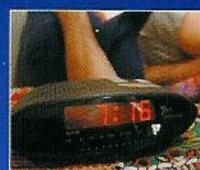
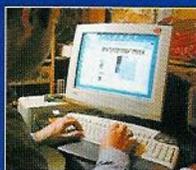


MAI 2002

Fausses couches
Dépression
Leucémie
Maladies de peau
Troubles du sommeil

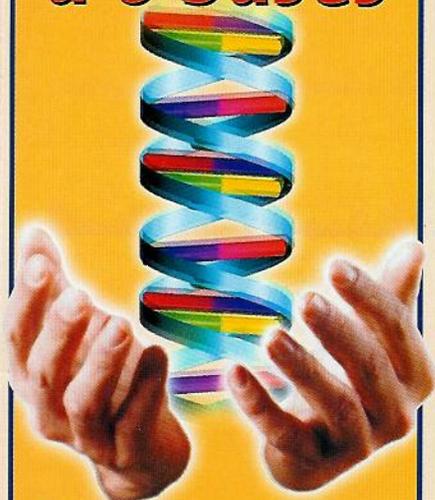
Les champs magnétiques perturbent notre santé



500
MESURES
DANS NOS MAISONS,
BUREAUX
ET AUTOMOBILES

Les seuils de risque • Les solutions

ADN
à 6 bases



Des chercheurs créent une nouvelle forme de **Vie**

RETRAITE DE RUSSIE

2000
grognards
de Napoléon
retrouvés

Belgique 3,95 € - Canada 4,50 \$ - Italie 3,35 €
Suisse 6,80 FS - Grèce 3,80 € - Espagne 3,30 €
Portugal (Conti) 2,75 € - Maroc 28 DH
Antilles 4,10 € - Luxembourg 3,80 €

M 02667 - 663 - F: 3,30 €



Des professions touchées par la pollution magnétique

Taxis, VRP, motards... l'alerte!



LUIGI VICI/REA

Avec 8 heures par jour dans leur véhicule, certains chauffeurs professionnels sont 12 fois plus exposés que les autres.

Parmi les véhicules mesurés par *Sciences et Avenir*, les taxis sont indéniablement les plus touchés. A bord, CB, GPS et compteurs sont autant d'appareils électriques qui favorisent l'apparition, la multiplication et l'intensité du phénomène.

Pour preuve, ces mesures effectuées dans une Mercedes appartenant à une célèbre compagnie de taxis parisiens : au niveau des pédales, le chauffeur est en permanence exposé à 5 microteslas (μT). Sur son siège, nous avons relevé plus de 1 μT . Même constat pour la banquette arrière où les clients sont installés. Des résultats alarmants selon le Pr Pierre Le Ruz, biophysicien spécialiste des champs électromagnétiques. « Bien sûr, un client n'a rien à craindre car il ne sera exposé que le temps d'une course mais le chauffeur de taxi, lui, passe chaque jour plus de 8 heures au volant. De quoi entraîner des conséquences biologiques. »

Des contacts avec les syndicats de taxi nous ont révélé que

cette profession n'est pas sensibilisée à ce problème. Pourtant, il semblerait que certains chauffeurs présentent les troubles observés chez des personnes exposées à des lignes à haute tension. En témoignent les propos de M. Sahnoun, chauffeur de taxi parisien : « J'ai acheté mon véhicule en 1998. Depuis, je souffre d'insomnies et je suis constamment fatigué. On ne peut pas dire que ce soit lié à la difficulté du métier parce qu'avant je n'avais aucun problème. » Dans son véhicule, M. Sahnoun baigne dans un champ magnétique de plus de 1 μT . Un résultat qui dépasse les 0,4 μT favorisant le risque de leucémie selon le Centre international de recherche sur le cancer (Circ).

Mais les chauffeurs de taxi ne sont pas les seuls professionnels de la route touchés par ce phénomène. Parmi les métiers les plus sensibles, celui de VRP. « Ma voiture, c'est mon outil de travail, raconte Bruno Schneider. Je fais plus de 50 000 km chaque année. Pour la sécurité



FLORENCE DURAND/SIPA

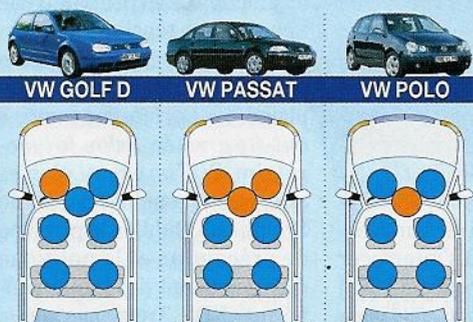
Toujours plus

Par rapport aux conducteurs traditionnels, les chauffeurs de taxi sont équipés d'un GPS, d'un compteur électronique avec liaison radio, parfois même d'une CB. Ici l'exemple d'un habitacle de taxi soumis à l'invasion de l'électronique embarquée.

de ses salariés, l'entreprise pharmaceutique qui m'emploie fournit des véhicules équipés des dernières options comme les Airbags dans les dossiers, etc. Dans ce type de voiture, j'avais des douleurs. Je connaissais le problème des champs magnétiques car j'avais été, par le passé, exposé à une antenne relais. J'ai donc fait des mesures dans la voiture et j'ai trouvé plus de 2 μT sur la ban-

quette arrière. J'ai autour de moi des collègues visiteuses médicales qui souffrent d'insomnies et qui n'arrivent pas à avoir d'enfants. Elles passent la plupart de leur journée au volant de véhicules dotés des dernières options. J'ai beau expliquer que les champs magnétiques sont peut-être responsables de leurs problèmes, c'est un sujet tabou dont elles ne veulent pas parler. » S. R

60 voitures au crible



Haut de gamme et champs élevés

Surprise avec, par exemple, la BMW 1100 RT : 10 μT au niveau des genoux et des cuisses, 6 μT sur le guidon et les poignées, et surtout, messieurs, 2 μT sur le siège. La présence d'une électronique sophistiquée à l'empla-

cement du traditionnel réservoir d'essence a fait une fois encore exploser les compteurs. Principale cause : la proximité de la batterie. Comme dans les voitures, ces champs mesurés à l'arrêt, moteur en marche, sont amenés à croître de façon considérable dès que le véhicule circule.



Des mesures exclusives

Les véhicules des 19 principales marques ont été passés au détecteur magnétique. Une enquête sans précédent qui doit pousser certains constructeurs à réagir.

• **L'appareil.** Nous avons utilisé un champmètre de type EFA 200 fabriqué par la société Wandel & Goltermann. Cet appareil de mesure est unanimement reconnu par les experts et scientifiques internationaux pour la mesure des champs magnétiques. Cet appareil nous a été fourni par la société EuroMC (Yvelines), fournisseur d'équipements notamment pour la Direction générale de l'armement ou l'Utac (Union des transports de l'automobile du motorcycle et du cycle).

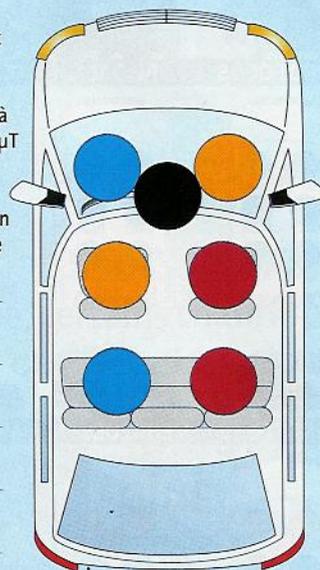
• **Mode d'emploi.** Nous avons utilisé le champmètre dans des véhicules à l'arrêt, moteur en marche.

En mode automatique et après calibrage à la mise sous tension, calé sur la bande des extrêmement basses fréquences de 5 à 32 kHz, le champmètre a été posé à sept endroits : sièges avant et banquette arrière droite et gauche, en contact avec la console centrale, au niveau du sol (pédalier conducteur et sous la boîte à gants). □

Toutes nos mesures sur le site www.lequotidienauto.com

Les 7 points sensibles

Les mesures se sont étalées entre 0,2 et 18 microteslas (μT). Nous avons enlevé à chaque mesure 0,1 μT pour prendre en compte une éventuelle pollution électromagnétique extérieure.

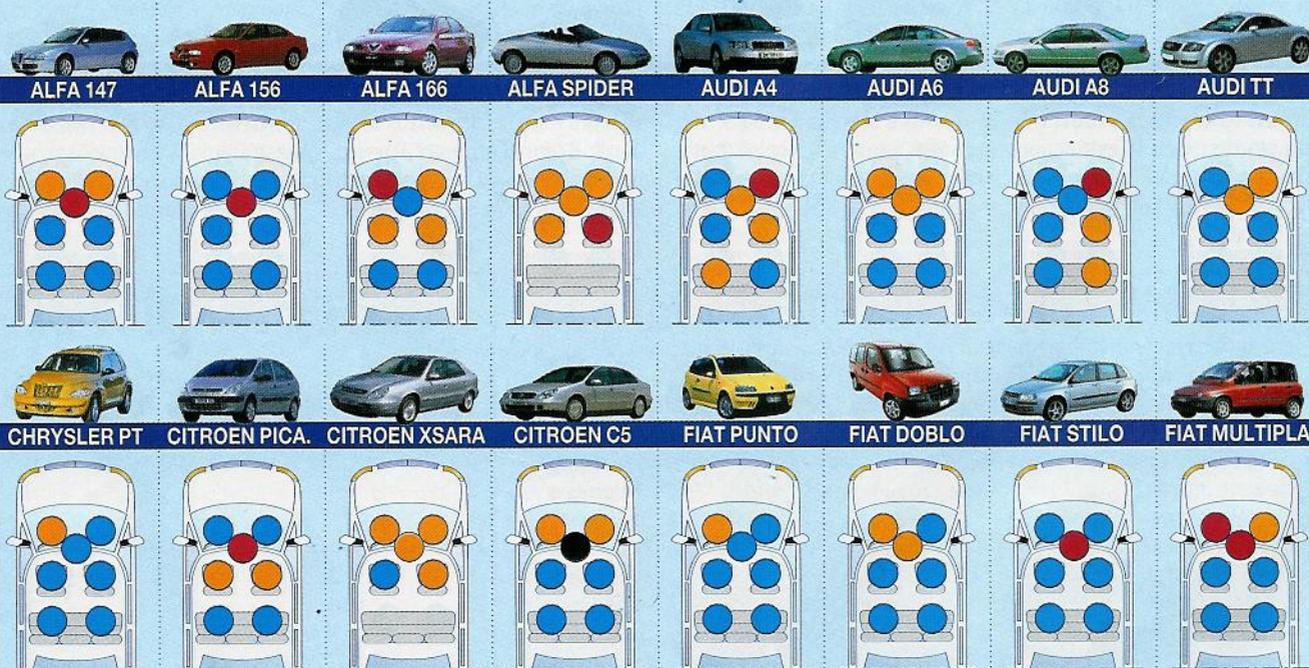


- inférieur à 0,2 μT
- entre 0,2 et 1,6 μT
- entre 1,7 et 10 μT
- supérieur à 10 μT

Pourquoi ces échelles de valeurs ? La limite à 0,2 μT est préconisée depuis des années par de nombreux scientifiques. C'est entre 0,2 et 1,6 μT que les études médicales montrent les premiers effets biologiques. Au-delà, les expositions prolongées sont à proscrire.

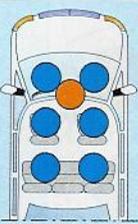
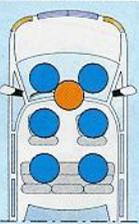
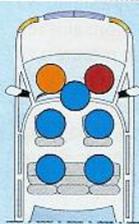
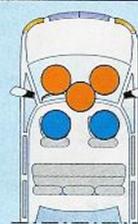
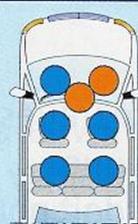
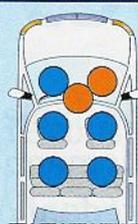
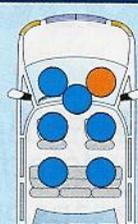
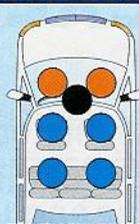
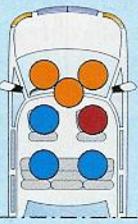
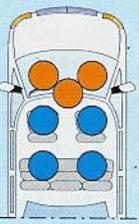
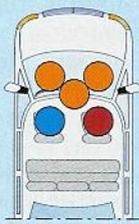
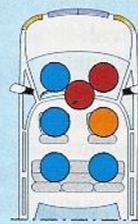
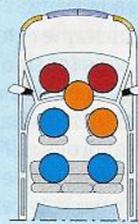
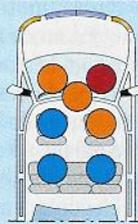
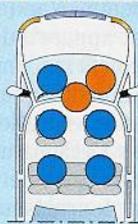
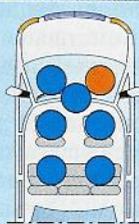
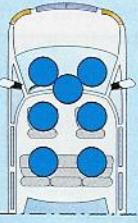
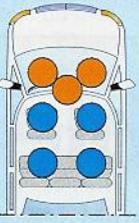
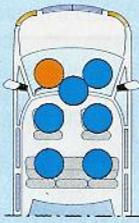
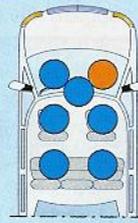
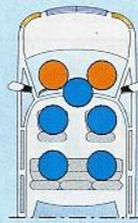
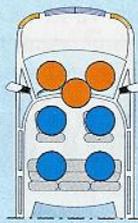
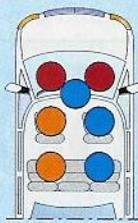
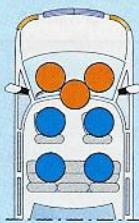
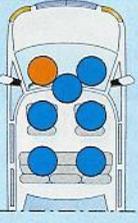
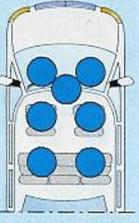
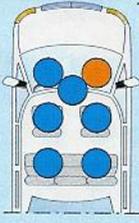
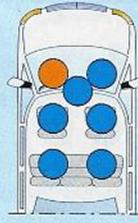
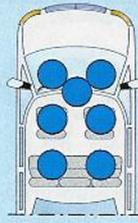
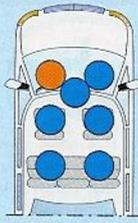
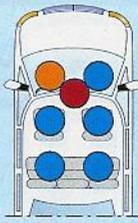
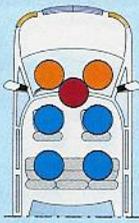
60 voitures au crible

En bleu, tout va bien. En noir, des mesures qui pourraient justifier un rappel des véhicules.



suite page 68

60 voitures au crible

							
FORD FOCUS	FORD GALAXY	FORD MONDEO	HONDA S2000	HONDA STREAM	HONDA JAZZ	HONDA CIVIC	LANCIA LYBRA
							
							
MERCEDES E	MERCEDES ML	MERCEDES SL	MERCEDES A	MERCEDES C	MERCEDES S	NISSAN ALMERA	NISSAN TER.
							
							
OPEL ASTRA	OPEL CORSA	OPEL OMEGA	OPEL ZAFIRA	PEUGEOT 206 CC	PEUGEOT 307 B	PEUGEOT 607	PEUGEOT 806
							
							
RENAULT LAGUNA	RENAULT CLIO	RENAULT VEL. SATIS	RENAULT ESPACE	RENAULT AVANTIME	RENAULT TWINGO	SAAB 9.3 CAB	SAAB 95 TID
							
							
SAAB 95	SEAT ALHAMBRA	SKODA FABIA	SKODA OCTAVIA	SMART	TOYOTA YARIS	VOLVO S 60	VOLVO S 80
