



Mission régionale d'autorité environnementale
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale
Provence-Alpes-Côte d'Azur

sur le projet "GENSET " de développement et de modernisation
de l'établissement de la société internationale des moteurs
Baudoin (SIMB) à Cassis (13)

**N° MRAe
018141/A P**

PRÉAMBULE

Conformément au règlement intérieur et aux règles de délégation interne à la MRAe, cet avis a été adopté le 10 juillet 2026 en collégialité électronique par Sandrine Arbizzi, et Johnny Douvinet, membres de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).

Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1 et R122-7 du Code de l'environnement (CE), la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par le préfet des Bouches-du-Rhône, pour avis de la MRAe sur le projet "GENSET " de développement et de modernisation de l'établissement de la société internationale des moteurs Baudoin (SIMB) à Cassis (13). Le maître d'ouvrage du projet est la société internationale des moteurs Baudoin (SIMB). Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000 et une étude de dangers ;
- un dossier de demande de modification d'autorisation d'exploiter d'une installation classée pour la protection de l'environnement.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R122-7 CE relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L122-1 CE, il en a été accusé réception en date du 18 mai 2026. Conformément à l'article R122-7 CE, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

En application de ce même article, la DREAL PACA a consulté :

- par courriel du 18 mai 2026 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 1^{er} juin 2026 ;
- par courriel du 18 mai 2026 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en date du 25 juin 2026.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Le présent avis est publié sur le [portail internet de l'évaluation environnementale](#). L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R122-7 CE.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public, et sa participation à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. Il ne lui est n'est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

L'avis de la MRAe est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L122-1-1 CE, cette décision prendra en considération le présent avis.

Les articles L122-1 CE et R123-8-I-c) CE font obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'avis de la MRAe. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique. Enfin, une transmission de cette réponse à la MRAe (ae-avis.p.uee.scade.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr) serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets. Il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.

SYNTHÈSE

Le site de projet est localisé sur la commune de Cassis (13), dans la zone d'activités du Brégadan, desservie par le chemin du Plan d'Olive et par la RD1, à proximité de la gare SNCF. La société internationale des moteurs Baudoin (SIMB) exerce actuellement, sur un emplacement industriel, une activité de développement, fabrication et commercialisation d'ensembles propulsifs pour application marine, industrielle et militaire.

Les modifications projetées sur le site de la SIMB visent à augmenter la capacité d'essais de moteurs pour les groupes électrogènes, avec l'ajout d'un nouveau banc, la modification du second tunnel de peinture et l'extension du bâtiment industriel existant.

La MRAe note que le projet GENSET porte sur la modification d'un établissement industriel existant, avec une augmentation de l'emprise globale de l'installation, dans un secteur à vocation industrielle à l'écart des principales zones résidentielles de la commune, dont les incidences sur l'environnement peuvent être considérées comme modérées.

Avec la mise en place des nouveaux équipements, la MRAe recommande de mieux anticiper l'évolution de l'ambiance sonore du site, en complétant les mesures de réduction en phase d'exploitation, applicables en cas de dépassement des limites réglementaires. La MRAe recommande par ailleurs de préciser l'analyse des incidences concernant le risque incendie induit et subi, et d'évaluer les incidences sur la consommation en eau.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

Table des matières

PRÉAMBULE.....	2
SYNTHÈSE.....	3
AVIS.....	5
1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....	5
1.1. Contexte et nature du projet.....	5
1.2. Description et périmètre du projet.....	6
1.3. Procédures.....	6
1.3.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale.....</i>	<i>6</i>
1.3.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public.....</i>	<i>7</i>
1.4. Enjeux identifiés par la MRAe.....	7
1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	7
1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées.....	7
2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet.....	7
2.1. Changement climatique.....	7
2.1.1. <i>Vulnérabilité du projet au changement climatique : risque incendie.....</i>	<i>8</i>
2.1.2. <i>Impact du projet sur le changement climatique : émissions de gaz à effet de serre.....</i>	<i>8</i>
2.2. Ressource en eau.....	8
2.3. Bruit.....	9

AVIS

1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact

1.1. Contexte et nature du projet

Le site du projet est localisé sur la commune de Cassis, dans le département des Bouches-du-Rhône (13), à environ 20 km à l'est de Marseille. La commune comptait une population de 6 661 habitants en 2023 (Insee), répartie sur 2 686 ha. La commune, qui fait partie de la métropole Aix-Marseille-Provence, est couverte par le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) Marseille-Provence, approuvé le 19 décembre 2019 opposable depuis le 28 janvier 2020, et par le SCoT Aix-Marseille-Provence¹ approuvé le 30 juin 2025. La commune est soumise aux dispositions de la loi dite « Littoral » du 3 janvier 1986.

Le projet² est porté par la société internationale des moteurs Baudoin (SIMB), dans la zone d'activités du Brégadan desservie par le chemin du Plan d'Olive et par la RD1, à proximité de la gare SNCF.

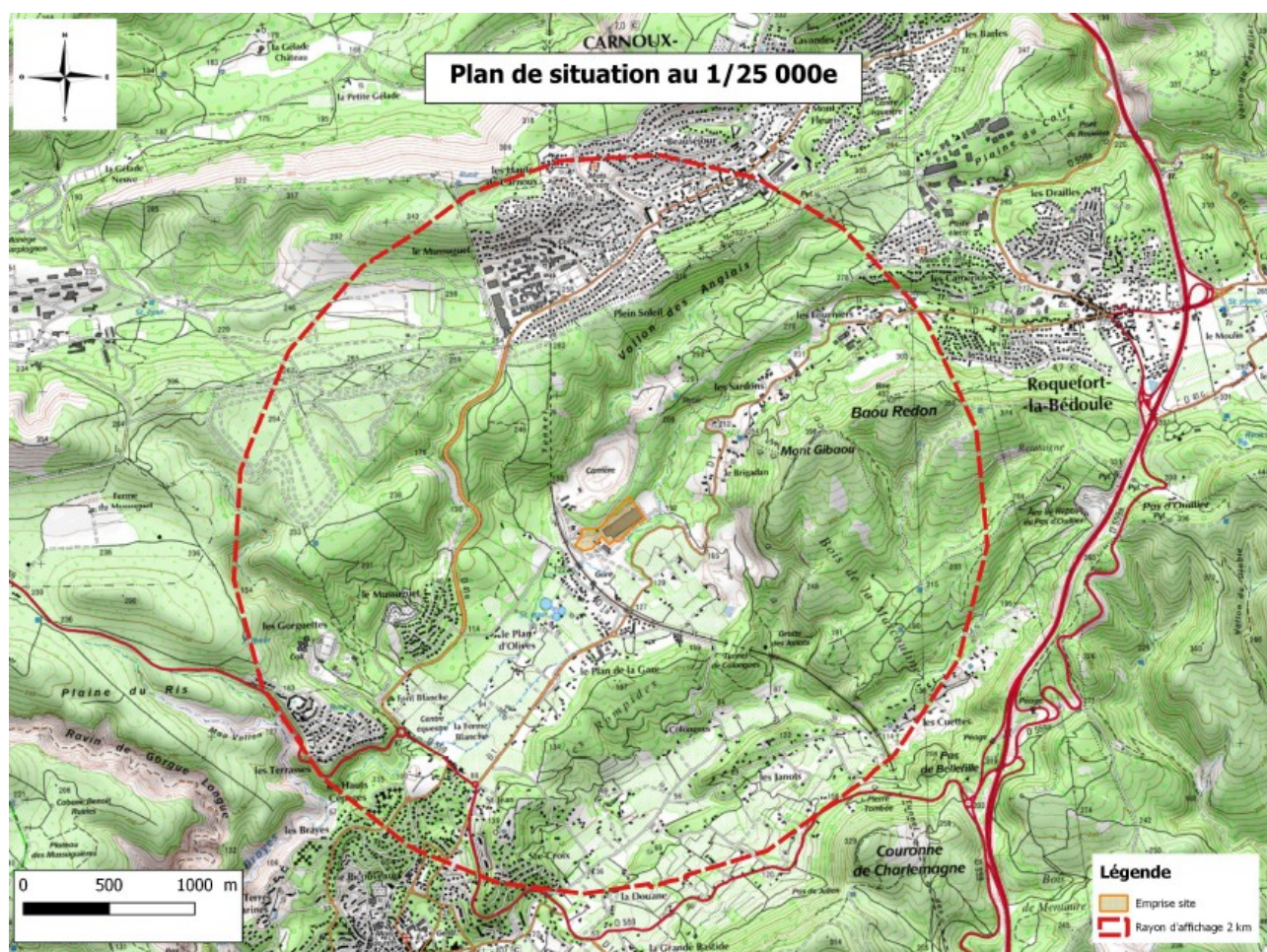


Figure 1: Localisation du site de projet. Source: Étude d'impact

¹ Le SCoT métropolitain inclut les 92 communes du territoire.

² Au droit des parcelles n°65, 67, 69, 71, 72, 134 et 136 de la section AN du cadastre soit 5 ha.

1.2. Description et périmètre du projet

Les modifications projetées sur le site de la SIMB³ visent à augmenter la capacité d'essais de moteurs pour les groupes électrogènes, avec l'ajout d'un nouveau banc, la modification du second tunnel de peinture et l'extension du bâtiment industriel existant. Les modifications projetées sur le site conduisent à la construction d'une extension de 170 m² du bâtiment industriel existant de 16 000 m². Cette extension est réalisée sur une surface déjà imperméabilisée.

Selon le dossier, « Ce projet s'intègre dans un projet global de développement et de modernisation du site de production, afin de pérenniser l'activité et de permettre à SIMB de rester compétitif sur le marché ».



Figure 2: Localisation des installations. Source: Étude d'impact.

1.3. Procédures

1.3.1. Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale

Bien que le projet relève d'un examen au cas par cas au titre de la rubrique 1a du tableau annexe du R122-2 CE, le maître d'ouvrage a fait le choix de ne pas faire de demande d'examen au cas par cas et a décidé, selon « une approche volontariste », de soumettre le projet à évaluation environnementale.

³ D'après le dossier, « depuis près d'un siècle, la SIMB (historiquement Moteurs BAUDOUIN SA) développe, fabrique et commercialise des ensembles propulsifs pour application marine, industrielle et militaire ». Moteurs BAUDOUIN exerce son activité principale aussi bien dans le domaine de la pêche, où elle se singularise en proposant des groupes propulsifs complets de sa propre conception, que dans le secteur des servitudes où elle équipe des navires de transport de passagers, des vedettes de pilotage, des remorqueurs. Depuis 2008, l'usine est transférée à Cassis.

La MRAe relève que l'exploitant n'a pas fait le choix d'intégrer cette extension dans le dossier relatif au projet d'augmentation de capacité d'essais moteurs de l'établissement Baudoin sur lequel elle a rendu un avis le 14 novembre 2024.

1.3.2. Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public

D'après le dossier, le projet relève d'une procédure d'autorisation environnementale intégrant une autorisation ICPE⁴ au titre de la rubrique 2931 « *Ateliers d'essais sur banc de moteurs à explosion, à combustion interne ou à réaction, turbines à combustion* » et une déclaration IOTA (installations, ouvrages, travaux, activités), au titre de la rubrique 2.1.5.0. « *Rejet d'eaux pluviales* » (régime déclaratif) de la nomenclature annexée à l'article R214-1 du Code de l'environnement.

La MRAe est saisie dans le cadre d'une demande d'autorisation environnementale déposée le 24 octobre 2025 en application du décret n°2024-742 du 6 juillet 2024 portant diverses dispositions d'application de la loi industrie verte et de simplification en matière d'environnement. Ainsi, le public est consulté en même temps que la MRAe (cf. article L181-10-1-II CE).

Dans ce cadre, le commissaire enquêteur a ouvert [le site de mise à disposition du public](#) du dossier, des avis et des compléments éventuels en application de la loi n°2025-794 du 11 août 2025.

La MRAe rappelle que l'extension sera également soumise à permis de construire.

1.4. Enjeux identifiés par la MRAe

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe se concentre sur les principaux enjeux environnementaux suivants :

- la prise en compte du risque feu de forêt ;
- la préservation des ressources en eau et des milieux récepteurs (assainissement) ;
- la limitation des nuisances sonores ;
- la production d'énergie renouvelable et la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

Le traitement réservé par l'étude d'impact à la pollution de l'air n'appelle pas de remarque de la MRAe.

1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact

Le dossier aborde l'ensemble du contenu réglementaire d'une étude d'impact défini à l'article R122-5 CE et des thématiques attendues pour ce type de projet. L'étude est proportionnée aux enjeux identifiés. Sa rédaction et sa présentation sont accessibles.

1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées

La question du choix du site ne se pose pas dans la mesure où le projet concerne essentiellement la modernisation d'un établissement industriel existant, fondée sur l'ajout de nouveaux équipements.

2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet

2.1. Changement climatique

⁴ Installations classées pour la protection de l'environnement.

2.1.1. Vulnérabilité du projet au changement climatique : risque incendie

La commune de Cassis est concernée par un plan de prévention du risque feu de forêt (PPRIF) approuvé par arrêté préfectoral le 17 juillet 2018. La majorité du site SIMB, localisé au contact d'un massif forestier, est situé en zone bleue B2, ainsi qu'en zone B1 pour une partie de la zone du parking, correspondant à des secteurs exposés à un aléa subi moyen à fort.

Le dossier indique qu'« étant donné que le projet ne comporte aucune construction nouvelle, aucune prescription de la zone B2 n'est applicable au projet ». Cependant, la MRAe ne partage pas cette conclusion⁵ : comme le rappelle le [PPRIF sur la commune de Cassis](#), en zone B2, l'urbanisation est possible, sous réserve de prescriptions (qualité de la défendabilité et mesures constructives pour l'autoprotection en cas d'incendie). Les enjeux existants les plus sensibles doivent par ailleurs réduire leur vulnérabilité au risque. Le dossier élude également l'augmentation du risque induit par le projet pour les personnes et les biens potentiellement exposés du fait de l'activité projetée.

Dans un contexte d'adaptation au changement climatique en matière de risques naturels, la MRAe considère que la prise en compte de données relatives à l'occurrence des sécheresses et à leur intensité, à la direction des vents dominants ou encore à l'inflammabilité et à la combustibilité de la végétation dans les espaces boisés avoisinants, sont nécessaires pour mieux évaluer ce risque subi et le prendre en compte.

La MRAe recommande d'évaluer plus précisément les enjeux liés à l'aléa subi et induit feu de forêt, et de justifier les mesures prises pour garantir l'absence d'aggravation du risque sur les biens et les personnes exposées.

2.1.2. Impact du projet sur le changement climatique : émissions de gaz à effet de serre

Selon l'étude d'impact, la consommation énergétique de l'établissement industriel en 2024 est majoritairement constituée d'électricité (1 163 MWh), de gaz naturel (738 MWh) et de gasoil (non quantifié). La part des énergies renouvelables éventuellement mobilisées n'est pas précisée.

Les émissions de gaz à effet de serre du site, principalement composées de dioxyde de carbone (CO₂) en provenance des bancs d'essais moteurs, chaudières⁶, véhicules légers et poids lourds, ne sont pas quantifiées. Il est indiqué que ces rejets intrinsèques à l'activité du site ne peuvent être évités et disposent d'une faible marge de manœuvre en termes de réduction des quantités émises.

La MRAe considère pour sa part que cette information mérite d'être portée à la connaissance du public. De plus, la modernisation du site industriel pourrait être l'occasion de dresser un bilan énergétique approfondi du site industriel en vue de dégager d'éventuelles pistes d'amélioration en termes d'optimisation des consommations et d'une meilleure prise en compte des énergies renouvelables.

La MRAe recommande de quantifier les émissions de gaz à effet de serre dues à l'activité du site, et d'étudier les possibilités de recours aux énergies renouvelables pour l'alimentation de l'établissement.

2.2. Ressource en eau

Le secteur de projet est situé à 30m d'un petit cours d'eau, le Vallat des Brayes, qui a un régime intermittent torrentiel et réactif en cas d'épisodes pluvieux de forte intensité.. Le secteur de projet est

⁵ Erronée puisque l'extension du bâtiment sera soumis à permis de construire et que les prescriptions de la zone B2 lui seront applicables.

⁶ Même si les chaudières sont exploitées par le propriétaire du site, la mairie de Cassis, elles font partie du même projet que les installations exploitées par SIMB.

concerné par la masse d'eau souterraine FRDG168 « Calcaires du Bassin du Beausset et du massif des Calanques » de type karstique, fortement vulnérable aux éventuelles pollutions de surface et actuellement dans un bon état chimique et quantitatif, sans aucun captage d'eau potable au niveau du territoire communal.

Selon le dossier, « *l'impact du projet sur la ressource en eau est nul* » au motif de l'alimentation exclusive de l'unité industrielle par le réseau public d'eau potable.

Pour la MRAe, cette appréciation relève d'une approche trop restrictive et non étayée. L'augmentation de consommation due à la mise en service de nouveaux équipements, non quantifiée explicitement, aurait mérité d'être mise en perspective de façon plus large par rapport aux disponibilités de la commune, dans un contexte de raréfaction de la ressource en eau en lien avec le changement climatique.

La MRAe recommande de préciser les incidences de l'ajout des nouveaux équipements industriels sur le bilan consommation-ressource en eau potable de la commune.

Le dispositif d'assainissement sur le périmètre de projet, de type séparatif, prévoit le rejet des eaux pluviales (après traitement) dans le milieu naturel et des eaux usées domestiques et industrielles (après traitement) dans le réseau collectif communal.

Selon l'étude d'impact, l'ajout de nouveaux équipements, et notamment d'un quatrième banc d'essais moteurs, induira un surcroît volumique⁷ d'effluents générés par l'évolution industrielle ainsi qu'une charge maximale de 0,5 kg/j de DBO⁸ en sortie du site SIMB, jugée « *ne pas être de nature à avoir une incidence négative* », ni en situation actuelle, ni en situation future, sur le fonctionnement de la station d'épuration de Cassis.

La MRAe relève toutefois que l'accroissement de la capacité du banc d'essais peut engendrer également une augmentation des rejets en HCT⁹ dans le milieu naturel, qui aurait mérité d'être évaluée dans l'étude d'impact.

2.3. Bruit

Le site SIMB prend place à l'écart des secteurs résidentiels de la commune, au sein d'une zone à vocation industrielle¹⁰ occupée par plusieurs activités émettant des nuisances sonores¹¹. Une maison de retraite et des habitations sont localisées à 300 m. La caractérisation de l'ambiance initiale de l'aire d'étude se fonde sur la campagne de mesure de mars 2025 (jointes intégralement en annexe à l'étude d'impact). L'étude acoustique prend en compte toutes les composantes internes et externes de bruit générées par le fonctionnement de l'unité industrielle : process industriel et trafic routier résultant des flux entrants-sortants sur la voirie de desserte du site. Selon le dossier « *les niveaux de bruit ambiants aux points en ZER¹² sont calculés à partir du niveau de bruit résiduel (mesures de 2025) et du niveau particulier issu de la modélisation* ».

⁷ Le volume des rejets industriels du banc d'essai moteurs du projet GENSET vers le séparateur à hydrocarbure puis le réseau d'assainissement à 200m3/an.

⁸ Unité de mesure permettant d'évaluer la capacité d'une station d'épuration.

⁹ Les hydrocarbures totaux (pétrole brut, pétrole raffiné, kérosène, essences, fuel, gasoil, lubrifiants, huiles à moteurs) dont la présence peut présenter une certaine toxicité pour l'écosystème et l'homme.

¹⁰ Les premières habitations occupées se trouvent à environ 100 m du parking et 270 m du bâtiment industriel. Plusieurs ERP tels qu'une maison de retraite et un espace de santé se situent à moins de 300 m du site.

¹¹ Carrière de granulats, présence du Méhari Club

¹² Zone à émergence (de bruit) réglementée

Il en ressort que « *les émergences en période jour seront conformes aux exigences réglementaires. Les émergences en période nuit seront également conformes aux exigences réglementaires pour une exploitation entre 06h00 et 23h00, mais non conformes en cas d'exploitation entre 23h00 et 06h00* »
L'accroissement du trafic de poids-lourds, estimé à environ 20 camions par an, est considéré quant à lui comme « *négligeable* ».

Compte tenu de ces éléments, l'évaluation de l'ambiance sonore de l'aire d'étude en situation future est renvoyée à un contrôle a posteriori lors de la mise en fonction du nouveau banc d'essai afin de vérifier les résultats de la modélisation.

En cas de dépassement des seuils réglementaires, le dossier indique que « *SIMB étudiera des solutions pour réduire son émergence la nuit de 23h00 à 06h00 et en attendant de trouver une solution, la SIMB proposera de ne pas faire fonctionner ses 3 nouvelles tours aéroréfrigérantes (TARs) [installées lors de la précédente modification de l'établissement en 2024] et ses futurs bancs de charge la nuit de 23h00 à 06h00* ».

Pour la MRAe, cette mesure transitoire n'est pas suffisante dès lors qu'une nuisance subsiste en phase d'exploitation pour un riverain. Il est attendu du porteur de projet qu'il anticipe et propose toute mesure complémentaire pérenne destinée à réduire les incidences du projet sur l'ambiance sonore en cas de dépassement des limites réglementaires.

La MRAe recommande que l'étude d'impact soit complétée par des propositions des mesures de réduction complémentaires en phase d'exploitation, qui seront appliquées en cas de dépassement des limites réglementaires.