

**E**n 2010, le comité de pilotage du Geipan décide de rédiger un rapport de situation sur les phénomènes aérospatiaux non identifiés. Ce rapport est remis au président du Cnes « *pour transmission éventuelle aux autorités politiques concernées* ». Contre toute attente, compte tenu de la volonté de transparence affichée par le Cnes, ce rapport ne sera jamais autorisé à être diffusé sur le site du Geipan et, bien que tout à fait officiel, demeurera inédit jusqu'à ce jour. Que contient-il de si dérangeant ?

# Cachez ce rapport...

## E

n 2010, le comité de pilotage du Geipan (Cogeipan) a cinq ans. Il est présidé par Yves Sillard, grande figure de l'aérospatiale française et européenne, l'un des pères de la fusée Ariane et ancien directeur général du Cnes. Après ces cinq premières années d'exercice, le comité, composé de quatorze personnes issues de divers organismes officiels, de la gendarmerie nationale au CNRS en passant, bien entendu, par le Cnes, estime « opportun » de rédiger un rapport de situation. Il estime en effet que « les multiples observations de phénomènes inexplicables à ce jour en France et dans le monde entier sont suffisamment sérieuses et dignes de foi pour prendre les mesures susceptibles d'encourager les futurs témoins à se manifester sans appréhension et les chercheurs intéressés à les étudier sans risque pour le déroulement de leur carrière ».

Ce rapport comporte treize pages et se divise en deux parties: la première développe les missions, méthodes et résultats obtenus par le Geipan. La seconde, celle que nous publions ici, se concentre sur les cas de PAN de type D, c'est-à-dire semblant résister à toute tentative d'explication. Les auteurs examinent également dans cette partie les observations aériennes dans le monde et les opérations de déclassification de documents officiels menées par différents pays. À cet égard, les auteurs tentent d'analyser l'évolution de la politique de communication des États-Unis, étrangement à contre-courant des autres pays. Est développée ensuite « l'hypothèse de véhicules en provenance de civilisations très avancées », à laquelle succèdent des « recommandations [...] relatives au fonctionnement du Geipan, à la sensibilisation de

*l'opinion publique et à l'implication de certains organismes extérieurs ».*

À noter que le rapport, initialement approuvé par l'ensemble du comité, a été empêché de diffusion sur demande du président du Cnes de l'époque (Yannick d'Escatha). Les trois membres du Cnes se sont abstenus de valider cette deuxième partie, parce qu'elle débordait du strict cadre de la mission du Geipan.

### À propos d'Yves Sillard

Ingénieur et aviateur né en 1936, Yves Sillard a joué un rôle majeur dans le développement de la base spatiale de Kourou, en Guyane, et du lanceur Ariane. Il a occupé, entre autres hautes fonctions, celle de directeur général du Centre national d'études spatiales (Cnes), et celle de président-directeur général de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer), avant d'exercer diverses responsabilités nationales ou internationales dans l'armement et la défense. Fondateur du Gepan (Groupe d'étude des phénomènes aérospatiaux non identifiés), il fut, de 2005 à 2013, le président du comité de pilotage du Geipan (Groupe d'études et d'informations sur les phénomènes aérospatiaux non identifiés).

Il est l'auteur de *Phénomènes aérospatiaux non identifiés, un défi à la science*, Le Cherche Midi, coll. « Documents », Paris, 2007.



## LES PHÉNOMÈNES AÉROSPATIAUX NON IDENTIFIÉS RAPPORT DE SITUATION DU COMITÉ DE PILOTAGE DU GEIPAN

Toulouse, le 15 février 2010

Seuls les PAN de catégorie D méritent *in fine* le qualificatif de « phénomènes aérospatiaux non identifiés », puisque, après l'intervention du Geipan, les PAN A et B ont été identifiés ou ont reçu une explication très probable et les PAN C, basés sur des données ou des témoignages inexploitable, ne peuvent être pris en considération et doivent être retirés de l'étude. C'est donc sur les PAN de catégorie D que se concentrera la réflexion.

Les PAN D se manifestent sous des formes assez différentes et rien ne permet d'affirmer qu'ils relèvent tous d'une origine commune. Dans un nombre de cas important, il semble difficile de ne pas admettre que les phénomènes rapportés mettent en jeu des objets

matériels, tout particulièrement lorsqu'il s'agit d'observations visuelles effectuées en vol par un pilote et corroborées par des échos enregistrés sur le radar de bord de l'avion ou sur des radars de surveillance au sol.

Il en va de même des observations très rapprochées, dans lesquelles le témoin se retrouve à une distance de quelques mètres ou dizaines de mètres du phénomène. Ces dernières sont très peu nombreuses en France, l'approche rigoureuse du Geipan conduisant à ne retenir que les témoignages incontestables, mais particulièrement significatifs. Des observations similaires ont été rapportées à l'étranger, notamment aux États-Unis.

Des phénomènes secondaires surprenants accompagnent

parfois l'observation principale: la mise hors service de la radio, des instruments de bord ou des systèmes d'armes pendant des observations en vol – notamment lors de tentatives de rapprochement du phénomène, la détérioration durable de la végétation, l'immobilisation provisoire des témoins ou la coupure soudaine des moteurs de voitures lors d'observations très rapprochées. Dans de nombreux cas, qu'il s'agisse d'observations à grande distance de phénomènes lumineux ou d'apparence métallique, d'évolutions d'objets autour ou à une certaine distance d'un avion ou du décollage et de la fuite vers l'horizon d'objets situés à proximité du sol lors d'une observation très rapprochée, les données fournies par les témoins conduisent à attribuer aux divers phénomènes observés des performances dynamiques exceptionnelles sans aucune commune mesure avec celles des véhicules aérospatiaux, avions et fusées, existant ou encore à l'état de projet. Les accélérations sont « fulgurantes » aux dires de tous les témoins, les vitesses restituées par modélisation d'une observation ou par comparaison des instants successifs d'observation du même phénomène à des points géographiques différents semblent largement hypersoniques, enfin, et il s'agit sans doute de la caractéristique la plus sidérante, les changements de direction quasi instantanés fréquemment observés correspondent à des facteurs de

charge totalement incompatibles avec les méthodes de propulsion que nous connaissons et avec l'intégrité de structures basées sur l'utilisation des matériaux actuels. Ces caractéristiques ne facilitent pas la restitution par des moyens classiques, en particulier par des radars, qui répondent à des exigences de détection de mobiles connus aux performances dynamiques beaucoup plus limitées.

### 2) Les observations aériennes dans le monde

Les observations effectuées par des pilotes et équipages d'aéronefs en vol présentent un très grand intérêt en raison de la fiabilité des témoins et de leur entraînement à réagir à des situations inhabituelles. Dominique Weinstein, membre du comité d'experts du Geipan pour les cas aéronautiques, s'est intéressé depuis de nombreuses années à ces observations au niveau mondial en liaison avec le NARPAC (National Aviation Reporting Center on Anomalous Phenomena) aux États-Unis. Partant d'un catalogue de 1400 cas, il a récemment sélectionné 300 cas en prenant prioritairement en compte le critère d'authenticité de l'émetteur du rapport (témoignage direct du pilote ou rapport des services officiels). Ce catalogue limité accompagné d'une analyse statistique a été transmis pour information aux membres du comité de pilotage du Geipan et interpelle inévitablement le lecteur par le caractère



Des phénomènes secondaires surprenants accompagnent parfois l'observation principale: la mise hors service de la radio, des instruments de bord ou des systèmes d'armes pendant des observations en vol.

# CONFIDENTIEL

très étrange de nombreux témoignages.

La totalité des observations rapportées n'a pas fait l'objet d'enquêtes approfondies et il est probable qu'un nombre limité d'entre elles pourrait se rattacher à des phénomènes connus. La simple lecture du catalogue suffit toutefois pour se convaincre qu'une majorité serait vraisemblablement classée en catégorie D après enquête par le Geipan.

Le rapport d'analyse statistique accompagnant le catalogue mérite une attention particulière et s'intéresse aux différents paramètres de l'observation :

- type de PAN: objet ou phénomène lumineux,
- comportement du PAN: stationnaire, à vitesse constante ou en évolution,
- interaction avec l'avion: manœuvres, prise en chasse, fuite,
- interactions électromagnétiques avec les équipements de bord ou systèmes d'armes de l'avion,
- confirmation de l'observation visuelle par des radars au sol ou à bord de l'avion,
- impact sur la sécurité aérienne.

À titre d'illustration, les chiffres concernant l'impact sur la sécurité aérienne apparaissent dans le tableau ci-dessous.

### 1-3 Les informations récemment diffusées dans différents pays

La diffusion des données du Geipan sur Internet semble avoir eu valeur d'exemple et, au cours des deux dernières

années, un nombre significatif de pays a procédé à la publication sous différentes formes de documents jusqu'à confidentiels relatifs aux observations de phénomènes aérospatiaux non identifiés. Les moyens limités du Geipan ne lui ont pas permis jusqu'à présent de développer des relations avec des organismes étrangers similaires, dont l'existence est d'ailleurs le plus souvent révélée à l'occasion de ces opérations de déclassification, ou de suivre sérieusement l'évolution de la situation au niveau international. Les informations suivantes, qui n'ont donc aucun caractère exhaustif et ont circulé dans différents médias, ont seulement pour but d'illustrer cette évolution récente.

Au Royaume-Uni, dès le mois de mai 2007, le ministère de la Défense (MoD) annonçait son intention de déclassifier et diffuser les documents enregistrés depuis 1967 dans ce domaine par un service spécialisé. 24 dossiers comportant chacun 200 à 300 témoignages, dont une part importante en provenance de pilotes civils et militaires, étaient annoncés.

Serrant de plus près l'actualité, le MoD a publié en février 2009 un document de 26 pages rendant compte de 285 cas observés en 2008 avec description succincte et indication du lieu et de la date de l'observation. Sans disposer d'éléments permettant de porter un jugement sur les observations rapportées dans ce document, il semble que plusieurs d'entre

Dans le cas de systèmes antérieurs au nôtre, qui seuls nous intéressent en l'occurrence, l'avance des civilisations concernées peut se chiffrer en siècles, en millénaires ou en millions d'années.

elles méritent une analyse sérieuse.

En octobre 2008, à la suite de l'annonce de déclassification au Royaume-Uni, l'Espagne a rappelé une opération similaire entreprise entre 1992 et 1997 à la suite d'une décision du chef d'état-major de l'armée de l'air. Dans ce cadre, 75 dossiers décrivant 97 cas particulièrement significatifs basés sur des témoignages enregistrés depuis 1962 et provenant pour une part de pilotes civils et militaires ont été établis et mis à disposition pour consultation du public à la bibliothèque du QG de l'armée de l'air.

En janvier 2009, le Danemark a rendu publiques ses

archives sous forme d'un fichier informatique de 30 Mo consultable sur le site Internet de l'armée de l'air. Ce fichier est en danois, ce qui peut rendre sa consultation moins aisée pour certains lecteurs.

En mai 2009, le Brésil a diffusé 600 pages de documents précédemment classifiés relatifs à des témoignages recueillis de 1970 à 1979. Cette diffusion inclut les informations recueillies en 1977 lors d'une campagne de l'armée de l'air en Amazonie spécialement dédiée à l'étude des phénomènes aérospatiaux non identifiés.

En octobre 1979, une nouvelle étape couvrant les années 1980 a été entreprise et

### Impact sur la sécurité aérienne

TYPE D'ÉVÉNEMENT	NOMBRE DE CAS
1. Le PAN approche de l'avion	33
2. Le PAN approche de l'avion sur une trajectoire de collision	34
3. Le PAN croise la trajectoire de vol de l'avion	20
4. Le PAN décrit des cercles et/ou manœuvre autour de l'avion	18
5. Quasi-collision avec le PAN	3
6. Le PAN prend l'avion en chasse	4
7. Le pilote doit effectuer une manœuvre d'évitement	24
8. Effets électromagnétiques (et autres) sur les systèmes d'avionique	34
9. L'avion et le pilote disparaissent	1(*)

\*Ce cas est unique et mérite un minimum d'explications. Il a été enregistré en Australie au-dessus du détroit de Bass le 21 octobre 1978 par les services du contrôle aérien en liaison radio avec le pilote âgé de 20 ans d'un Cessna 182. Le pilote décrit pendant plusieurs minutes les évolutions d'un engin inconnu qui se rapproche soudain de lui en planant et en perturbant le fonctionnement de son moteur. Son témoignage est brusquement interrompu par un bruit de « raclement mécanique ». Malgré des recherches extensives, aucune trace de l'avion et du pilote n'a jamais été retrouvée. Plusieurs témoins rencontrés par les enquêteurs au cours de la recherche ont par contre confirmé l'observation depuis le sol d'un engin non identifié évoluant dans le ciel au moment de la disparition de l'avion.



Jean Kisling, interviewé par la 3AF-Sigma 1 en 2008, ancien pilote-instructeur US, a témoigné de sa tentative d'interception à bord de son P47 d'un engin discoïdal sur la base de Selfridge (Michigan) en été 1945 (cf. NEXUS n° 58).

a donné lieu à la publication de 800 pages de documents. L'un de ces documents est en particulier consacré à la description détaillée des événements observés dans la nuit du 19 mai 1986, au cours de laquelle 21 objets sphériques de 100 m de diamètre ont gravement perturbé pendant plusieurs heures les principaux aéroports brésiliens et ont mobilisé l'armée de l'air qui a tenté sans succès de prendre en chasse ces objets avec plusieurs avions Mirage et F5.

En juin 2009, l'Uruguay a mis en ligne sur Internet les archives de l'armée de l'air incluant 40 cas résistants à toute tentative d'explication et relevant vraisemblablement de la classification PAN D en vigueur au Geipan. Il est apparu à cette occasion que le travail de recueil et d'analyse des témoignages était confié à un « Comité spécial », qui enregistre une centaine de cas chaque année et a constitué une banque de données de 2 100 cas depuis sa création.

**21 objets sphériques de 100 m de diamètre ont gravement perturbé pendant plusieurs heures les principaux aéroports brésiliens et ont mobilisé l'armée de l'air, qui a tenté sans succès de prendre en chasse ces objets...**

### 3) La situation particulière des États-Unis

En contrepoint de cette attitude de plus en plus ouverte de nombreux pays, l'attitude américaine a évolué de façon importante au cours des décennies passées. Trois étapes ont marqué l'évolution de la politique de communication aux États-Unis. Dans les années qui ont suivi la guerre, les « soucoupes volantes » faisaient régulièrement la une de l'actualité et les services officiels, notamment l'armée de l'air, s'y intéressaient et communiquaient ouvertement sur le sujet. Un premier accroc à cette attitude ouverte semble avoir été déclenché en 1947 par l'affaire « Roswell ». Après l'annonce officielle par l'état-major de cette base de bombardiers nucléaires de la découverte des débris d'une « soucoupe volante » et des corps de l'équipage, des démentis au plus haut niveau étaient apportés le soir même faisant état d'une

confusion avec des ballons météorologiques ! Cette explication n'est pas très convaincante et la polémique dure depuis 60 ans et ne sera sans doute jamais résolue.

En 1955, dans le cadre du projet « Blue Book » conduit par l'armée de l'air sur l'étude des PAN était publié un rapport spécial rendant compte de l'étude statistique réalisée par le Battelle Memorial Institute of Columbus sur 4 000 rapports d'observation de PAN collectés entre 1947 et 1952. Parmi les 3 200 rapports sélectionnés pour l'étude 22 % correspondaient à des PAN D totalement inexplicables par des phénomènes connus et ce pourcentage montait à 38 % pour les témoignages de personnels militaires qualifiés. Dans une conférence de presse sur le sujet le 25 octobre 1955, le secrétaire à l'Air faisait état d'un chiffre de 3 % et diffusait un résumé trompeur sans communiquer le rapport !

Enfin, une étude fut conduite de 1966 à 1968 par des scientifiques de l'université du Colorado sous la présidence du professeur Edward Condon, physicien éminent. Elle portait sur 90 cas et a été publiée sous la forme d'un livre de 965 pages à l'usage du grand public. La conclusion de l'étude écrite en première page par le professeur Condon est la suivante : « Notre conclusion générale est que l'étude des UFO (Uni-

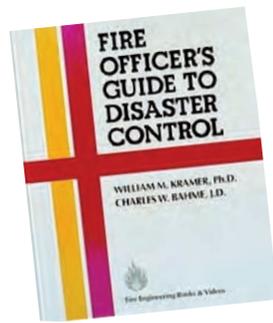
identified Flying Object) n'a rien apporté à la connaissance scientifique. L'examen soigneux du dossier tel qu'il nous est disponible nous amène à conclure que d'autres études approfondies des UFO ne peuvent probablement pas se justifier par l'espoir qu'elles pourraient faire progresser la science. » Cette pseudo-conclusion est en contradiction formelle avec le contenu de l'étude qui suit, au demeurant difficilement lisible et particulièrement indigeste. Celle-ci fait en effet apparaître que 30 % des cas étudiés sont totalement inexplicables et inexplicables !

Elle n'en a pas moins déterminé la position officielle des États-Unis, qui a été de déclarer de façon constante depuis 1969 que le dossier UFO était définitivement clos. Cette affirmation n'a cessé d'être démentie par les faits, et il est difficile d'en comprendre la motivation profonde. Elle ne fait d'ailleurs nullement obstacle à un débat permanent et ouvert aux États-Unis, dans lequel il n'est pas rare de voir les présidents des États-Unis répondre de façon très sérieuse et dépassionnée à des questions parlementaires sur le sujet. Une illustration anecdotique de ce climat un peu paradoxal est donnée par le manuel des sapeurs-pompiers de New York. Celui-ci contient un chapitre consacré à la conduite à tenir en présence d'UFO, qui commence par la phrase suivante : « Dans ce chapitre nous allons nous intéresser à la menace très réelle présentée par les UFO, que ceux-ci existent ou non. »

### 4) L'hypothèse de véhicules de civilisations très avancées

L'hypothèse de véhicules automatiques ou habités en provenance de civilisations

La position officielle des États-Unis a été de déclarer de façon constante depuis 1969 que le dossier UFO était définitivement clos. Cette affirmation n'a cessé d'être démentie par les faits, et il est difficile d'en comprendre la motivation profonde.



très en avance sur la nôtre et existant sur des exoplanètes hors du système solaire vient assez naturellement à l'esprit pour tenter d'expliquer tout ou partie des PAN de catégorie D, même si elle se heurte à une apparente impossibilité compte tenu des distances considérables à franchir se chiffrant au minimum en dizaines d'années de lumière.

Elle est considérée comme une certitude par bon nombre d'ufologues passionnés; *a contrario*, elle s'oppose frontalement au refus systématique et aussi excessif de certains rationalistes d'étudier sérieusement ces observations par ailleurs irréfutables. Les excès de chacune de ces tendances conduisent à des positions arbitraires génératrices d'incompréhensions ou de suspicions et rendant très difficile une approche objective de ces phénomènes. Il est donc indispensable de dépassionner le débat et d'aborder l'hypothèse, que l'on qualifiera d'« extraterrestre », calmement et sans *a priori*.

Cette hypothèse suppose implicitement l'existence de planètes habitées au sein de la Galaxie.

La recherche sur l'existence d'une vie extraterrestre n'a évidemment pas de lien direct avec les observations de PAN. Elle s'est intensifiée depuis une date récente par la mise en place de moyens satellitaires sophistiqués, tels que le satellite *Corot* deve-

loppé par le Cnes. Ceux-ci devraient permettre, et c'est déjà le cas, de détecter l'existence de planètes autour des étoiles de notre galaxie et de déterminer si certaines d'entre elles présentent les conditions nécessaires à l'apparition de la vie et sont donc « habitables ».

De nombreux chercheurs sont convaincus que d'autres planètes habitées existent dans la Galaxie et cette approche permettra ou non de renforcer leur conviction. Dans l'affirmative, la difficulté d'entrer en relation avec ces planètes lointaines n'en sera pas pour autant résolue et l'obstacle de la distance apparaîtra toujours insurmontable dans l'état actuel de nos connaissances. À l'inverse, si des planètes habitées existent, la genèse de la Galaxie montre qu'elles sont susceptibles d'appartenir à des systèmes stellaires apparus à des époques très différentes de celle de la création de notre propre système solaire. Dans le cas de systèmes antérieurs au nôtre, qui seuls nous intéressent en l'occurrence, l'avance des civilisations concernées peut se chiffrer en siècles,

en millénaires ou en millions d'années. Malgré les progrès spectaculaires enregistrés sur la Terre au cours des deux derniers siècles, nous devons faire preuve d'une grande modestie quant à l'évaluation des capacités scientifiques et technologiques éventuelles de telles civilisations, auprès desquelles nos connaissances risqueraient d'apparaître bien balbutiantes.

L'attitude raisonnable vis-à-vis de l'hypothèse extraterrestre pour l'explication des PAN de catégorie D doit donc être à la fois faite d'ouverture et de prudence: il ne s'agit très clairement que d'une hypothèse, mais cette hypothèse doit être considérée avec sérieux et sérénité par tout esprit impartial, aussi longtemps en tout cas qu'aucune autre hypothèse valable ne permet d'expliquer des témoignages par ailleurs irréfutables.

### Recommandations

À l'occasion de ce bilan il a paru normal au Comité d'émettre quelques recommandations relatives au fonctionnement du Geipan,

à la sensibilisation de l'opinion publique et à l'implication de certains organismes extérieurs.

### 1) Fonctionnement du Geipan

Malgré les efforts consentis par le Cnes, les moyens humains du Geipan ne lui permettent pas de traiter les témoignages reçus avec une réactivité suffisante pour répondre à l'attente légitime des témoins, et le traitement de la plupart des dossiers ne peut se faire qu'avec un délai minimum de plusieurs mois. Par ailleurs, compte tenu de la dimension mondiale des observations de PAN, il paraît très souhaitable que le Geipan établisse un minimum de contacts avec des organismes similaires existant dans d'autres pays en commençant par les pays européens.

Un renforcement limité des moyens humains du Geipan paraît donc nécessaire pour lui donner l'efficacité et la crédibilité souhaitables et le comité suggère que deux voies soient explorées en parallèle pour y parvenir:

- la mise en place par le Cnes



Il est important cependant que le ministère de la Recherche et de l'Enseignement supérieur s'attache à dépassionner et à normaliser les recherches liées à ces phénomènes et à protéger les chercheurs concernés de toute incidence négative sur leur carrière.

d'un renfort auprès du responsable du Geipan permettant au Geipan de couvrir l'ensemble des missions qui lui sont confiées ;

- la mise en place, par les autorités concernées, de moyens permettant de simplifier les relations avec le Geipan et de participer à l'accélération de l'instruction et du traitement des dossiers de leur compétence. À titre d'exemple, la mise à disposition d'un officier de gendarmerie et d'un pilote ou d'un ancien pilote de l'armée de l'air pourrait être explorée.

**2) Sensibilisation de l'opinion publique**

Une sensibilisation apparaît nécessaire à la fois auprès du grand public pour faciliter et dédramatiser la démarche de témoins éventuels de phénomènes inhabituels et auprès des milieux de la recherche pour encourager certains chercheurs à s'intéresser à ces phénomènes.

La sensibilisation du grand public est essentiellement l'affaire du Geipan et doit être l'une de ses priorités, qui justifie pour une large part le renforcement évoqué au chapitre précédent. Elle suppose en effet une bonne réactivité dans l'instruction des témoignages, la création de relations de confiance avec les témoins et une information rapide et maîtrisée des médias.

Les phénomènes aérospatiaux non identifiés sont considérés par ces derniers comme un sujet particulièrement attrayant en raison du caractère irrationnel et mystérieux potentiellement sous-jacent. Il est donc important que le Geipan puisse mettre à la disposition des médias des éléments objectifs présentables au public. Sa mission d'information doit contribuer à recadrer l'étude et

à faire ressortir qu'il n'y a ni mystère ni ésotérisme, mais simplement des phénomènes à analyser pour faire progresser la connaissance.

La sensibilisation des milieux de la recherche est plus difficile compte tenu du caractère souvent non répétitif des phénomènes observés et du climat de scepticisme qui peut entourer les initiatives dans ce domaine. Il est important cependant que le ministère de la Recherche et de l'Enseignement supérieur s'attache à dépassionner et à normaliser les recherches liées à ces phénomènes et à protéger les chercheurs concernés de toute incidence négative sur leur carrière.

**3) Implication de certains organismes extérieurs au Cnes**

Les observations de phénomènes aérospatiaux non identifiés ont visiblement une portée nationale et internationale qui dépasse largement les responsabilités du Cnes. Cette situation est déjà partiellement prise en compte au sein du comité de pilotage du Geipan, constitué des représentants de diverses administrations et organismes concernés (voir § 1-1-2). Le comité suggère cependant que cette participation extérieure au Cnes soit complétée ou renforcée dans les secteurs suivants.

La dimension sécurité et défense des observations de PAN justifie une implication prioritaire des services du ministère de la Défense. Celle-ci est déjà reconnue et se traduit par la présence de représentants de l'armée de l'air, de la gendarmerie et de la DGA au comité de pilotage et par une participation active de l'armée de l'air et de la

En complément de la participation aux activités en cours, un effort particulier des services concernés du ministère de la Défense pour identifier, déclassifier et mettre à la disposition du Geipan les archives des différentes armées relatives à des observations de phénomènes inhabituels serait très souhaitable.

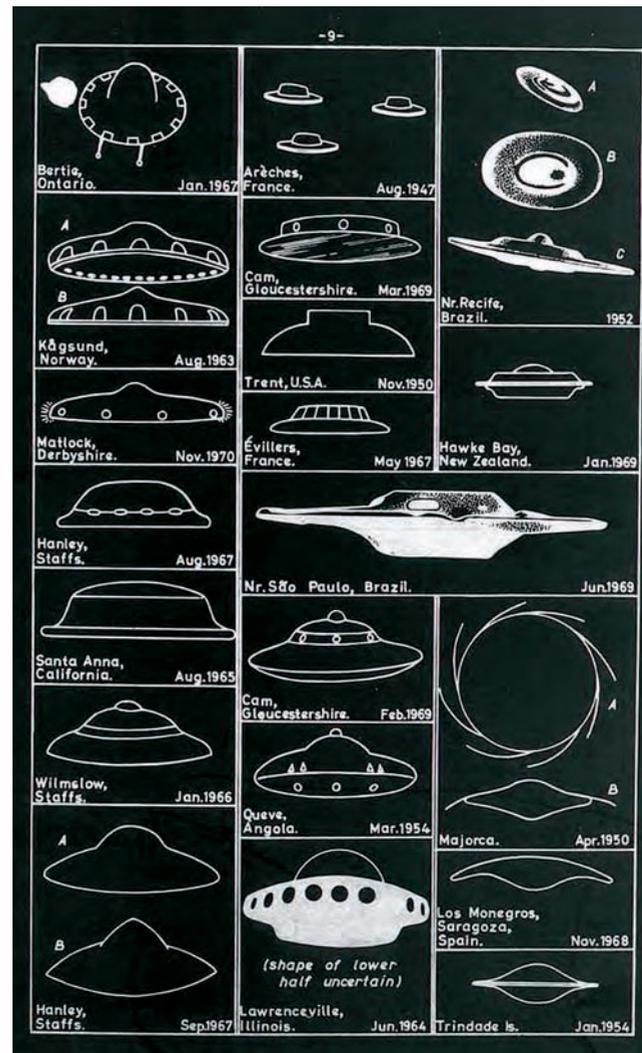


Tableau de formes résumant des observations d'objets volants non identifiés (Unidentified Flying Object sightings) - catalogue AIR 20/11612 de l'année 1969. Cette image est tirée des collections des Archives nationales britanniques.

gendarmerie à la collecte des témoignages.

En complément de la participation aux activités en cours, un effort particulier des services concernés du ministère de la Défense pour identifier, déclassifier et mettre à la disposition du Geipan les archives des différentes armées relatives à des observations de phénomènes inhabituels serait très souhaitable. Un premier travail a été fait à titre bénévole sur les archives de la gendarmerie nationale par un officier de gendarmerie ayant une formation d'historien. Ce travail mérite d'être poursuivi. Une action similaire au sein de l'armée de l'air a été initialisée et fera sans doute resurgir de nombreux témoignages restés pour l'instant inexploités. Enfin, la marine est restée jusqu'à ce jour à l'écart des investigations du Geipan et un contact avec son état-major permettrait peut-être de recenser des observations intéressantes effectuées à bord des bateaux.

Le ministère de l'Intérieur est concerné à un double titre par l'activité du Geipan :

- le recueil des témoignages en zone urbaine,
- la réaction de la population en cas d'observations inhabituelles très médiatisées.

Comme cela a déjà été rappelé au § 1-1-2, des représentants de la police nationale et de la sécurité civile participent normalement au comité de pilotage, mais les premiers représentants nommés n'ont pu assister



qu'à la première réunion du comité en septembre 2005 et n'ont jamais eu de successeurs depuis cette date. Cette situation est évidemment dommageable notamment pour les témoignages en zone urbaine et péri-urbaine qui devraient logiquement être recueillis par les commissariats de police comme les témoignages en zone rurale par les brigades de gendarmerie. En l'absence de convention police nationale/Geipan, les commissariats n'ont pas de consignes dans ce sens et refusent le plus souvent les témoignages éventuels. Il paraîtrait très souhaitable que le ministère de l'Intérieur puisse modifier cette situation et mandater des représentants habilités des deux services concernés auprès du comité de pilotage. Enfin, l'importance des témoignages rapportés au plan mondial par les équipages d'avions civils et les consé-

Des opérations de formation et de sensibilisation des contrôleurs aériens sont déjà régulièrement pratiquées. Il paraît nécessaire de la compléter par un accord particulier avec Air France-KLM visant à faciliter le recueil des observations effectuées par des équipages.

quences susceptibles d'en découler sur le plan de la sécurité aérienne justifient une action particulière. La convention en cours de mise en place avec la direction des services de la navigation aérienne permettra la transmission au Geipan par l'intermédiaire des services de contrôle d'éventuelles observations au-dessus du territoire national. Des opérations de formation et de sensibilisation des contrô-

leurs aériens sont déjà régulièrement pratiquées. Il paraît nécessaire de la compléter par un accord particulier avec Air France-KLM visant à faciliter le recueil des observations effectuées par des équipages et à diffuser une information objective sur les enjeux en matière de sécurité aérienne. La présence d'un représentant de la compagnie dans le comité de pilotage serait probablement justifiée. 🍷

#### MEMBRES DU COMITÉ DE PILOTAGE DU GEIPAN

Yves Sillard, président, membre de l'Académie de l'air et de l'espace; Philippe Ottavi, gendarmerie nationale, officier du bureau renseignement; Franck Schrottenloher, armée de l'air, lieutenant-colonel chef division surveillance de l'espace – état-major CDAOA; Thierry Cattaneo, armée de l'air, commandant à la division surveillance de l'espace; Bruno Boisson, armée de l'air, lieutenant-colonel chef division surveillance, CNOA; Jean-François Durand, armée de l'air, commandant adjoint chef division, surveillance CNOA; Patrick Ameline, DGA, responsable espace à la DT essais de missiles; David Comby, DGAC, chargé de mission DSNA; Jean-Pierre Mac Veigh, Météo-France, chef du département des missions de défense; Jacques Zlotnicki, CNRS, directeur de recherche; Pascal Bernaud, École centrale Paris, expert propulsion, chargé de mission pour l'international, département de physique; Pierre Trefouret, Cnes, directeur de la communication; Jacques Arnould, Cnes, chargé de mission questions éthiques; Philippe Goudy, Cnes, directeur adjoint centre spatial de Toulouse.