

SPECIAL
24 PAGES
+
CD-ROM
gratuit

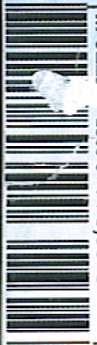
DU TRAVAIL
QUI DONNENT

LES DIPLOMÉS

le nouvel
Observateur
nouvelobs.com



M 0222R - 2908 S - F. 3,50 €



EXCLUSIF Le dernier livre de Ségolène Royal
Sarkozy, Aubry, Hollande...
CE QU'ELLE N'AVAIT JAMAIS DIT



LE DÉBAT
Thibault / Chêrèque



INDUSTRIE

La chasse aux cerveaux

Oui, la crise fait rage dans l'automobile et la métallurgie mais l'énergie, la pharmacie ou l'agroalimentaire continuent à recruter. Du technicien à l'ingénieur ultra-pointu

Effectifs : 3,6 millions

Taux de chômage : 3% (cadres et techniciens)

Salaire : 2 700 euros net mensuel (cadres et techniciens)

Recrutement cadres en 2009 : 37 000 à 42 000.

Etonnant ! En pleine tourmente boursière, en pleine destruction massive d'emplois dans les usines, des recruteurs de l'industrie offrent encore des ponts d'or à de jeunes diplômés. Sébastien Druge par exemple a vu les recruteurs se battre pour l'embaucher. Diplômé de l'UTC (Université de Technologie de Compiègne), à bac+5 en génie chimique, il venait de passer six mois sous le soleil de Dubaï pour son stage de fin d'études. Passionnante expérience pour un débutant. Dans le nucléaire, chez Areva, il était responsable d'un projet – la mise en place d'un processus achat – impliquant 70 personnes. Et au retour, tapis rouge. « La crise ? Connais pas ! Une fois en France j'ai été harcelé par des petites entreprises du secteur mais j'ai préféré le grand groupe », raconte-t-il. Il a opté pour GDF-Suez. Chargé des approvisionnements pour la zone Europe, il supervise les voyages du gaz dans les tuyaux entre la France et cinq pays d'Europe, dont la Grande-Bretagne, l'Italie, l'Espagne. Salaire annuel net : 40 000 euros.

Ainsi va l'industrie par temps de mégacrise. Certes, l'automobile et la métallurgie annoncent en cascade des mises au chômage technique et des suppressions de poste. Mais dans d'autres secteurs, on court après des ingénieurs pointus, on cherche des experts, on fait la cour aux débutants. Bref, on recrute. Dans l'énergie, le transport, l'aéronautique, l'industrie pharmaceutique ou encore, dans une moindre mesure, l'agroalimentaire.

En 2009, Alstom, géant du transport et de l'ingénierie, prévoit d'intégrer 1 100 cadres. Safran, spécialiste de l'aéronautique et de la défense, 1 000. Mieux, chez les grands noms de l'énergie, les prévisions d'embauche, loin de fléchir, continuent à augmenter. En tête, le nucléaire civil. C'est une spécialité française dopée par les impératifs environne-

Les meilleurs diplômés

Bac+2 ou +3

- DUT génie industriel et maintenance, génie électrique et informatique industrielle, productique, génie thermique et énergie, mesures physiques, génie biologique, gestion logistique et transport.

- BTS maintenance industrielle, électrotechnique, contrôle industriel et régulation automatique, conception de produits industriels, traitement des matériaux, mécanique et automatisme industriel.

- Licences professionnelles, plasturgie et matériaux composites, hygiène sécurité et environnement, gestion de la production industrielle, maintenance aéronautique (Toulouse-2), électronique et informatique embarquées (Aix - Marseille-3), commercialisation des produits et services industriels (Marne-la-Vallée).

Bac+5

- Ecoles d'ingénieurs

- Masters universitaires, Desma de Grenoble, master en achats industriels de composants électroniques (Bordeaux-1) ; management logistique et ingénierie des transports (Lille-1), management des entreprises agroalimentaires, management intégré de la production, management de la qualité (notamment celui de Paris Sud), génie physiologique et informatique (Poitiers), prévention des risques et nuisances technologiques (Aix - Marseille-2), acoustique des transports (université du Maine), qualité et gestion des risques en santé (IAE de Nantes).

mentaux de réduction d'émission de gaz à effet de serre. De nombreux pays mettent en chantier des centrales et achètent notre technologie. Du coup, en 2009, Areva aura besoin de 2 000 à 2 500 ingénieurs et cadres basés en France, dont près de 700 débutants. Mêmes perspectives chez EDF. « On recherchera surtout des ingénieurs pour la haute technologie, la mécanique, le nucléaire ou l'électricité, mais il nous faudra aussi des acheteurs, tous avec un goût prononcé pour l'international », indique Jérôme Eymery, responsable du recrutement France pour le groupe Areva. Le pétrole continue lui aussi à embaucher. Total annonce l'intégration de 500 cadres cette année.

ON MANQUE DE CANDIDATS

Ainsi s'explique le succès remporté par Sébastien Druge, mais aussi par ses camarades de promotion de l'UTC : « *Auparavant nos jeunes diplômés mettaient entre trois et six mois pour trouver un job, maintenant, 80% d'entre eux se casent en moins d'un mois* », constate Joseph Orlinski, le directeur des stages de l'université.

Et puis, même en temps de récession, aucun secteur ne stoppe complètement les recrutements. Même quand les usines fonctionnent au ralenti, il faut encore et toujours pour des fonctions dites « transversales » des ingénieurs et des techniciens pour les faire tourner. On l'oublie, mais le taux de chômage des cadres et des ingénieurs de l'industrie n'est que de 3%. Or les usines, le cambouis, la peur des délocalisations et les machines attirent peu les nouvelles générations. Alors on manque de candidats. Selon une récente enquête, 30% des offres d'emploi – pourtant des CDI – avaient eu du mal à trouver preneur. Du coup, les jeunes prêts à s'y investir ont la cote. Notamment les spécialistes en informatique industrielle, qui font fonctionner les robots des usines. « *Nous recevons une dizaine d'offres par diplômé* », observe Joseph Orlinski à l'UTC. On cherche aussi des spécialistes de l'organisation de la production, de la gestion de la qualité, de la maintenance... Sans oublier la logistique très en pointe et ultra-stratégique quand on fait fabriquer ses produits en pièces détachées aux quatre coins du monde.

BEATRICE GIRARD

Enfin, nouvelles obligations environnementales obligent, les entreprises sont en quête de diplômés dans le domaine de la qualité, de la sécurité et de l'environnement, ou encore des experts en gestion des déchets... *« Notamment dans la chimie, le pétrole, la métallurgie »*, observe Martine de Maintenanant chez Mercuro Ural. Ils occupent des postes de consultants et réalisent des audits en milieu industriel. Ils analysent les aspects liés à la sécurité des sites. Ils recensent les zones à risques... Bref, il y a encore du pain sur la planche.

Et puis certains métiers sont dupés par la crise. Les acheteurs, par exemple, chargés de négocier au meilleur tarif les approvisionnements. Ainsi, Benjamin Piron, 23 ans, a eu la bonne idée de compléter sa maîtrise en électronique, électrotechnique et automatique par un master en Achats industriels et Composants électroniques à l'université de Bordeaux. *« Je voulais un poste avec beaucoup de contact, de communication, pas une fonction d'ingénieur classique. »* A la sortie, il a eu l'embaras du choix. Le voilà acheteur chez Actaris, numéro un mondial de la fabrication de compteurs d'eau. Salaire : 32 000 euros par an. *« Et je ne suis pas déçu, je négocie tous les jours des prix en anglais avec la Hongrie, la Malaisie... »*, raconte-t-il.

En période de crise, il n'y a pas que les acheteurs pour faire baisser les coûts. *« Il faut des contrôleurs de gestion, et bien sûr des commerciaux, indispensables pour remplir les carnets de commande »*, explique Martine de Maintenanant, la directrice du pôle industrie du cabinet recrutement de Mercuro Ural. Mais pas seulement. On a aussi plus que jamais besoin de matière grise pour concevoir de nouveaux produits : *« Pour sortir de la crise, les entreprises n'ont pas le choix, elles doivent innover, voilà pourquoi nos ingénieurs en recherche et développement n'ont aucun mal à se caser »*, constate Aurore Perrault, responsable des relations industrielles à l'École nationale supérieure de Mécanique et d'Aéronautique (Ensm). Une constante que l'école vérifie auprès de ses principaux partenaires, le groupe Safran, EADS, Dassault Aviation, EDF et même dans le secteur automobile !

PRÉFÉRER PARFOIS LE BAC+2 AU BAC+5

L'industrie est aussi une grande consommatrice de techniciens de niveau bac+2 ou +3. Et il n'y a pas que les ingénieurs. L'industrie est aussi une grande consommatrice de techniciens de niveau bac+2 ou +3. Des profils que les recruteurs ont pourtant du mal à trouver. C'est le cas notamment dans l'industrie pharmaceutique. Un secteur dynamique qui crée près de 2 000 postes par an et se targue d'environ 10 000 recrutements annuels pour répondre à un turnover important. *« Nous avons d'importants besoins en spécialistes de maintenance industrielle, d'automatisme et d'électricité ou de contrôle qualité, mais nous avons du mal à trouver nos offres »*, assure Emmanuelle Garassino, la directrice de l'observatoire des

Et puis certains métiers sont dupés par la crise. Les acheteurs, par exemple, chargés de négocier au meilleur tarif les approvisionnements. Ainsi, Benjamin Piron, 23 ans, a eu la bonne idée de compléter sa maîtrise en électronique, électrotechnique et automatique par un master en Achats industriels et Composants électroniques à l'université de Bordeaux. *« Je voulais un poste avec beaucoup de contact, de communication, pas une fonction d'ingénieur classique. »* A la sortie, il a eu l'embaras du choix. Le voilà acheteur chez Actaris, numéro un mondial de la fabrication de compteurs d'eau. Salaire : 32 000 euros par an. *« Et je ne suis pas déçu, je négocie tous les jours des prix en anglais avec la Hongrie, la Malaisie... »*, raconte-t-il.

**Philippe Etchessahar,**

24 ans, concepteur de trains et métros

Fraîchement diplômé de l'Ensm, Philippe n'a pas eu besoin de chercher longtemps un job. Embauché dès la fin de son stage dans un bureau d'études, il conçoit des pièces pour les trains régionaux et les métros d'Alstom Transport. Une jolie façon de succéder à un papa salarié de la SNCF ! Il faut dire que Philippe, passionné par les trains, avait mis toutes les chances de son côté : *« Une école spécialisée en mécanique et un parcours de stages tous liés au transport, dans un centre d'essai en vol, puis section ouvrage d'art de la SNCF et enfin chez Alstom, où j'ai été immédiatement embauché pour 33 000 euros par an. »*

B. G.