaines années, les immigrants qui ont perdu leur emploi de manière définitive en raison de la COVID-19, en même temps que les nouveaux immigrants qui continuent d’arriver, offriront un bassin de main-d’œuvre à l’industrie et aux régions qui sont confrontées à une pénurie.

Figure 1 : Chômage chez les immigrants en Ontario et dans la RMR de Toronto



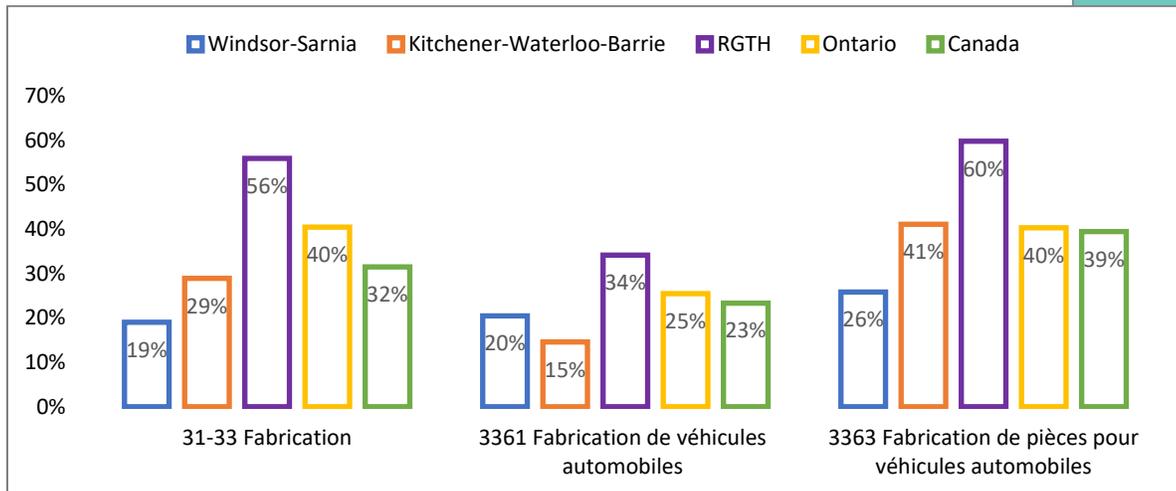
Statistique Canada. Tableau : 14-10-0083-01 — Caractéristiques de la population active selon le statut d’immigrant, données annuelles

Main-d’œuvre immigrante dans l’industrie

En 2019, le nombre d’immigrants dans la main-d’œuvre affectée à la production de pièces et à l’assemblage au Canada s’établissait à environ 148 000 : 23 % travaillaient en assemblage et 39 % en production de pièces. Les employeurs de la construction automobile sont confrontés à un marché du travail régional restreint et à des pénuries de travailleurs qualifiés. Les entreprises de *production de pièces* emploient beaucoup d’immigrants en Ontario (40 %) alors que les entreprises d’*assemblage* sont dotées à 25 % d’immigrants. Les immigrants représentent 60 % de la main-d’œuvre du segment de la production de pièces dans la RGTH, ce qui correspond plus ou moins à leur importance dans le secteur manufacturier (56 %). L’assemblage, toutefois, présente une plus faible proportion d’immigrants à l’échelle nationale, provinciale et régionale (voir la figure 2).

¹⁰ Voir le rapport du Canadian Poverty Institute (CPI).

Figure 2 : Part des immigrants dans la main-d'œuvre affectée à l'assemblage et à la production de pièces selon la géographie, 2019

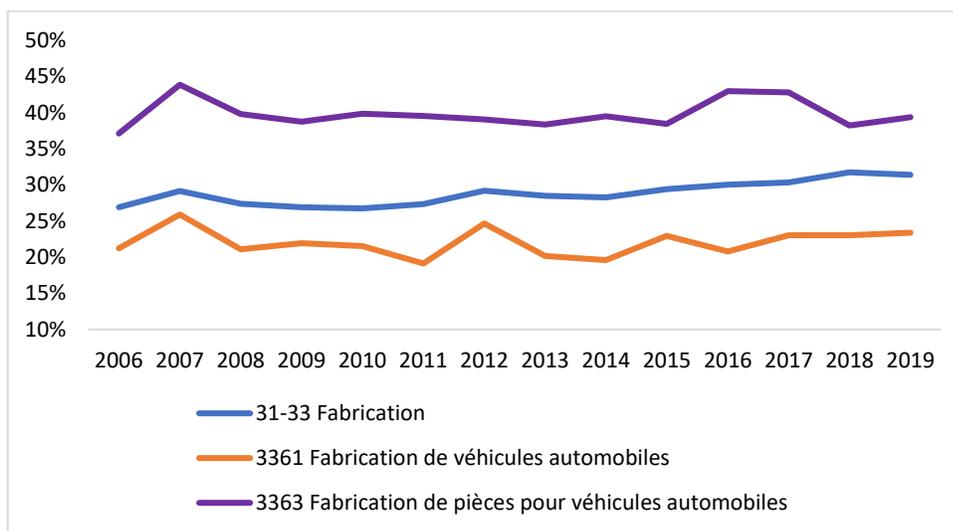


Source : Enquête sur la population active, demande personnalisée

Évolution de la main-d'œuvre

La part des immigrants dans l'industrie automobile est constante depuis 14 ans. En assemblage, elle est passée de 21 % à un sommet de 25 % en 2012, pour retomber à 23 % en 2019. Les entreprises de production de pièces emploient invariablement une plus grande part d'immigrants que les entreprises d'assemblage et le secteur manufacturier. La part des immigrants en production de pièces a atteint 44 % à son plus haut niveau en 2007 pour retomber à 39 % en 2019. Il est probable que cette part augmente à l'avenir, à mesure que les membres des effectifs en place partiront pour la retraite (voir la figure 3).

Figure 3 : Immigrants en proportion de la main-d'œuvre affectée à l'assemblage et à la production de pièces au Canada

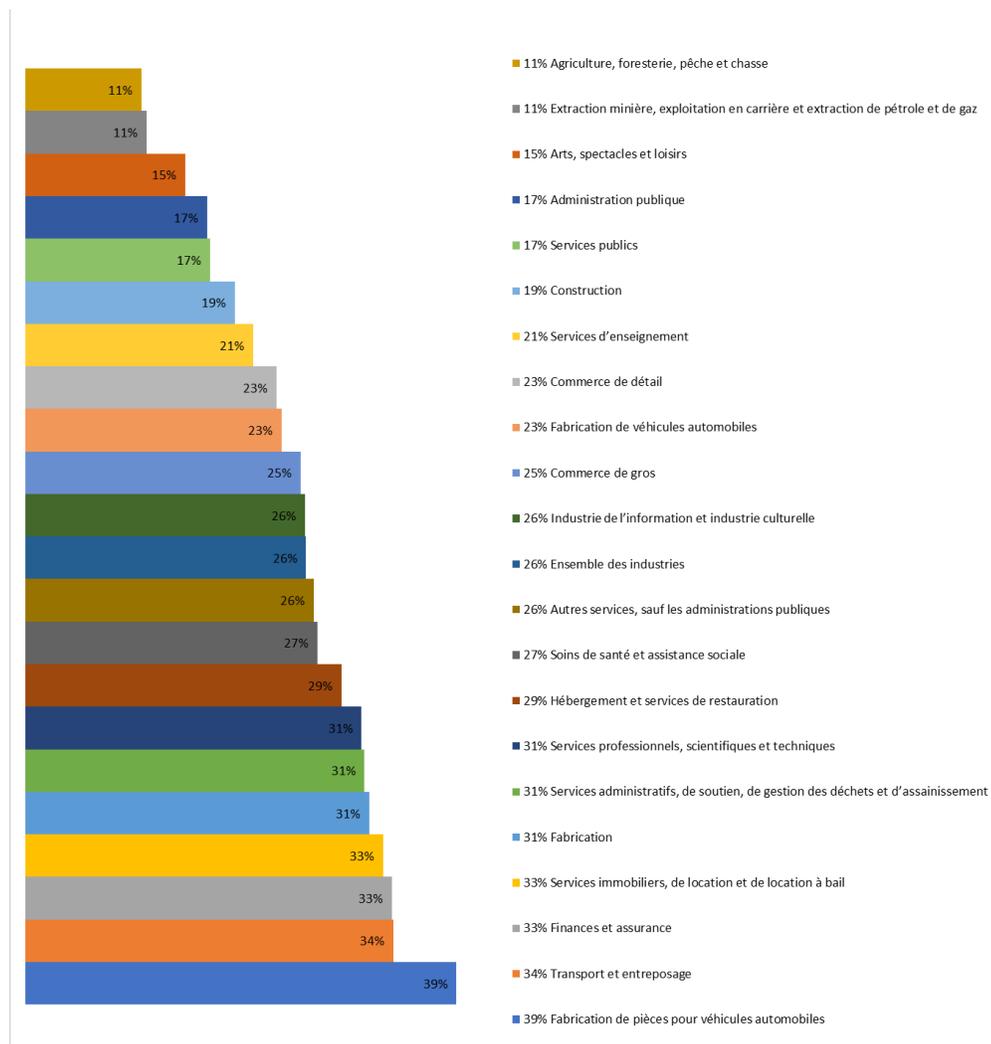


Source : Enquête sur la population active, demande personnalisée de Prism, Statistique Canada

Main-d'œuvre immigrante dans l'industrie vs d'autres industries

L'assemblage et la production de pièces dépendent davantage de la main-d'œuvre immigrante que l'économie canadienne dans son ensemble. Les immigrants constituent 26 % du marché canadien du travail. Bien que tous les secteurs disposent d'une main-d'œuvre immigrante, le segment de la production de pièces se classe au premier rang pour la part d'immigrants qui y occupent un emploi (39 %). C'est plus que le secteur manufacturier (31 %). Entre-temps, le segment de l'assemblage (fabrication de véhicules automobiles) se classe 13^e, les immigrants y représentant 23 % des effectifs. Certains secteurs, comme l'agriculture, n'affichent pas une grande part d'immigrants parce qu'ils recourent déjà aux travailleurs étrangers temporaires (voir la figure 4).

Figure 4 : Immigrants dans la population active canadienne selon le secteur ou l'industrie, 2019



Source : Enquête sur la population active, demande personnalisée

Main-d'œuvre immigrante dans des professions désignées

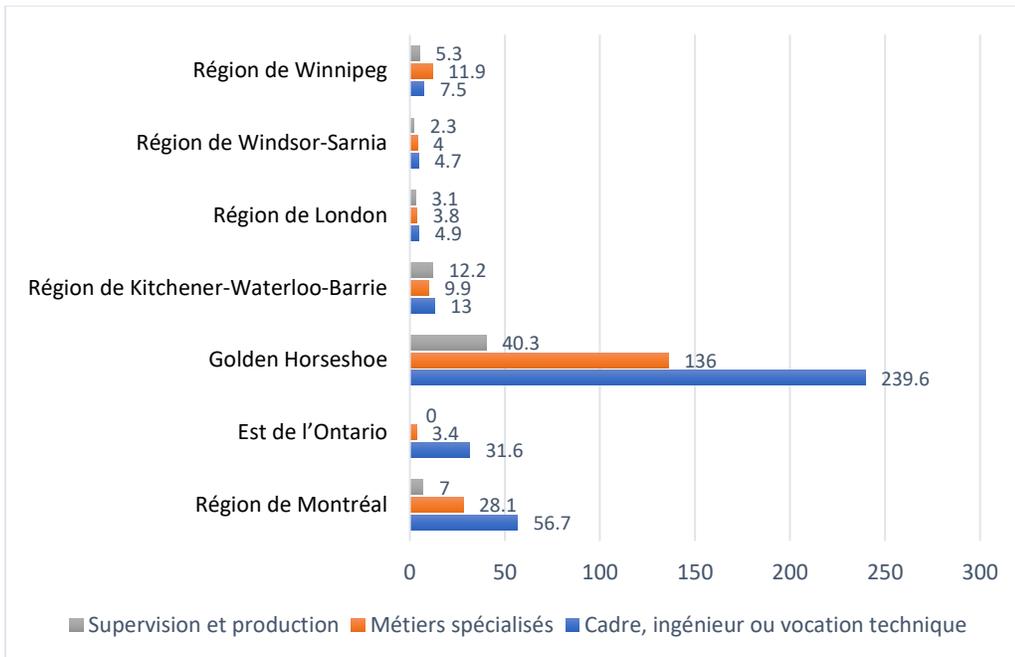
Immigrants selon la région et le groupe professionnel

La figure 5 classe la main-d'œuvre immigrante dans les régions économiques selon le groupe professionnel. Les *postes de cadre, d'ingénieur et à vocation technique, les métiers spécialisés*, ainsi que les postes de *supervision et de production* constituent les 49 professions où les travailleurs sont recherchés par l'industrie automobile, professions utilisées dans le modèle de prévision de l'Initiative FOCAL (vous trouverez la liste des professions dans l'annexe 2). Les statistiques sur les professions représentent tous les immigrants de la population active, non seulement les gens de l'industrie automobile. Il n'y a pas suffisamment de données pour afficher la distribution des immigrants qui occupent un emploi en assemblage et en production (codes 3361 et 3363 du SCIAN) dans les régions économiques selon le groupe professionnel et chacune des professions¹¹.

Parmi les trois groupes professionnels, la RGTH (239 600), Montréal (56 700) et l'est de l'Ontario (31 600) disposent de la majorité de la main-d'œuvre immigrante dans les professions de *cadre, d'ingénieur et à vocation technique*. Les professions liées à la *production* font travailler le moins grand nombre d'immigrants dans toutes les régions économiques, sauf Kitchener-Waterloo-Barrie, où la main-d'œuvre immigrante est distribuée assez également d'un groupe professionnel à un autre. Le nombre d'immigrants dans la RGTH et la région de Montréal reflètent la taille de la population dans ces centres métropolitains, des destinations plus prisées par les immigrants. La disponibilité de la main-d'œuvre immigrante dans la RGTH en fait une région attrayante pour les investisseurs. En revanche, pour attirer la main-d'œuvre dans d'autres régions, il faudra encourager les immigrants ayant la formation, les habiletés et les compétences requises à s'installer ou à déménager dans ces régions non métropolitaines. Comme l'a montré la migration récente de la population à l'extérieur de la RGT pendant la pandémie de COVID-19, il pourrait éventuellement être avantageux de déménager vu l'abordabilité des logements.

¹¹ Confidentiel en vertu des dispositions de la *Loi sur la statistique*.

Figure 5 : Main-d'œuvre immigrante selon le groupe professionnel et la région, 2019 (en milliers)

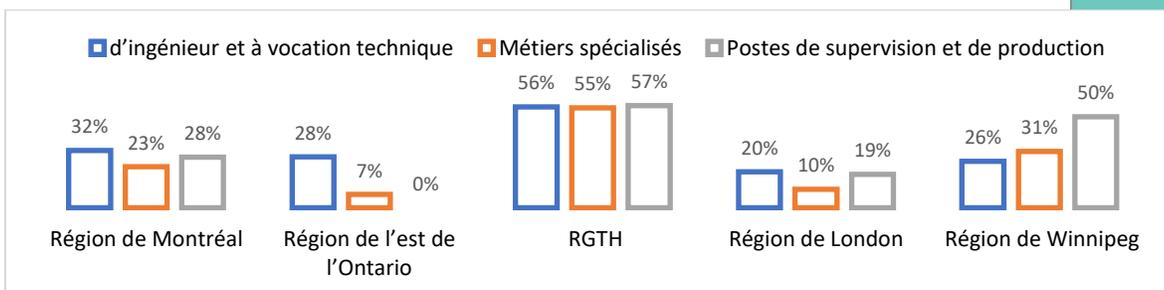


Source : Enquête sur la population active

Part des immigrants dans les groupes professionnels selon la région

La figure 6 montre la part des immigrants dans les trois groupes professionnels, dans chaque région. Dans la RGTH, elle est supérieure à 50 % dans les trois groupes — les postes de *cadre, d'ingénieur* et à *vocation technique*, les *métiers spécialisés*, ainsi que les postes de *supervision* et de *production* —, là où la majorité des activités de construction automobile ont lieu. Dans la région de Winnipeg, les immigrants sont plus dominants dans les emplois de supervision et de production (50 %). Dans d'autres régions où l'industrie automobile est importante, les immigrants représentent une part beaucoup plus faible et travaillent surtout dans les domaines de la *gestion*, du *génie* et à *vocation technique*. Ce résultat reflète peut-être le nombre d'immigrants qui varie d'une région à une autre, et les habiletés qu'ils apportent aux marchés du travail locaux.

Figure 6 : Part de la main-d'œuvre immigrante dans les groupes professionnels selon la région, 2019

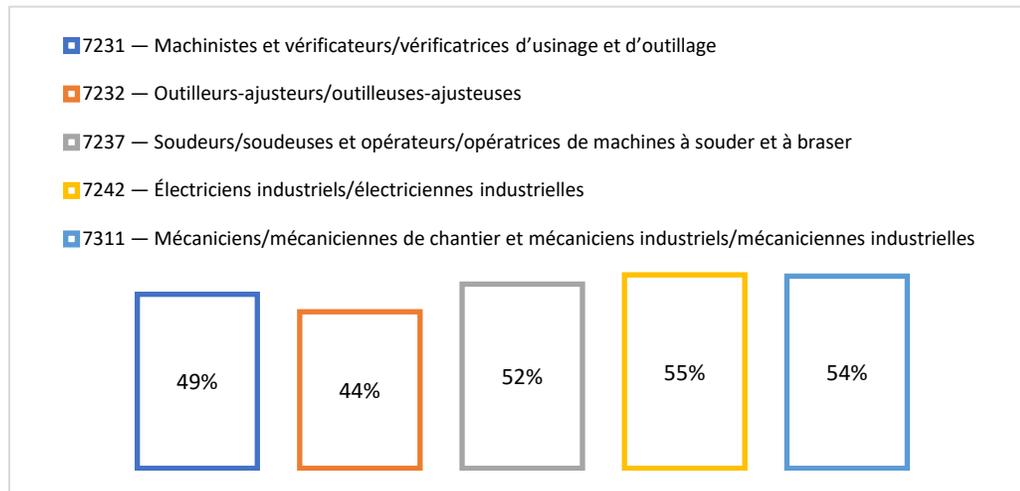


Source : Enquête sur la population active

Immigrants dans les métiers spécialisés dans la RGTH

Dans la RGTH¹², les immigrants détiennent actuellement de 44 % à 55 % des emplois dans des métiers spécialisés désignés. Ce résultat laisse entendre qu'il demeurera important d'accueillir des immigrants pour pourvoir les postes vacants dans certaines des professions où les responsables de l'Initiative FOCAL prévoient des insuffisances de recrutement (voir la figure 7).

Figure 7 : Part des immigrants dans des métiers spécialisés désignés dans la RGTH, 2019



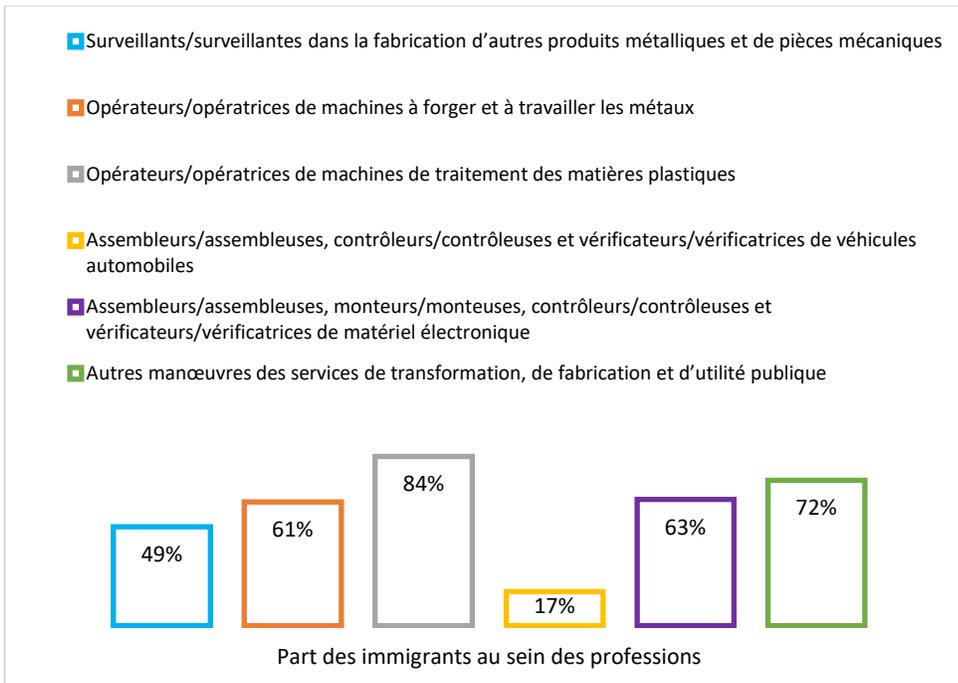
Source : Enquête sur la population active

Immigrants dans des emplois de production

L'industrie automobile dans la RGTH dépend beaucoup des travailleurs immigrants pour pourvoir des postes. La figure 8 affiche les professions dont on prévoit une insuffisance de recrutement et pour lesquelles il existe des données. Exception faite des *assembleurs*, *contrôleurs* et *vérificateurs de véhicules automobiles* (17 %), les immigrants constituent une large part des travailleurs ; ils sont surreprésentés dans les emplois d'*opérateur de machines de traitement des matières plastiques* (84 %) et de *manœuvre* (72 %) (voir la figure 8).

¹² Les données sur les immigrants tirées de la CNP n'étaient disponibles que pour la RGTH.

Figure 8 : Part des immigrants dans les postes de supervision et de production, dans la RGTH



Source : Enquête sur la population active

SECTION II : BASSINS DE MAIN-D'ŒUVRE IMMIGRANTE

En 2019, la plupart des immigrants travaillant en *assemblage* et en *production de pièces* venaient d'Asie, ensuite d'Europe, ce qui reflète le déplacement des pays d'origine. À mesure que le nombre d'immigrants européens diminuait, la Chine, l'Inde et les Philippines devenaient les principaux pays de départ à destination du Canada.

Tableau 1 : Immigrants admis selon la région d'origine, 2019

Région du monde	3361 Fabrication de véhicules automobiles	3363 Fabrication de pièces pour véhicules automobiles
Europe	3 000	6 900
Afrique	Données non disponibles ¹³	3 400
Asie	7 700	20 500

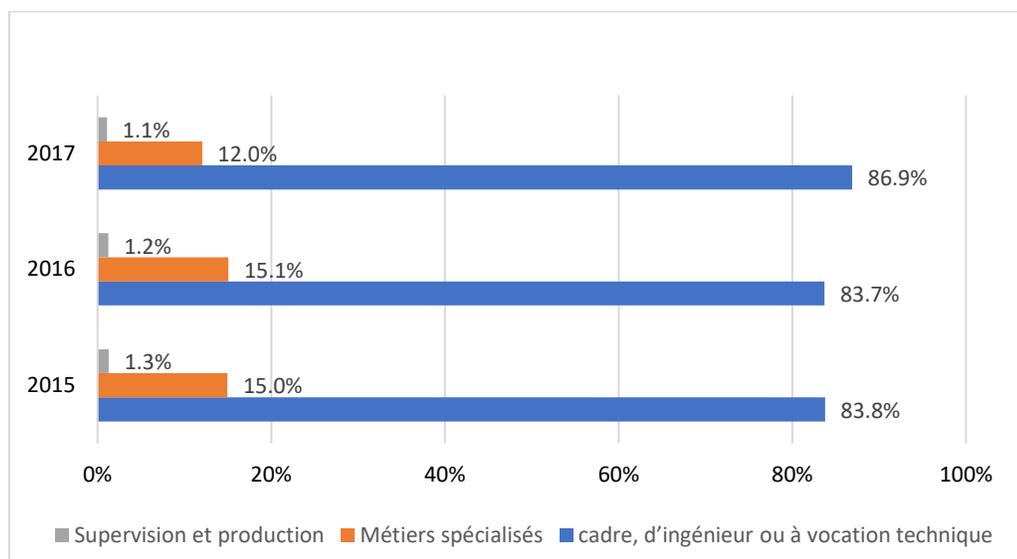
Source : Enquête sur la population active

¹³ Remarque : Les données non disponibles sont fondées sur de petites valeurs. L'omission des données nord-américaines et océaniques est fondée sur de petites valeurs.

Profession envisagée

Parmi les immigrants admis au Canada entre 2015 et 2017 qui ont déclaré une « profession envisagée¹⁴ », la majorité écrasante (de plus de 80 %) indiquent qu'ils ont l'intention de travailler dans un poste de *cadre, d'ingénieur* ou à *vocation technique*. Seulement de 12 % à 15 % des répondants ont indiqué *Métier spécialisé* au cours des dernières années, et très peu ont l'intention de travailler dans un poste de *supervision* ou de *production*. Vu que l'industrie recourt déjà à un nombre considérable de travailleurs immigrants, les données sur les nouveaux venus laissent entendre que les postes dans les métiers spécialisés demeureront difficiles à pourvoir. Les postes exigeant une formation universitaire dans les domaines du génie et de la technologie devraient être plus faciles à pourvoir.

Figure 9 : Profession envisagée par les immigrants, 2015 à 2017, selon le groupe professionnel



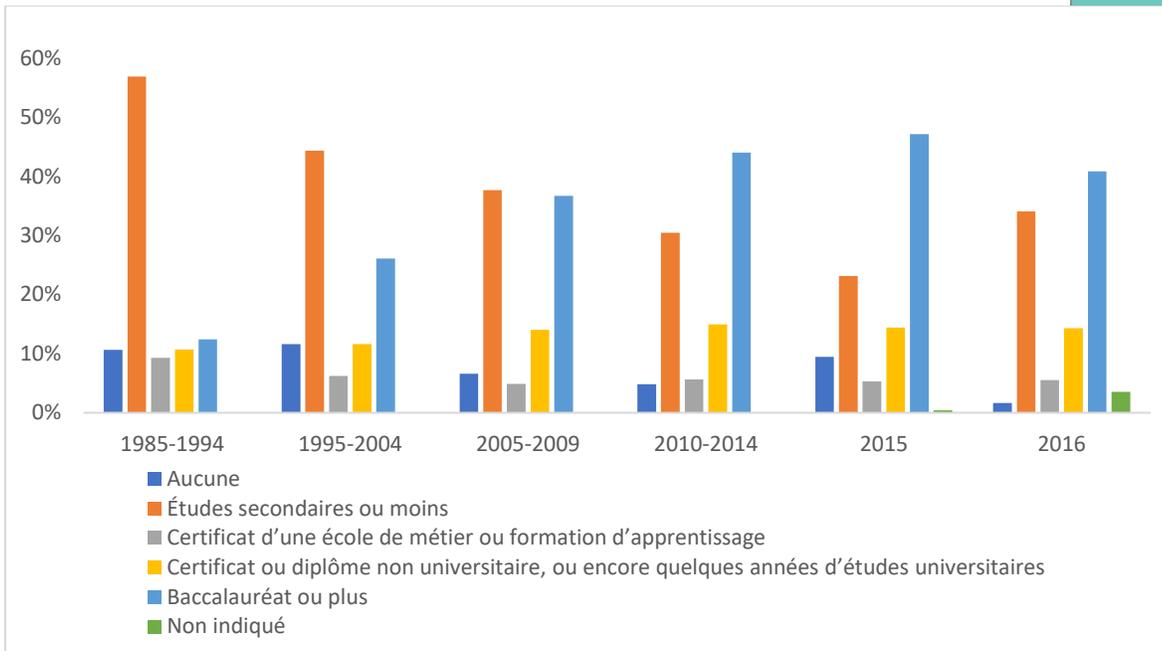
Source : BDIM, Statistique Canada

Évolution de la formation des immigrants

Le profil scolaire des immigrants de 15 ans et plus évolue depuis quelques décennies. On enregistrait une plus forte proportion d'*Études secondaires ou moins* (57 %) pendant la période d'admission de 1985 à 1994 ; cependant, cette proportion a diminué pour atteindre 34 % en 2016. La proportion de ceux qui détiennent un grade universitaire est passée de 12 % pendant la période d'admission de 1985 à 1994 à 41 % en 2016. La proportion de ceux qui détiennent un *certificat d'une école de métier* ou *qui ont suivi une formation d'apprentissage structurée* est faible depuis toutes ces années et s'établissait à 5,5 % en 2016. Les personnes qui apportent une formation dans les métiers sont recherchées dans l'industrie automobile, de même que dans le secteur manufacturier en général. Le système d'immigration donne la priorité aux travailleurs ayant fait des études universitaires, comme l'indique l'évolution de la formation des immigrants (voir la figure 10).

¹⁴ Profession envisagée (BDIM) — Immigrants qui déclarent une profession envisagée. En général, les immigrants de la catégorie économique sont tenus d'indiquer une profession envisagée dans leur formulaire de demande, mais ce n'est pas le cas des autres demandeurs.

Figure 10 : Niveau de scolarité selon l'année d'admission des immigrants de 15 ans et plus



Source : BDIM, Statistique Canada

Pays d'origine des immigrants

Le tableau 2 montre les principaux pays d'origine des immigrants (qui ont produit une déclaration de revenus en 2017) pour la période allant de 2010 à 2017, où *Profession envisagée* au Canada correspondait à un emploi dans des métiers spécialisés utilisés pour établir les prévisions FOCAL (vous trouverez la liste des professions dans l'annexe 2). Au cours de la période, l'Inde, les Philippines et le Royaume-Uni sont les trois principaux pays d'origine des immigrants dont la profession envisagée correspondait à un de ces métiers spécialisés. Seulement deux pays se situaient dans l'Union européenne — le Royaume-Uni et l'Irlande.

Tableau 2 : Profession envisagée dans les métiers spécialisés, 2010-2017

Pays d'origine	Nombre de demandeurs
Inde	3 925
Philippines	2 465
Royaume-Uni	855
Ukraine	715
Chine	620
Corée du Sud	545
Iran	385
Jamaïque	360
Maroc	330
Irlande	310

Au cours de la période, l'Inde, la Chine et l'Iran sont les trois principaux pays d'origine des immigrants dont la profession envisagée se situe dans les domaines de la *gestion*, du *génie* et à *vocation technique*. Seulement deux pays se situaient dans l'Union européenne — la France et le Royaume-Uni.

Tableau 3 : Profession envisagée dans les domaines de la gestion, du génie et à vocation technique, 2010-2017

Pays d'origine	Nombre de demandeurs
Inde	21 730
Chine	7 265
Iran	4 320
Philippines	3 250
France	2 970
Pakistan	2 390
Algérie	1 675
Nigeria	1 565
Brésil	1 485
Royaume-Uni	1 470

Très peu d'immigrants indiquent que la profession qu'ils envisagent d'exercer au Canada correspond à un emploi de *supervision* ou de *production*. Toutefois, lorsque c'est le cas, les trois principaux pays d'origine sont les Philippines, l'Inde et le Maroc. Bien que seuls les immigrants économiques soient tenus d'indiquer une profession envisagée dans leur formulaire de demande, les nombres et les pays d'origine donnent quand même une idée des habiletés, depuis quelques années, des immigrants qui sont accessibles à l'industrie automobile.

SECTION III : INCIDENCES SUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Les pays de l'OCDE dont la population est plus âgée et le taux de natalité est bas rivalisent avec le Canada pour attirer des immigrants qualifiés. Le gouvernement fédéral a indiqué qu'il se concentre sur la formation d'effectifs qui soutiendront l'économie canadienne et lui permettront de prendre de l'expansion¹⁵. Alors que les effectifs vieillissent et que le taux de fécondité stagne, la grande contribution des immigrants à la réponse aux besoins du marché canadien du travail est bien documentée. De plus, les problèmes auxquels certains Néo-Canadiens sont confrontés pour trouver un débouché sont également bien documentés. En s'appuyant sur les besoins de l'industrie en matière de main-d'œuvre, ciblés au moyen de consultations et de prévisions relatives au marché du travail diverses dans le cadre du projet FOCAL, les constatations ont une incidence sur les stratégies de recrutement et la réforme des politiques visant à améliorer le flux de main-d'œuvre immigrante dans l'industrie.

Formation et habiletés : Le haut niveau de scolarité dans le bassin de main-d'œuvre immigrante laisse entendre que le secteur pourra encore compter sur les immigrants pour pourvoir des postes qui exigent des études universitaires, notamment des postes de cadre,

¹⁵ Consultez le *Rapport annuel au Parlement sur l'immigration 2020*.

d'ingénieur et à vocation technique. Les étrangers qui terminent leurs études supérieures au Canada disposent d'une voie d'accès à l'immigration, *Entrée express*, ce qui ajoute au bassin de candidats très scolarisés. Cependant, il semble que les habiletés et le profil scolaire des nouveaux arrivants présentent un déséquilibre, puisque la proportion des immigrants qui possèdent les qualifications exigées par les métiers spécialisés est plus faible. C'est pertinent parce que certaines des pénuries de main-d'œuvre prévues les plus graves dans l'industrie concernent les métiers spécialisés. La modification du processus d'évaluation des immigrants visant à accorder plus de poids aux candidats qui possèdent un certificat ou des habiletés rares est une stratégie d'immigration que l'industrie voudra peut-être préconiser. Le gouvernement fédéral devra peut-être faire le tour des leviers dans le système, comme les points attribués pour les études et les habiletés, afin de donner la priorité aux métiers spécialisés.

Évaluation des habiletés et résultats concernant le marché du travail : Il existe des lacunes dans les données accessibles sur les immigrants. Seulement de 30 % à 40 % des immigrants sont tenus de déclarer une *profession envisagée* lorsqu'ils demandent le statut de résident permanent. Un système plus polyvalent et plus simple d'évaluation des études et des habiletés aidera l'industrie à comprendre le bassin de main-d'œuvre disponible, y compris tous les immigrants adultes admis qui sont *en âge de travailler* ; les fonctions antérieures ; la profession envisagée dans toutes les catégories d'admission ; enfin, l'évaluation de la profession effectivement exercée après l'admission. Ces renseignements permettront de déterminer si l'offre et la demande de main-d'œuvre présentent des problèmes structurels auxquels il faut remédier en passant par la modification de politiques en matière d'immigration et de formation dans le marché du travail.

Intégration au marché du travail, reconnaissance des habiletés et intermédiaires :

L'intégration des nouveaux arrivants est encore une question de politiques et de programmes dans le marché canadien du travail. Les employeurs sont confrontés à des difficultés de recrutement, alors que de nombreux nouveaux arrivants ne sont toujours pas informés des débouchés en plus d'avoir de la difficulté à trouver un travail qui convient à leur niveau d'habileté et à leurs qualifications. Il reste du travail à faire pour déterminer la meilleure façon d'établir un contact entre les employeurs et les segments de travailleurs qui cherchent un emploi. Vous avez le choix de recourir à un intermédiaire. *World Education Services (Canada)* (WES) est un organisme américain sans but lucratif qui a mis sur pied un bureau à Toronto en 2000 pour fournir des services de reconnaissance des titres de compétences destinés aux professionnels formés à l'étranger, ce qui aide les employeurs à prendre des décisions en matière de recrutement. En 2013, WES est devenu un fournisseur attitré de services d'évaluation des titres de compétences par Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (IRCC). Il vaudra peut-être la peine de scruter plus en profondeur le recours aux intermédiaires pour aider les employeurs à évaluer les titres de compétences ainsi que les habiletés des techniciens et des travailleurs qualifiés.

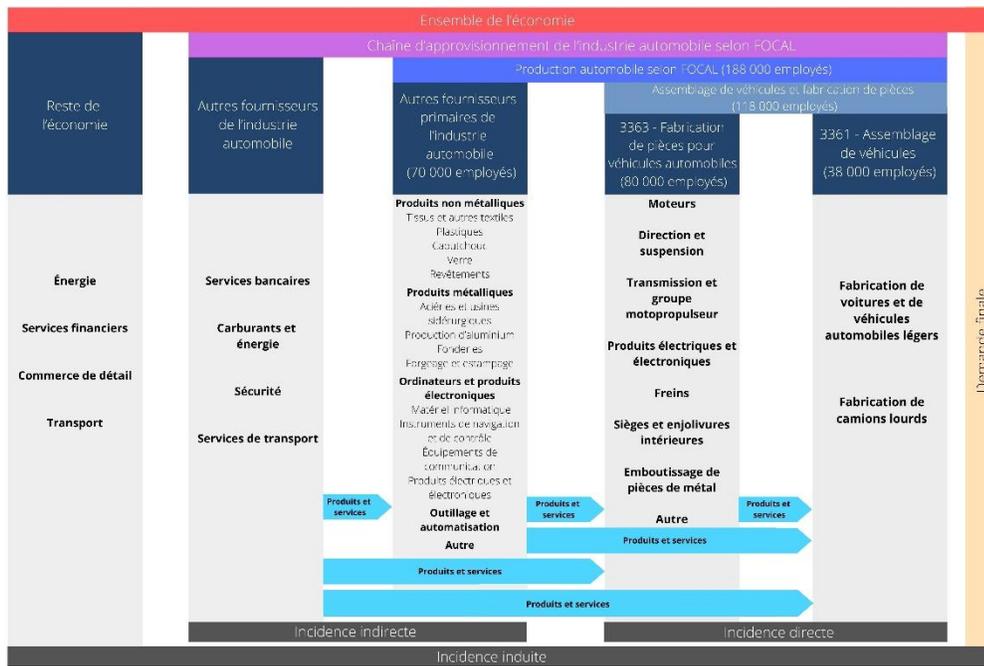
Nos travaux de recherche ont permis de déterminer : la nécessité pour certains travailleurs immigrants de poursuivre leurs cours d'anglais, langue seconde ; la nécessité d'une formation linguistique propre à l'industrie et à la profession ; enfin, la nécessité d'une formation sur les compétences culturelles destinée aux membres du personnel nés au Canada et aux nouveaux arrivants, selon le pays d'origine. Les faits portent à croire dans une certaine mesure que les intermédiaires comme les associations industrielles, les syndicats et les ONG aident les

entreprises d'autres secteurs à recruter et à fidéliser des immigrants dans des postes menacés de pénurie. Cette démarche pourra s'avérer utile au final pour aider l'industrie automobile.

CONCLUSION

La présente communication a fait le tour des dernières données gouvernementales afin de comprendre l'emploi des immigrants dans l'industrie automobile (assemblage et production de pièces), ainsi que les occasions pour les employeurs d'apporter une solution à d'éventuelles pénuries de compétences en embauchant et en formant davantage d'immigrants. L'évolution des données sur la main-d'œuvre montre que les immigrants occupent un emploi à des postes de production, à vocation technique et de professionnel, mais qu'ils sont beaucoup moins nombreux dans les métiers spécialisés. L'amélioration du profil scolaire des nouveaux immigrants laisse également entendre que l'offre de talents est peut-être plus intéressante pour l'industrie automobile en évolution, laquelle exigera une formation et des habiletés dans des domaines comme le génie mécanique et électrique ainsi que les technologies logicielles. En ce qui concerne les segments de l'*assemblage* et de la *production de pièces*, et l'*industrie automobile dans son ensemble*, les diverses formations, habiletés et compétences nécessaires exigeront peut-être des stratégies de recrutement différentes. Des travaux de recherche à venir ou la mise au point d'outils pourraient amener à considérer des stratégies visant à favoriser l'intégration en entreprise ou à encourager les nouveaux immigrants à poursuivre une carrière dans l'industrie automobile afin d'appuyer les efforts de recrutement déployés par l'industrie automobile pour répondre à ses besoins de main-d'œuvre actuels et à long terme.

ANNEXE 1 — DÉFINITION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE SELON L'INITIATIVE FOCAL



ANNEXE 2 : 49 PROFESSIONS ET TROIS GROUPES PROFESSIONNELS

Postes de cadre, d'ingénieur ou à vocation technique

- 0016 — Cadres supérieurs/cadres supérieures — construction, transport, production et services d'utilité publique
- 0211 — Directeurs/directrices des services de génie
- 0213 — Gestionnaires des systèmes informatiques
- 0911 — Directeurs/directrices de la fabrication
- 1121 — Professionnels/professionnelles en ressources humaines
- 1521 — Expéditeurs/expéditrices et réceptionnaires
- 1523 — Coordonnateurs/coordonnatrices de la logistique de la production
- 2132 — Ingénieurs mécaniciens/ingénieures mécaniciennes
- 2133 — Ingénieurs électriciens et électroniciens/ingénieures électriciennes et électroniciennes
- 2141 — Ingénieurs/ingénieures d'industrie et de fabrication
- 2142 — Ingénieurs/ingénieures métallurgistes et des matériaux
- 2147 — Ingénieurs informaticiens/ingénieures informaticiennes (sauf ingénieurs/ingénieures et concepteurs/conceptrices en logiciel)
- 2171 — Analystes et consultants/consultantes en informatique
- 2172 — Analystes de bases de données et administrateurs/administratrices de données
- 2173 — Ingénieurs/ingénieures et concepteurs/conceptrices en logiciel
- 2174 — Programmeurs/programmeuses et développeurs/développeuses en médias interactifs
- 2232 — Technologues et techniciens/techniciennes en génie mécanique
- 2233 — Technologues et techniciens/techniciennes en génie industriel et en génie de fabrication
- 2241 — Technologues et techniciens/techniciennes en génie électronique et électrique
- 2243 — Techniciens/techniciennes et mécaniciens/mécaniciennes d'instruments industriels
- 2281 — Techniciens/techniciennes de réseau informatique
- 2282 — Agents/agentes de soutien aux utilisateurs

Métiers spécialisés

- 7201 — Entrepreneurs/entrepreneuses et contremaîtres/contremaîtresses des machinistes et du personnel des métiers du formage, du profilage et du montage des métaux et personnel assimilé
- 7231 — Machinistes et vérificateurs/vérificatrices d'usinage et d'outillage
- 7232 — Outilleurs-ajusteurs/outilleuses-ajusteuses
- 7237 — Soudeurs/soudeuses et opérateurs/opératrices de machines à souder et à braser
- 7241 — Électriciens/électriciennes (sauf électriciens industriels/électriciennes industrielles et de réseaux électriques)
- 7242 — Électriciens industriels/électriciennes industrielles
- 7301 — Entrepreneurs/entrepreneuses et contremaîtres/contremaîtresses en mécanique
- 7311 — Mécaniciens/mécaniciennes de chantier et mécaniciens industriels/mécaniciennes industrielles
- 7321 — Mécaniciens/mécaniciennes et réparateurs/réparatrices de véhicules automobiles, de camions et d'autobus
- 7452 — Manutentionnaires
- 7511 — Conducteurs/conductrices de camions de transport

Postes de supervision et de production

- 9221 — Surveillants/surveillantes dans la fabrication de véhicules automobiles

- 9222 — Surveillants/surveillantes dans la fabrication de matériel électronique
- 9223 — Surveillants/surveillantes dans la fabrication d'appareils électriques
- 9224 — Surveillants/surveillantes dans la fabrication de meubles et d'accessoires
- 9226 — Surveillants/surveillantes dans la fabrication d'autres produits métalliques et de pièces mécaniques
- 9227 — Surveillants/surveillantes dans la fabrication et le montage de produits divers
- 9412 — Ouvriers/ouvrières de fonderies
- 9416 — Opérateurs/opératrices de machines à forger et à travailler les métaux
- 9417 — Opérateurs/opératrices de machines d'usinage
- 9422 — Opérateurs/opératrices de machines de traitement des matières plastiques
- 9522 — Assembleurs/assembleuses, contrôleurs/contrôleuses et vérificateurs/vérificatrices de véhicules automobiles
- 9523 — Assembleurs/assembleuses, monteurs/monteuses, contrôleurs/contrôleuses et vérificateurs/vérificatrices de matériel électronique
- 9526 — Monteurs/monteuses et contrôleurs/contrôleuses de matériel mécanique
- 9535 — Assembleurs/assembleuses, finisseurs/finisseuses et contrôleurs/contrôleuses de produits en plastique
- 9536 — Peintres, enduiseurs/enduiseuses et opérateurs/opératrices de procédés dans le finissage du métal — secteur industriel
- 9619 — Autres manœuvres des services de transformation, de fabrication et d'utilité publique

RÉFÉRENCES

Almontaser A., *Supporting Syrian Refugee Integration in the Construction Sector*, Construction Foundation of BC, août 2016.

Buildforce Canada, *Immigration Trends in the Canadian Construction Sector*, préparé par Prism Economics & Analysis, Toronto, octobre 2020.

Canadian Poverty Institute, *The Employment Impact of Covid-19 on Canada's Equity Seeking Workforce*, Alberta, juin 2020,
static1.squarespace.com/static/595d068b5016e12979fb11af/t/5efa00ea20e6720ff3d16b8b/1593442542289/Vulnerability+Assessment+-+Employment+-+Canada+and+Provinces.pdf.

Lu, Yuqian et Feng Hou, « Travailleurs étrangers temporaires au sein de la population active du Canada : permis de travail ouverts et permis liés à un employeur donné », n° au catalogue de Statistique Canada : 11-626-X, n° 102. *Aperçus économiques*, Statistique Canada, Ottawa, 2019, www150.statcan.gc.ca/n1/pub/45-28-0001/2020001/article/00028-fra.htm.

OCDE, *Recruiting Immigrant Workers: Canada 2019*, Paris, Éditions OCDE, 2019,
<https://doi.org/10.1787/4abab00d-en>.

Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada, *Rapport annuel au Parlement sur l'immigration 2020*, établi pour la période se terminant le 31 décembre 2019, gouvernement du Canada.

Statistique Canada, *Enquête sur la population active*, demande personnalisée de Prism Economics, 2020.

Statistique Canada, *Banque de données longitudinales sur les immigrants*, demande personnalisée de Prism Economics, 2020.

Statistique Canada, « Étude : Sélection des immigrants de la composante économique parmi les travailleurs étrangers temporaires et résultats sur le marché du travail selon le programme d'admission », *Le Quotidien*, 18 août 2020.