

Aulnay : des terrains qui valent de l'or

Par **Les Echos** | 13/07 | 07:00

La ville de Seine-Saint-Denis perd son premier employeur, mais compte bien récupérer les 160 hectares de terrains situés dans un périmètre stratégique du Grand Paris.

Même si les Aulnaysiens vivent depuis plusieurs années avec cette menace, l'annonce de la fermeture du site en 2014 fait l'effet d'une bombe. Aulnay-sous-Bois perd à la fois son premier et son plus emblématique employeur. Implantée dans la ville depuis 1973, quand la marque aux chevrons a dû quitter ses terrains du quai de Javel à Paris, l'usine, qui fabrique la petite C3, emploie 3.000 salariés (et 300 intérimaires). Ils étaient encore 5.000 en 2004.

« Comment faire pour amortir le choc, alors qu'il y a un peu moins de 400 familles directement concernées dans la ville », interroge Gérard Ségura, maire (PS) d'Aulnay-sous-Bois. La catastrophe est aussi financière puisque la ville pourrait perdre quelques millions d'euros versés par l'industriel au titre de la fiscalité sur les entreprises.

Surtout, l'élu local n'a pas l'intention de lâcher ces terrains stratégiques de 160 hectares. Situé à la jonction de trois autoroutes, deux lignes de RER (B et D) reliées par le futur barreau de Gonesse, **le site devrait voir l'implantation d'une gare du métro automatique Grand Paris Express. Ce territoire du nord-est parisien,** à proximité des pôles aéroportuaires de Roissy et du Bourget, deviendra ainsi un pôle majeur du Grand Paris. Mais, de son côté, PSA, qui a déjà loué une partie des 400.000 m² de locaux qu'il n'utilise plus à d'autres entreprises, n'a pas l'intention de céder ce foncier à haut potentiel. Le constructeur évoque ainsi une reconversion du site en concession automobile et en plateforme logistique exploitée par Gefco, qui pourrait reprendre 1.500 salariés.

L'an dernier, les terrains étaient évalués à 300 millions d'euros. « La ville devait racheter 80 hectares, **mais PSA a changé d'avis quand le processus du Grand Paris a été confirmé.** Aujourd'hui, le prix doit avoir triplé », estime Larbi Errai, délégué syndical CFDT.

Manque d'anticipation

Le bras de fer entre l'industriel et la ville ne fait que commencer. Gérard Ségura agite la menace de l'expropriation ou de l'instauration d'un « *périmètre d'étude* » sur la zone. Ce qui permettrait de refuser ou de suspendre pendant quelques années l'attribution d'un permis de construire.

Certains s'étonnent du manque d'anticipation de la municipalité. « Si le constructeur automobile avait communiqué plus clairement sur son départ, la ville aurait pu élaborer plusieurs scénarios de réindustrialisation », défend Alain Petit-jean, directeur général du cabinet Sémaphores, qui conseille les collectivités locales en matière économique.

Gérard Gaudron, ex-député UMP de la circonscription d'Aulnay, battu en juin par son rival Daniel Goldberg (PS), soulignait dans son rapport sur l'avenir de la filière automobile, remis en mai au ministère de l'Industrie, l'urgence d'anticiper la reconversion d'Aulnay pour « *pérenniser l'activité industrielle du site et offrir un avenir à ses employés* ».

Hier, alors que l'usine était en grande partie à l'arrêt, Jean-Pierre Mercier, délégué CGT de PSA, promettait : « *En septembre, une grande bataille va commencer* ».

MARION KINDERMANS, Les Echos