

Volet « Bruit de jour et de nuit »

Projet de réaménagement de l'usine HARIBO RICQLES ZAN à Uzès (30)

Objet : observations sur la pièce P07 (étude d'incidences, INGEA, v2 du 12/06/2026), l'annexe n°4 (état initial acoustique, Apave, rapport n°134171438-001-3 du 06/05/2025) et l'annexe n°9 (étude d'impact acoustique, SPC Acoustique, avril 2026), dans le cadre de la demande d'autorisation d'exploiter.

Portée de la contribution. La présente contribution ne constitue ni une expertise acoustique ni une expertise médicale. Elle procède d'une lecture critique des pièces précitées — et notamment de leurs propres conclusions — afin d'identifier ce qui est démontré, ce qui doit être vérifié, et les questions auxquelles l'exploitant et l'administration doivent répondre avant toute décision d'autorisation. Les données citées proviennent exclusivement du dossier. Chaque affirmation est accompagnée de sa référence.

1. Constat initial

- **Constat 1.** L'étude d'impact acoustique de l'exploitant conclut elle-même à des dépassements réglementaires prévisibles : tous les points analysés en zones à émergence réglementée (A à E, habitations à moins de 30 m au nord) sont non conformes, de jour comme de nuit — jusqu'à +12,5 dB(A) d'émergence nocturne pour un maximum admissible de +3 dB(A).
Ref : Annexe 9, tableaux 9-10, p. 17 ; P07, tableaux 56-57, p. 205.
 - **Constat 2.** La conformité n'est obtenue que dans un scénario unique, fondé sur une atténuation de -15 dB(A) des condenseurs adiabatiques — une mesure qui n'est décrite dans aucune fiche technique et étayée par aucune garantie constructeur. L'étude d'incidences qualifie l'impact brut de « Fort », ramené à « Faible » par cette seule mesure.
Ref : P07, p. 208 et p. 310-311.
 - **Constat 3.** Le site est **déjà en non-conformité nocturne** au point LP7 (51 dB(A) mesurés pour une limite de 44), avant toute extension.
Ref : Annexe 4, tableau 6, p. 9 ; P07, tableau 24, p. 95.
 - **Constat 4.** Le bureau d'études reconnaît par écrit que les passages de poids lourds et les opérations de quais génèrent des pics sonores « pouvant être perceptibles ponctuellement par les riverains et constituer une source de gêne », non traduits par l'indicateur réglementaire utilisé (LAeq).
Ref : Annexe 9, § 4.4.3, p. 19 ; P07, § II.8.1.3, p. 208.
-

2. Ce que le dossier démontre

- **Fait n° 1.** La source prépondérante est identifiée : les condenseurs adiabatiques en toiture (nord-est), fonctionnant en continu y compris la nuit — contribution de 53-54 dB(A) aux points ZER.
Ref: Annexe 9, § 4.2.1, p. 14 et tableaux 11-12, p. 18 ; P07, tableaux 58-59, p. 207.
- **Fait n° 2.** L'usine fonctionne du lundi 4 h au vendredi 20 h en continu ; les habitations sont à moins de 30 m ; le bruit résiduel nocturne mesuré est de 41,5 dB(A) — un environnement calme qui rend toute émergence particulièrement perceptible.
Ref: Annexe 9, § 4.1.2, p. 11 ; § 1.2.1, p. 4 ; tableau 6, p. 9.
- **Fait n° 3.** L'étude d'incidences classe le bruit « Fort » avant mesures, mais l'évaluation des risques sanitaires de la même pièce écarte les émissions sonores (danger « NON », exposition « néant »).
Ref: P07, § II.13, p. 310-311 ; tableau 80, p. 257.

3. Ce qui doit être vérifié avant toute autorisation

3.1 La mesure compensatoire unique : les « ventelles acoustiques »

Toute la conformité du projet repose sur un dispositif unique — des « ventelles acoustiques simples » supposées apporter –15 dB(A) — dont le dossier ne fournit ni fiche technique, ni garantie constructeur, ni engagement chiffré.

Sans prétendre remplacer un expert, je demande que cette performance soit démontrée avant autorisation, sur trois points simples :

- la **performance réelle** du dispositif retenu (indice d'affaiblissement, spectre, essais) et son maintien dans le temps, le fonctionnement adiabatique favorisant l'encrassement ;
- le niveau en ZER dans le **scénario le plus défavorable** : nuits chaudes + ventilation maximale + fenêtres ouvertes, jamais modélisé alors que l'étude retient une ventilation à 100 % en continu ;
- l'inscription de cette atténuation comme **prescription chiffrée de l'arrêté**, vérifiée par mesure après mise en service — et non laissée au stade de l'intention.

Ref: P07, § II.8.2.1, p. 208 et § II.13, p. 311 ; Annexe 9, § 4.2.1, p. 14 et § 4.5, p. 20-22.

3.2 Les poids lourds : exclus du champ des mesures correctives et des cartographies « après »

Le dossier reconnaît la gêne des poids lourds, puis l'exclut de toutes les mesures correctives et des cartes « après » — la comparaison graphique illustrant le retour à la conformité ne contient pas les camions.

- L'étude écrit noir sur blanc que « le trafic de poids lourds n'est pas pris en compte dans la recherche d'atténuations » ;
- L'hypothèse de 6 PL/nuit est déclarative, sans planning d'expéditions : or **6 camions la nuit, ce sont 12 passages** (entrées et sorties) devant les habitations, l'accès PL étant à l'angle nord-est, au plus près des zones habitées ;

- le bruit de quai est modélisé d'après une mesure réalisée sur un site Lidl à Armentières (Nord), transposée sans justification à Uzès ;
- les cartographies « après mesures d'atténuation » sont **intitulées « sans la circulation de PL »**, alors que la carte « avant » l'inclut : les deux cartes ne portent pas sur des scénarios comparables ;
- les recommandations « adapter vitesse, flux, périodes de passage » ne sont assorties d'aucune prescription contraignante (horaires, klaxon, avertisseurs de recul).

Je demande une cartographie « après atténuation » **incluant** les poids lourds, le planning d'expéditions justifiant l'hypothèse de 6 PL/nuit, et la conversion des recommandations en prescriptions opposables.

Ref: Annexe 9, § 4.5.1, p. 20 et § 4.2.3, p. 16 ; p. 24-25 ; P07, p. 166 et 209, figure 90, p. 210.

3.3 Le bruit écarté de l'évaluation des risques sanitaires

Un même dossier déclare l'impact bruit « Fort », puis classe le bruit dans les dangers « NON retenus » et l'expose à « néant » : l'unique chapitre sanitaire de l'étude fait comme si le bruit n'existait pas.

L'évaluation des risques sanitaires de la P07 recense les « agents physiques » et, pour les émissions sonores, conclut : danger « **NON** », forme d'émission « **Néant** » — alors que la même étude, à quelques dizaines de pages de là, qualifie l'impact brut du projet de « **Fort** », au point de nécessiter une mesure compensatoire de -15 dB(A) pour le ramener à « Faible ». Aucune justification méthodologique n'accompagne cette exclusion : la contradiction interne au dossier est pure et simple.

Or trois faits, tous issus du dossier lui-même ou de références sanitaires établies, rendent cette exclusion intenable :

- **Fait 1 — L'exposition est réelle, continue et proche.** L'usine fonctionne du lundi 4 h au vendredi 20 h en continu, les habitations sont à moins de 30 mètres des sources, et le bruit de fond nocturne mesuré n'est que de 41,5 dB(A) : dans cet environnement calme, la moindre émergence — a fortiori les dépassements de +8,5 à +12,5 dB(A) prévus par l'étude — est pleinement perceptible pendant le sommeil.
Ref: Annexe 9, § 4.1.2, p. 11 ; § 1.2.1, p. 4 ; tableau 6, p. 9 ; tableaux 9-10, p. 17.
- **Fait 2 — Les événements nocturnes sont précisément ce qui fragmente le sommeil.** L'OMS (*Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement*, 2018) classe le bruit environnemental parmi les principaux facteurs environnementaux de morbidité en Europe — gêne, troubles du sommeil, risque cardiovasculaire accru — et recommande de protéger le sommeil contre les événements sonores intermittents nocturnes (passages de PL, manœuvres, avertisseurs de recul), dont l'effet n'est pas traduit par les moyennes LAeq. Les données du dossier le confirment : le bureau d'études reconnaît la gêne potentielle de ces pics, et l'état initial relève un Lmax nocturne de 61,7 dB(A) à LP1 — des valeurs de pic que l'évaluation sanitaire ignore totalement.
Ref: Annexe 9, § 4.4.3, p. 19 ; Annexe 4, annexe 2 « Feuilles de mesurage », p. 12 ; OMS, Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement, 2018.
- **Fait 3 — Une évaluation sanitaire sans le bruit ne respecte pas sa propre mission.** Une évaluation des risques sanitaires a pour objet de chiffrer l'impact de l'installation

sur la santé des populations riveraines, y compris les « agents physiques ». Exclure le bruit — le seul impact qualifié de « Fort » par l'étude — sans méthode, sans seuil, sans justification, revient à écarter d'office le principal risque documenté du projet pour les habitants. Les riverains, dont des enfants et des personnes âgées, dormiront à moins de 30 m d'une installation prévue pour fonctionner 24 h/24 en semaine.

Ref: P07, tableau 80, p. 257 ; § II.13, p. 310-311.

Je demande que cette contradiction soit levée avant instruction : soit le bruit est intégré à l'évaluation des risques sanitaires avec une méthode explicite, soit l'étude justifie, référence à l'appui, pourquoi l'impact le plus fort du projet échappe à sa seule évaluation sanitaire. L'ARS est invitée à se prononcer.

Ref: P07, tableau 80, p. 257 et § II.13, p. 310-311 ; Annexe 9, § 4.1.2, p. 11, tableau 6, p. 9, tableaux 9-10, p. 17 et § 4.4.3, p. 19 ; Annexe 4, annexe 2, p. 12 ; OMS, Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement, 2018.

3.4 Les lacunes de l'état initial

- **Réattribution des valeurs limites.** Après déplacement des emplacements, le point LP1 s'est vu attribuer les limites du point 6, et LP6 celles du point 5 de l'arrêté n°07.083N : avec les limites d'origine, les mesures à LP1 et LP6 seraient non conformes jour et nuit. La version 3 du rapport corrige précisément « les niveaux limites associés aux points de mesure ». Je demande la base juridique de cette réattribution et la version en vigueur de l'arrêté.
Ref: Annexe 4, § 5.3 et § 7, p. 9-10 ; suivi des versions, p. 2 ; tableau 6, p. 9.
- **Mesures incomplètes.** Chaque point est mesuré sur ~19,5 h consécutives (ex. LP1 : du 03/04 à 14 h 08 au 04/04 à 9 h 42), laissant la tranche 9 h 45-14 h non couverte, au lieu des fenêtres jour/nuit complètes attendues.
Ref: Annexe 4, annexe 2 « Feuilles de mesurage », p. 12.
- **Données de pics existantes mais non exploitées.** Les feuilles de mesurage contiennent les niveaux Lmax, L10, L50, L90 de chaque point (ex. LP1 : Lmax nocturne 61,7 dB(A)) — données caractérisant les pics, jamais analysées dans l'étude d'impact, qui ne raisonne qu'en moyennes.
Ref: Annexe 4, annexe 2, p. 12 ; Annexe 9, § 4.
- **Un seul point en ZER mesuré (ZER 8)** pour l'ensemble du secteur habité nord : les points A à E de l'étude d'impact sont calculés, avec un bruit de fond uniforme supposé, et non mesurés.
Ref: Annexe 4, tableau 3, p. 6 ; Annexe 9, § 4.1.3, p. 12.

3.5 Les cartographies sonores : des cartes « avant » et « après » non comparables

La carte « avant » inclut la circulation des poids lourds, la carte « après » l'exclut explicitement : la comparaison graphique présentée ne porte donc pas sur des scénarios comparables. Par ailleurs, aucune échelle ni coordonnées ne permet de vérifier les distances. Je demande les cartes en qualité exploitable et une carte « après » avec circulation PL.

Ref: Annexe 9, p. 24-25 ; P07, figures 89-90, p. 206 et 210.

4. Questions à l'exploitant

1. **Ventelles acoustiques** : fournir les spécifications techniques, la garantie constructeur (indice d'affaiblissement, spectre, essais) et le protocole de maintenance ; et calculer les niveaux en ZER pour le scénario le plus défavorable (nuits chaudes + ventilation maximale + fenêtres ouvertes).
Ref : P07, p. 208 et 311 ; Annexe 9, § 4.2.1, p. 14.
2. **Poids lourds** : fournir le planning d'expéditions horaire justifiant l'hypothèse de 6 PL/nuit — soit 12 passages devant les habitations, manœuvres incluses — avec projection à 5 et 10 ans, et une cartographie « après atténuation » incluant la circulation PL.
Ref : Annexe 9, § 4.2.3, p. 16 et p. 25 ; P07, p. 166.
3. **Valeurs limites** : sur quelle base juridique les points LP1 et LP6 se sont-ils vu attribuer les limites des points 6 et 5 de l'arrêté 07.083N, et quelle est la version en vigueur de cet arrêté ? Où est le plan de mise en conformité de l'existant (LP7 non conforme la nuit) ?
Ref : Annexe 4, § 5.3 et § 7, p. 9-10 ; tableau 6, p. 9.
4. **Niveau ambiant total** : quel est le niveau sonore total du site réaménagé, toutes sources confondues (trafic VL et équipements exclus de la modélisation), en limite de propriété et en ZER ?
Ref : Annexe 9, § 4.2, p. 13 et § 4.3, p. 17.
5. **Pics nocturnes** : les données Lmax, L10, L50, L90 existent déjà dans les feuilles de mesurage de l'état initial — seront-elles extraites et intégrées à l'étude d'impact, avec des indicateurs de pics (LAmx, nombre d'événements nocturnes) en complément des moyennes ?
Ref : Annexe 4, annexe 2, p. 12 ; Annexe 9, § 4.4.3, p. 19.

5. Questions à l'administration (préfecture / DDTM / DREAL / ARS)

1. L'atténuation de -15 dB(A) sur les condenseurs et les valeurs limites seront-elles **inscrites en prescriptions dans l'arrêté d'autorisation**, avec mesures de vérification après mise en service ?
2. Comment sera traitée la **non-conformité nocturne existante du point LP7** au regard de l'arrêté 07.083N ?
3. Des **mesures complémentaires d'état initial** en ZER (un seul point mesuré à ce jour) peuvent-elles être exigées avant l'instruction de la demande ?
4. Sur quelle base le **bruit a-t-il été exclu de l'évaluation des risques sanitaires** alors que l'impact brut est qualifié de « Fort » dans la même pièce ? L'ARS peut-elle se prononcer ?
5. Les recommandations « logistiques » du bureau d'études seront-elles converties en **prescriptions opposables** (manœuvres PL limitées entre 22 h et 6 h, vitesse, klaxon, avertisseurs de recul) ?

6. Demandes formulées

1. **Prescription chiffrée dans l'arrêté** : atténuation ≥ 15 dB(A) des condenseurs garantie constructeur et vérifiée par mesure ; valeurs limites jour/nuit en limite de propriété et en ZER.
 2. **Règlement d'exploitation logistique opposable** : manœuvres PL limitées entre 22 h et 6 h, vitesse ≤ 20 km/h, interdiction du klaxon, avertisseurs de recul à large bande, charte des transporteurs annexée à l'arrêté.
 3. **Suivi acoustique après mise en service** : mesures aux points ZER incluant l'enregistrement des événements nocturnes, transmission des rapports aux riverains, réexamen à 2 ans si le trafic PL réel excède les hypothèses.
 4. **Mesures complémentaires d'état initial en ZER** et clarification des valeurs limites des points LP1 et LP6, avant l'instruction de la demande.
-

7. Conclusion

Le dossier démontre lui-même des dépassements réglementaires prévisibles, une non-conformité déjà existante, et ne parvient à la conformité que par une mesure compensatoire non documentée, en excluant les poids lourds de toutes les cartes « après » et le bruit de l'évaluation sanitaire. Ces insuffisances sont curables par des prescriptions et des vérifications appropriées dans l'arrêté d'autorisation : c'est ce que nous demandons au commissaire enquêteur et aux différentes autorités.

Pièces citées : Annexe n°4 – État initial acoustique, Apave, rapport n°134171438-001-3 du 06/05/2025 ; Annexe n°9 – Étude d'impact acoustique, SPC Acoustique, réf. 02.26/044/EAP, avril 2026 ; Pièce P07 – Étude d'incidences, INGEA, v2 du 12/06/2026. Pagination imprimée des documents.