

[D96] DE THEIZE (69) VERS LYON (69) 27.01.2020

COMPTE RENDU D'ENQUETE



1 – CONTEXTE

Le 27 janvier 2020, le témoin circule entre Theizé (69) et Lyon lorsqu'il aperçoit vers 16h30, un objet en position stationnaire à plusieurs mètres du sol. Il stoppe son véhicule pour mieux l'observer. Le PAN a la forme d'un hélicoptère sans pôle, il est composé de cubes dans des tons grisés dont la vision semble troublée par une émission de chaleur de l'objet. Il possède également une demi-sphère lumineuse sur l'avant. Au bout d'une vingtaine de secondes d'observation, il baisse les yeux pour prendre son smartphone afin de filmer le PAN. Quand il regarde à nouveau, l'objet a pris la forme d'un avion de tourisme qui se déplace de façon rectiligne, jusqu'à le perdre de vue derrière le toit d'une maison.

Le GEIPAN reçoit par mail le 06.10.2022 le Questionnaire Technique (QT) complété (plus de deux ans après l'observation). Joint à ce mail se trouve également un croquis, réalisé par le témoin, reconstituant l'observation.

Une demande de précisions a été faite par mail par l'enquêteur le 04.02.2023 auprès de ce témoin unique de l'observation, qui nous répond le 07.02.2023.

2- DESCRIPTION DU CAS

La description du cas est issue de la partie narration libre du questionnaire. [Note de l'enquêteur : afin de conserver l'intégralité de la structure du récit et la manière dont le témoin l'exprime, cette narration sera retranscrite telle quelle, sans aucune correction orthographique ou grammaticale.] :

« Cela s'est passé le lundi 27/01/2020 à Theizé dans le Rhône à 16h30. L'objet vu se trouvait aux coordonnées suivantes : 45,953921,4,639189.

A l'époque j'habitais à Theizé et ce jour-là j'ai pris mon véhicule afin de récupérer ma femme sur Lyon et d'aller signer l'achat de ma nouvelle voiture à 18h.

Theizé se situe sur une colline, dès l'arrivée à « La croix de mission », j'aperçois au loin un objet qui a l'air stationnaire à environ 50m du sol, je continue donc sur la D96 et cet objet parfois visible et parfois non selon l'endroit d'avancement ou je me trouve, à l'air de rester stationnaire et je m'en approche rapidement. Arriver à son niveau et juste en face de lui se trouve au bord de la route un « terre plat » de cailloux sur lequel je me gare. (Le temps passer entre ma 1ère vue et mon stationnement est d'environ 2 minutes).

Une fois garé, je contemple l'objet pendant une vingtaine de seconde, il se situe alors à environ 50m de moi et à 15, 20m du sol et est bien stationnaire. L'objet à une forme « d'hélicoptère » dans ces

2/25

dimensions, est de profile par rapport à ma position, il n'a pas de pales, est constitué de plein de cubes, plus ou moins gros et plus ou moins en relief, de couleur blanc grisé, gris clair, gris foncé et noir qui ont l'air de se mouvoir ! En me concentrant sur ce que je suis en train de voir je remarque que ces carrés, cubes ne se mouvent pas mais que cet objet émet une chaleur qui trouble son aspect.

Il possède également une demie sphère lumineuse sur « sa partie avant » (forme hélicoptère). Au bout de 20 secondes et après avoir pris le temps de bien analyser ce que je vois, je décide de prendre mon smartphone pour filmer ceci (il se trouvait sur un support placé sur une grille de ventilation du véhicule en dessous de l'écran de bord). J'ai donc baissé les yeux pour prendre mon téléphone et repris mon observation à peine 2 secondes après et l'objet avait bougé, il se dirigeait, toujours à la même altitude, au sud-ouest à une vitesse de 30 à 50km/h mais n'avait plus la forme préalablement décrite ! c'était un avion, type tourisme, de couleur blanc grisé avec des bandes noirs sur ailes et queue. Je suis resté bouche bée sans enclencher mon téléphone pour qu'enfin il passe derrière le toit d'une maison et que je n'ai plus de visuel. Ce jour-là, le temps était nuageux mais à haute altitude et clair (pas de pluie). La nuit n'était pas encore tombée à cette heure.

J'ai bien sûr pensé que j'avais eu un défaut de perception sur mon premier et second temps d'observations (en roulant et en stationnement avant de prendre mon téléphone) et qu'il s'agissait d'un avion puisque cet endroit est à quelques centaines de mètres d'un aérodrome mais en y repensant, la hauteur de vol ainsi que sa vitesse n'est pas possible pour ce type d'appareil. Je n'étais pas sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants. Et n'ayant aucun problème de vue, je suis sûr de ce que je vous d'écris ! »

Une demande de précisions a été faite par l'enquêteur auprès du témoin qui a répondu aux questions suivantes :

Q1- Sur vos positions respectives et les directions d'observations successives. Sur la carte jointe, pouvez-vous placer vos positions au moment où vous avez vu la première fois le PAN puis lorsque vous vous êtes garés sur le bas-côté ainsi que les directions d'observation correspondantes pour le PAN ?

R1- *« Ci-joint, le plan (point bleu ma position, les 2 premiers points éloignés est ma position en roulant ou j'ai distingué le PAN, le 3ème point bleu est ma position arrêtée devant le point jaune qui représente le PAN. Les flèches noires sont donc le sens d'observation) ». Voir la carte de la situation géographique établie avec ces éléments page suivante.*

R2- Avez-vous remarqué si le phénomène se déplaçait avant sa "transformation" ?

R2- *« Non pas de déplacement »*

Q3- À quel moment avez-vous remarqué son aspect particulier ?

R3- *« Lors de la 2ème observation en roulant (il n'avait [pas] bougé et son aspect était "bizarre" !) »*

Q4- Lorsque vous indiquez qu'il ne pourrait s'agir d'un avion car "la hauteur de vol ainsi que sa vitesse n'est pas possible pour ce type d'appareil", pouvez-vous préciser pourquoi ? (Trop haut, trop bas, trop rapide, pas assez... Autre ?).

R4- « *Après sa "transformation", en avion, ce dernier se trouvait entre 15 et 30m du sol et volait à moins de 50km/h avant de disparaître derrière le toit d'une maison qui cachait la suite de l'horizon.* »

Q5- Une fois arrêté, avez-vous baissé votre vitre pour tenter d'entendre un éventuel bruit émis par le PAN ?

R5- « *Non. Je n'ai entendu aucun bruit mais les fenêtres de mon véhicule étaient fermées.* »

Q6- La taille apparente du phénomène. Vous dites dans le questionnaire : "*hélicoptères type SAMU ou Gendarmerie*". Cette estimation est inexploitable pour nous en l'état. Il faudrait que vous essayiez de vous replacer mentalement dans le contexte de votre observation et que vous m'indiquiez, à l'aide d'une règle graduée, quelle serait la taille du PAN sur cette règle tenue à bout de bras, au début de l'observation et à la fin, au plus proche.

R6- « *Je dirai qu'à partir du point de mon observation, l'objet faisait 1.2 m de haut sur 4m de long. Pour moi l'objet mesurait env. : 2.5m de haut par 7 à 8 mètres de long.* »

Q7- Pouvez-vous nous dire pour quelle raison vous ne témoignez que pratiquement deux ans plus tard ?

R7- « *J'évite d'aborder le sujet en public (moquerie...) et j'ai quand même vu quelque chose de "non conventionnel". J'avais à cœur de pouvoir en parler sans être ridiculisé.* »

La réponse à la question 6 relative à la taille apparente du PAN n'étant pas exploitable en l'état, nous avons demandé au témoin, si possible, de se replacer à chacun des trois points matérialisant sa position sur la route et de réaliser des mesures apparentes, en se replaçant mentalement dans le contexte de l'époque, à l'aide d'une règle graduée tenue à bout de bras.

Malheureusement, le témoin nous indique par retour de mail ne pas avoir le temps de réaliser cet exercice en nous indiquant toutefois : « *cependant, lors de ma première observation je dirai que l'objet faisant 10cm. Lors de la 2eme il faisait 20cm. Et pendant la troisième à l'arrêt, je vous les ai donnés* ».

Un détail concernant la date de l'observation a été relevé : le témoin indique dans la partie narration libre du QT qu'elle a eu lieu le 27.01.2020 et en réponse aux questions qu'elle a eu lieu le 27.10.2020. Il s'agit probablement d'une coquille, ce que le témoin confirme par mail le 29.09.2023 en précisant que la bonne date est bien le 27.01.2020.

3- DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

La situation géographique est résumée sur la carte en Figure 1, fournie par le témoin :



Fig1. Carte de situation géographique (source : Témoin)

Légende telle qu'indiquée par le témoin : « point bleu ma position, les 2 premiers points éloignés est ma position en roulant ou j'ai distingué le PAN, le 3ème point bleu est ma position arrêtée devant le point jaune qui représente le PAN. Les flèches noires sont donc le sens d'observation »

La situation météorologique est issue des données de la publithèque de Météo France pour la station de l'aéroport de Lyon-Bron située à environ 34 km au sud-est de la position du témoin (Figure 2) :

| Indicatif | 69029001 | | | | | | | | | | | |
|--|------------------------------------|-----|---|------|----|----|------|----|----|------|-------|--|
| Nom | LYON-BRON | | | | | | | | | | | |
| Altitude | 202 mètres | | | | | | | | | | | |
| Coordonnées | lat : 45°43'16"N - lon : 4°56'57"E | | | | | | | | | | | |
| Coordonnées lambert | X : 8033 hm - Y : 20834 hm | | | | | | | | | | | |
| Producteurs | 2020 : METEO—FRANCE | | | | | | | | | | | |
| + Afficher la liste des paramètres | | | | | | | | | | | | |
| - Masquer les données ... | | | | | | | | | | | | |
| Date | FF | DD | N | NBAS | N1 | C1 | B1 | N2 | C2 | B2 | VV | |
| 27 janv. 2020 15:00 | 8.0 | 180 | 8 | 8 | 3 | | 2280 | 8 | | 2700 | 59376 | |
| 27 janv. 2020 16:00 | 7.4 | 170 | 8 | 8 | 1 | | 1740 | 7 | | 2100 | 56599 | |

Figure 2. Conditions météo pour la station Lyon-Bron (source : MétéoFrance)

En résumé, ces données indiquent un vent moyen soufflant du sud, une visibilité horizontale excellente, d'environ 60km, et la présence d'une couche nuageuse couvrant totalement le ciel et s'étalant sur deux niveaux, compris entre environ 1700 et 2700 m d'altitude.

Concernant la **situation aéronautique**, le témoin évoque la présence « à quelques centaines de mètres d'un aérodrome ». Il fait sans doute référence à l'aérodrome du Beaujolais aussi nommé aérodrome de Villefranche-Tarare, situé sur la commune de Frontenas, à environ 4 km au sud de la position du témoin.

Cet aérodrome dispose d'une piste bitumée longue de 1040 m et d'une piste en herbe longue de 880 m, accolée à la première, toutes deux étant orientées sud/nord. Il est utilisé pour l'aviation d'affaire et la pratique d'activités de loisirs et de tourisme (aviation légère et hélicoptères).

L'aérodrome n'est pas contrôlé. Les communications s'effectuent en auto-information sur la fréquence de 118,250 MHz. Il est agréé avec limitations pour le vol à vue (VFR) de nuit et le vol aux instruments (IFR).

Il héberge un centre de vol à voile (CVV du Beaujolais) exploitant 4 planeurs biplaces visibles sur leur site Internet à [cette page](#).

Le dépôt tardif du témoignage au GEIPAN (plus de deux ans après l'observation) ne permet pas de demander au CNOA¹ une restitution radar des aéronefs en circulation dans la zone au moment de l'observation.

Nous avons toutefois pu récupérer le trafic sur zone auprès du site FlightRadar24, montrant la présence de trois vols dans un créneau horaire proche de celui de l'observation (autour de 17h30 UTC). Ces trois vols suivent tous une trajectoire orientée nord-nord-ouest, au cap 345/348° (figures 3,4,5) :

¹ Centre National des Opérations Aériennes de l'armée de l'air et de L'espace

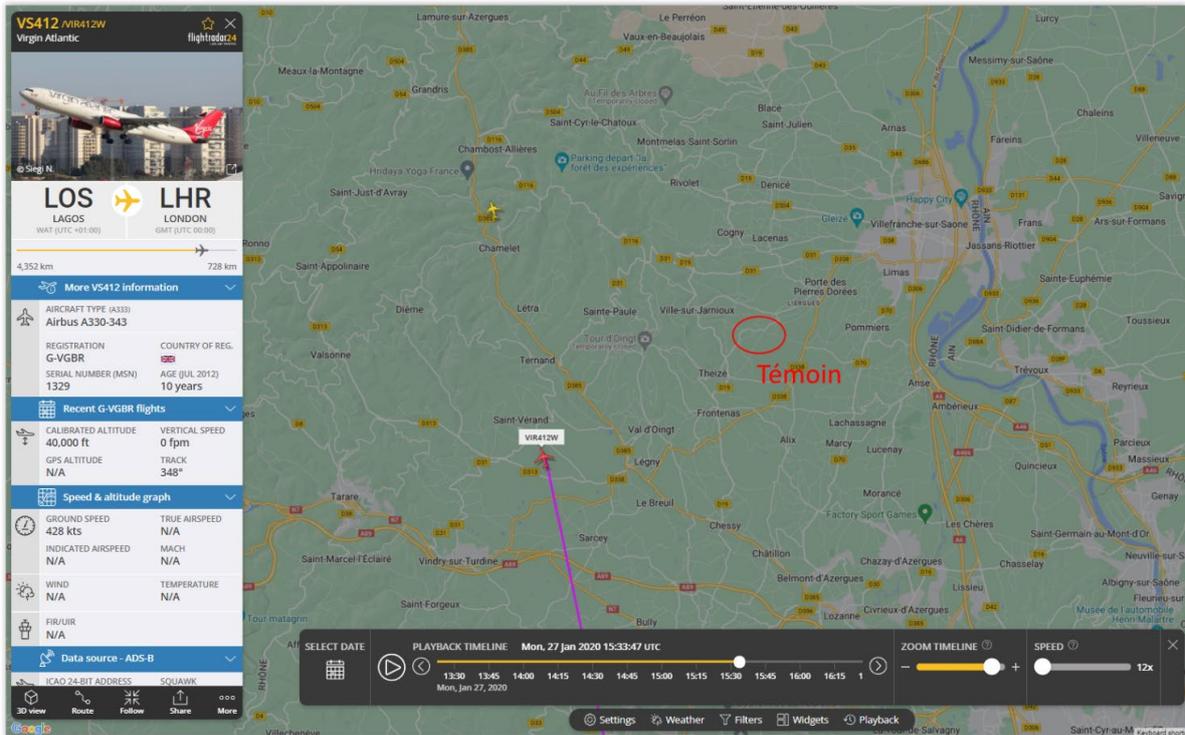


Fig.3 Vol VIR412W sur Airbus A330-343 de Lagos à Londres – Cap 348° altitude 40.000 pieds (Source Flightradar24)

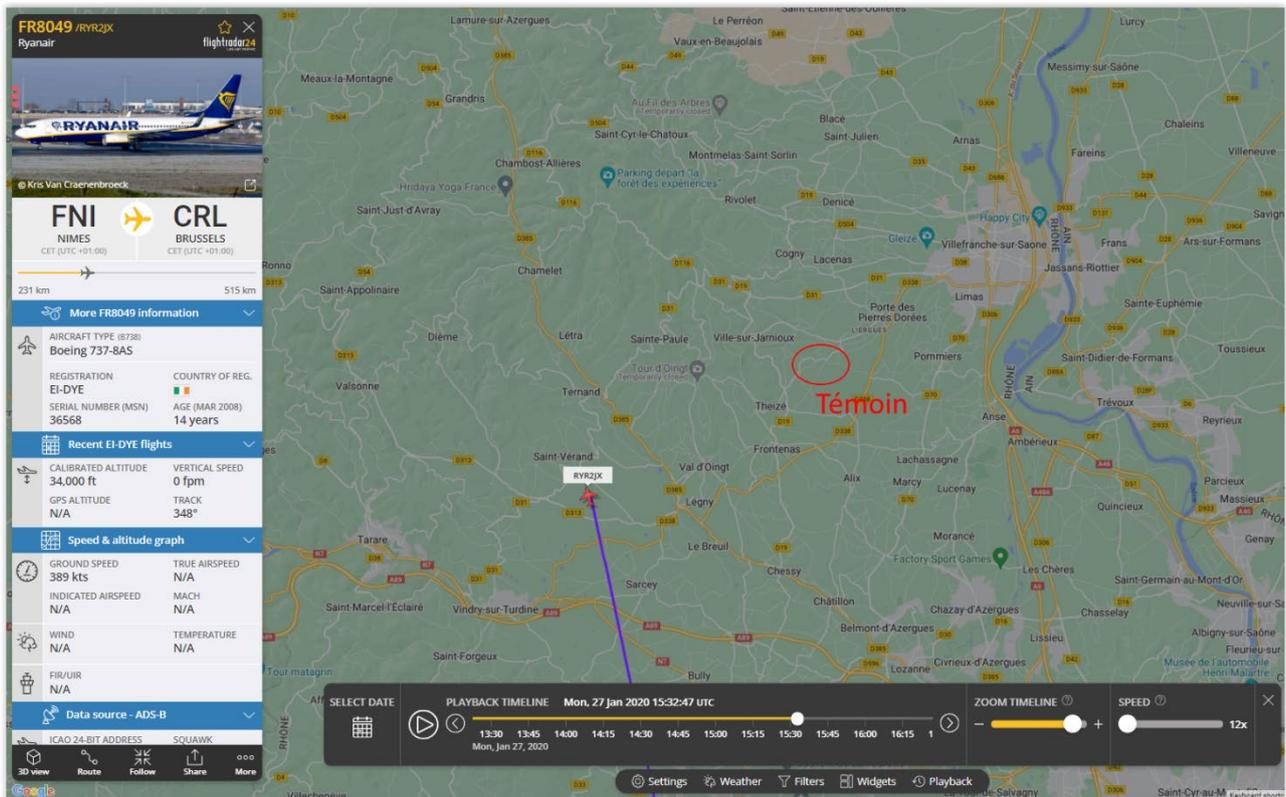


Fig.4 Vol RZR2JX sur Boeing 737-8AS de Nîmes à Bruxelles – Cap 348° altitude 34.000 pieds (source/ Flightradar24)

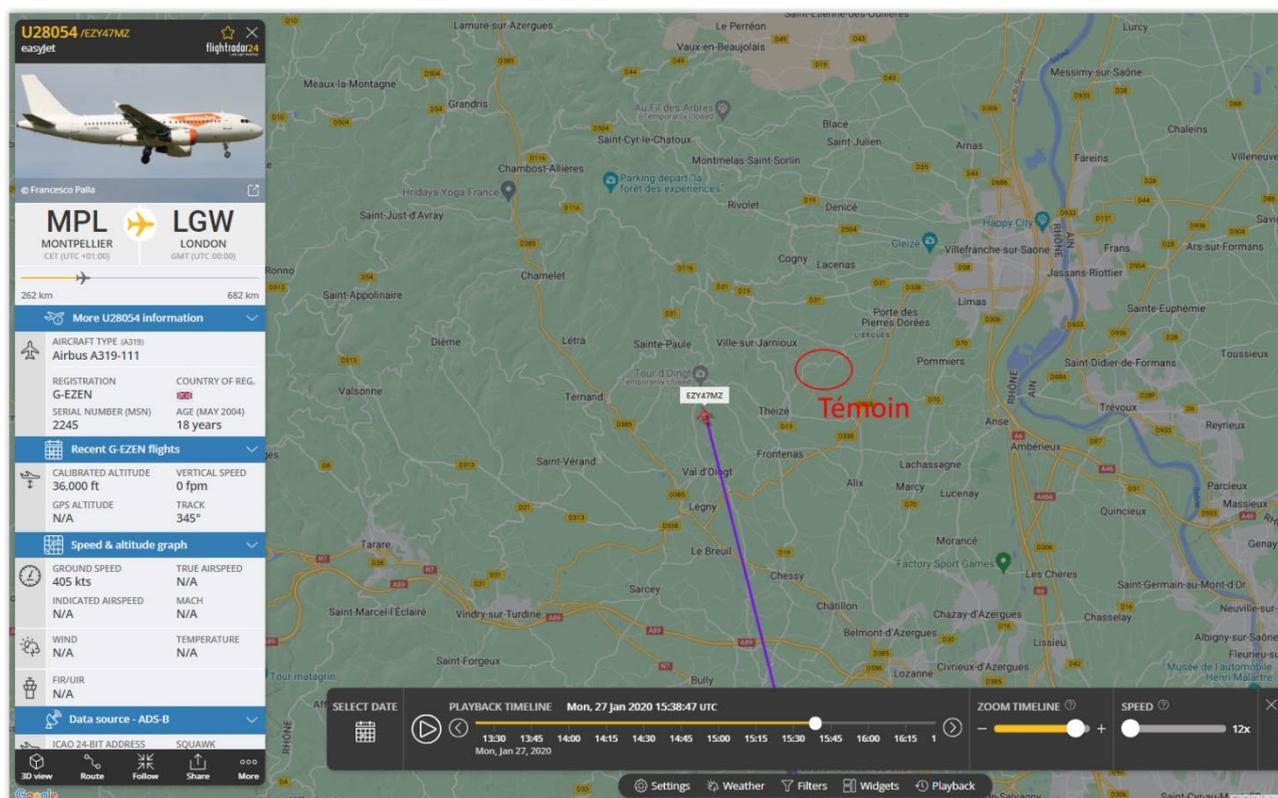


Fig.5 Vol EZY47MZ sur Airbus A319-111 de Montpellier à Londres – Cap 345° altitude 36.000 pieds (source : Flightradar24)

Leur trajectoire n'est donc pas conforme à celle du PAN.

3.1. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS COLLECTÉS

TEMOIGNAGE UNIQUE

| # | QUESTION | REPONSE (APRES ENQUETE)* |
|---|--|--|
| A1 | Commune et département d'observation du témoin (ex : Paris (75)) | |
| A2 | (opt) si commune inconnue (pendant un trajet) : Commune de début de déplacement ; Commune de Fin de déplacement | Sur la D96 entre THEIZE et LYON (69) |
| A3 | (opt) si pendant un trajet : nom du Bateau, de la Route ou numéro du Vol / de l'avion | D96 |
| <i>Conditions d'observation du phénomène (pour chaque témoin)</i> | | |
| B1 | Occupation du témoin avant l'observation | Concentré sur sa conduite |
| B2 | Adresse précise du lieu d'observation | 45.95°/4.64° |
| B3 | Description du lieu d'observation | Route départementale, observation faite depuis le véhicule du témoin |

| | | |
|---------------------------------------|---|---|
| B4 | Date d'observation (JJ/MM/AAAA) | 27/01/2020 |
| B5 | Heure du début de l'observation (HH:MM:SS) | 16 :30 |
| B6 | Durée de l'observation (s) ou Heure de fin (HH :MM :SS) | 00 :02 :30 |
| B7 | D'autres témoins ? Si oui, combien ? | Non |
| B8 | (opt) Si oui, quel lien avec les autres témoins ? | / |
| B9 | Observation continue ou discontinue ? | Continue à l'arrêt et discontinue en conduisant |
| B10 | Si discontinue, pourquoi l'observation s'est-elle interrompue ? | « L'objet situé en contrebas de ma position était perceptible ou pas selon mon avancement sur la D96 en direction de Pouilly-le-monial. » |
| B11 | Qu'est ce qui a provoqué la fin de l'observation ? | « La prise de mon téléphone (1er forme) et sa disparition (2ème forme) » |
| B12 | Phénomène observé directement ? | Oui |
| B13 | PAN observé avec un instrument ? (lequel ?) | Non |
| B14 | Conditions météorologiques | Vent moyen soufflant du sud, visibilité horizontale excellente, d'environ 60km, et présence d'une couche nuageuse couvrant totalement le ciel et s'étalant sur deux niveaux, compris entre environ 1700 et 2700 m d'altitude. |
| B15 | Conditions astronomiques | / |
| B16 | Equipements allumés ou actifs | Veilleuses et feux diurnes du véhicule du témoin |
| B17 | Sources de bruits externes connues | Moteur du véhicule du témoin – Fenêtres fermées |
| <i>Description du phénomène perçu</i> | | |
| C1 | Nombre de phénomènes observés ? | « Unique (lorsque j'étais en déplacement avec mon véhicule et pendant les 20 premières secondes de stationnement). Puis changement de forme (non vue) et déplacement pendant les dernières secondes d'observations en stationnement. » |
| C2 | Forme | « 1er : type « hélicoptères SAMU ou Gendarmerie » (dimensions). Sans Pales. Avec un « phares », projecteurs sur son avant ayant la forme d'une demi-sphère (hauteur 50cm et rayon de 30cm environ). Cette forme d'hélicoptères était faite de plein de cubes de dimensions différentes 2ème : type avion de tourisme (Piper Cherokee) blanc grisé avec bandes noirs sur ailes et queue » |

| | | |
|-----|--|---|
| C3 | Couleur | <i>« Les cubes et donc l'objet était un dégradé de noir, gris foncé, gris clair et blanc grisé »</i> |
| C4 | Luminosité | <i>« Á part le « phare avant » qui avait une luminosité blanche, l'objet n'en émettait pas »</i> |
| C5 | Trainée ou halo ? | Non |
| C6 | Taille apparente (maximale) | <i>« Hélicoptères type SAMU ou Gendarmerie »</i> |
| C7 | Bruit provenant du phénomène ? | Non, ou pas perçu |
| C8 | Distance estimée (si possible) | <i>« L'objet se trouvait à 50 m de moi et à 20 m du sol. »</i> |
| C9 | Azimut d'apparition du PAN (°) | / |
| C10 | Hauteur d'apparition du PAN (°) | 20° |
| C11 | Azimut de disparition du PAN (°) | <i>« S'est mis à se déplacer direction sud-ouest à maximum 50km/h de vitesse et à la même altitude (20m du sol). Pour disparaître derrière le toit d'une maison (45,952511,4.637062) »</i> |
| C12 | Hauteur de disparition du PAN (°) | 20° |
| C13 | Trajectoire du phénomène | Rectiligne |
| C14 | Portion du ciel parcourue par le PAN | <i>« Environ 300 m »</i> |
| C15 | Effet(s) sur l'environnement | <i>« Aucune idée »</i> |
| D1 | Reconstitution sur croquis /plan / photo de l'observation ? | OUI |
| E1 | Emotions ressenties par le témoin pendant et après l'observation ? | <i>« Stupéfaction, joie »</i> |
| E2 | Qu'a fait le témoin après l'observation ? | <i>« Après cette observation, j'ai essayé de rationaliser ce que j'avais vu et après 15 jours, n'ayant pas trouvé d'explication, j'en ai parlé à ma famille qui ne m'ont pas cru ou du moins qui pense que j'ai halluciné. Puis j'en ai parlé à mes amis quelques mois plus tard qui se sont moqués de moi (type t'as vu des petits hommes verts). J'ai donc fait des recherches mais cette observation reste sans réponse logique. »</i> |
| E3 | Quelle interprétation donne-t-il à ce qu'il a observé ? | <i>« Surnaturel de type science-fiction » « Non » [en réponse à la question spécifique du QT : « avez-vous pensé à un phénomène connu ? »] « La forme de l'objet, m'a proximité avec lui, son aspect flou (chaleur) et son</i> |

| | | |
|----|--|--|
| | | <i>changement de forme » [en réponse à la question spécifique du QT : « quels sont les éléments qui permettent de justifier votre interprétation ? »] Je n'ai pas renoncé à comprendre puisque je vous donne mon témoignage » [en réponse à la question spécifique du QT : « Si vous ne savez pas, avez-vous renoncé à comprendre ? »]</i> |
| E4 | Intérêt porté aux PAN avant l'observation ? | <i>« Déjà vu des choses étranges petits (1989 et 1992) de types lumières au-dessus des nuages. J'aime la science-fiction et depuis 2019 m'intéresse aux PAN (vu en 2019 des lumières au-dessous des nuages) »</i> |
| E5 | L'avis du témoin sur les PAN a-t-il changé ? | Oui |
| E6 | Le témoin pense-t-il que la science donnera une explication aux PAN ? | Peut-être |
| E7 | L'expérience vécue a-t-elle modifié quelque chose dans la vie du témoin? | <i>« Non cela n'a rien changé. Bien que je pense régulièrement à cette observation et n'en parle plus autour de moi depuis plus de 2 ans. »</i> |

4- HYPOTHESES ENVISAGEES

Les seules hypothèses envisagées sont celles de l'observation d'un planeur ou d'un petit avion de tourisme, ou d'épandage ou d'un engin d'aéromodélisme.

4.1. ANALYSE DES HYPOTHESES

Nous pouvons décomposer l'observation en trois phases :

- 1- Le témoin remarque en roulant sur la D96 le PAN au loin, qui semble stationnaire, sans davantage pouvoir le décrire.
- 2- S'étant rapproché du PAN, il stoppe son véhicule sur le bas-côté environ deux minutes plus tard et observe l'observe pendant environ 20 secondes, c'est à cet instant qu'il note son apparence peu commune.
- 3- Après un court temps d'interruption (environ 2 secondes) afin de récupérer son smartphone pour prendre une photo, le PAN présente un tout autre aspect, beaucoup plus banal.

Hypothèse d'un planeur ou d'un avion de tourisme :

L'apparence et le comportement du PAN lors de la troisième phase et la présence d'un aérodrome à proximité laissent à penser que le témoin aurait pu observer un planeur ou un avion de tourisme.

Le témoin a été très précis lors de la réalisation de son dessin (figure 6) :

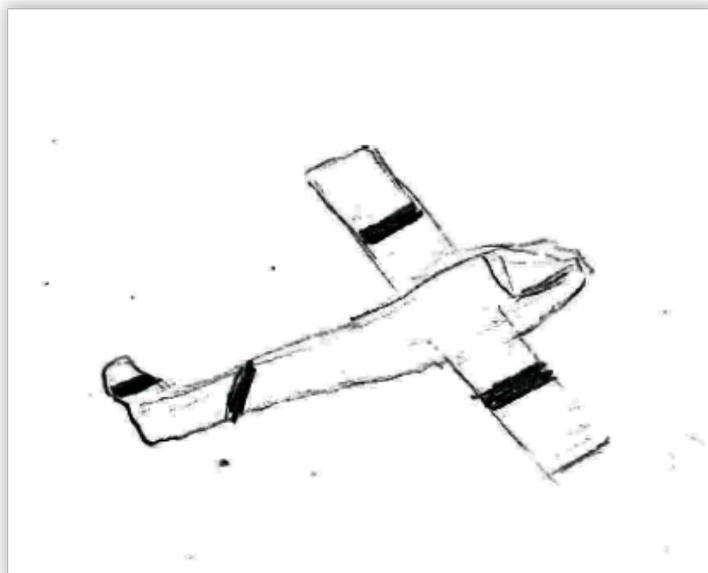


Fig 6. Apparence du PAN dans la phase 3 (source : Témoin)

La description de cette phase est toute aussi précise : *« l'objet avait bougé, il se dirigeait [en ligne droite], toujours à la même altitude, au sud-ouest à une vitesse de 30 à 50km/h mais n'avait plus la forme préalablement décrite ! c'était un avion, type tourisme [type Piper Cherokee], de couleur blanc grisé avec des bandes noirs sur ailes et queue. Je suis resté bouche bée sans enclencher mon téléphone pour qu'enfin il passe derrière le toit d'une maison et que je n'ai plus de visuel. ».*

L'observation pendant cette phase a duré 5 secondes.

On peut également expliquer :

- L'absence de perception de bruit d'un éventuel avion par le fait que les fenêtres de la voiture étaient fermées. De plus, le témoin n'est pas sorti de la voiture lors de son arrêt sur le bas-côté.
- Une impression initiale d'immobilité par le fait que le PAN se déplace vers le témoin. De plus, le propre déplacement du témoin en voiture joue aussi certainement un rôle, par effet de parallaxe.

L'étrangeté pour le témoin est essentiellement formée par l'apparence non conventionnelle du PAN lors de la deuxième phase (figure 7) :

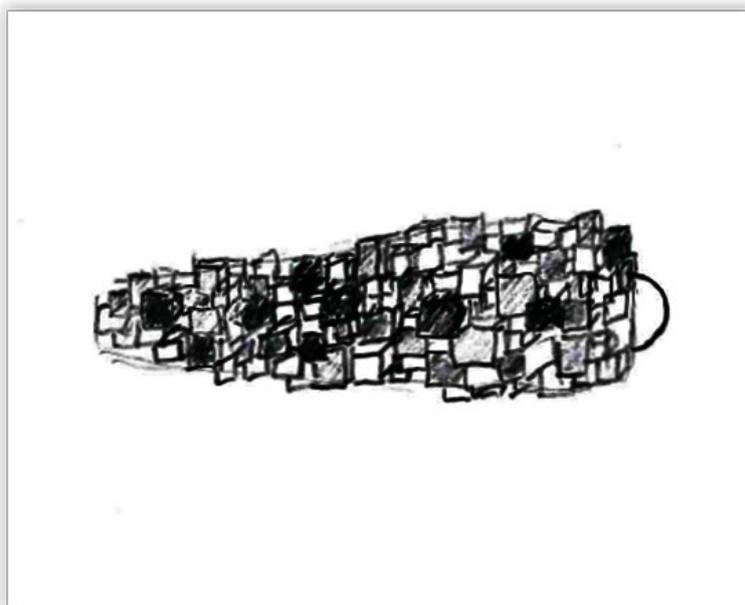


Fig.7 Apparence du PAN en phase 2 (source : Témoin)

La description de cette phase par le témoin est la suivante : *« l'objet à une forme « d'hélicoptère » dans ces dimensions, est de profil par rapport à ma position, il n'a pas de pales, est constitué de plein de cubes, plus ou moins gros et plus ou moins en relief, de couleur blanc grisé, gris clair, gris foncé et noir qui ont l'air de se mouvoir ! En me concentrant sur ce que je suis en train de voir je remarque que ces carrés, cubes ne se mouvent pas mais que cet objet émet une chaleur qui trouble son aspect. Il possède également une demie sphère lumineuse sur « sa partie avant » (forme hélicoptère). »*

Le témoin, dans le questionnaire, détaille l'aspect du PAN : *« type « hélicoptères SAMU ou Gendarmerie » (dimensions). Sans Pales. Avec un « phares », projecteurs sur son avant ayant la forme d'une demi-sphère (hauteur 50cm et rayon de 30cm environ). Cette forme d'hélicoptères était faite de plein de cubes de dimensions différentes »* et *« les cubes et donc l'objet était un dégradé de noir, gris foncé, gris clair et blanc grisé ».*

Il est clair que dans cette phase, la description qui est faite du PAN ne ressemble pas à un avion ou à un planeur.

Malgré tout, afin de vérifier la présence éventuelle d'un avion ou d'un planeur à proximité des lieux d'observation, nous avons interrogé, via le formulaire de contact sur leur site Internet, le CVV (Centre de Vol à Voile) de Villefranche et du Beaujolais, le 17.11.2023.

Sans réponse, une relance a été faite par mail le 23.01.2024. La réponse nous est apportée le jour même par le président du centre : *« bonjour Monsieur, nous n'avons effectué aucun vol le 27 janvier 2020, mais un planeur ULM privé de marque Pipistrel et de type Taurus basé dans notre hangar a*

effectué un vol de 2h08 la veille 26 janvier. Par ailleurs, nous attirons votre attention sur l'existence d'un site pour aéromodélistes à 1,5 km du lieu indiqué (Modélisme Air Club Beaujolais), sur la commune de Ville-sur-Jarnioux. En vous souhaitant bon courage pour vos recherches. Meilleures salutations. »

Nous avons également tenté d'obtenir des données relatives à la présence de planeurs via le site dédié « Netcoupe » ; malheureusement les données ne sont conservées que pendant deux ans. Il est donc trop tard, à la rédaction de ces lignes, pour obtenir des informations sur ce site.

Hypothèse d'un engin d'aéromodélisme :

Nous basant sur les indications du CVV, nous avons recherché des informations concernant ce club d'aéromodélisme et en particulier les zones dans lesquelles ils peuvent faire voler les modèles.

Sur la page Internet du site se trouve une carte détaillant les zones autorisées au survol (figure 8):

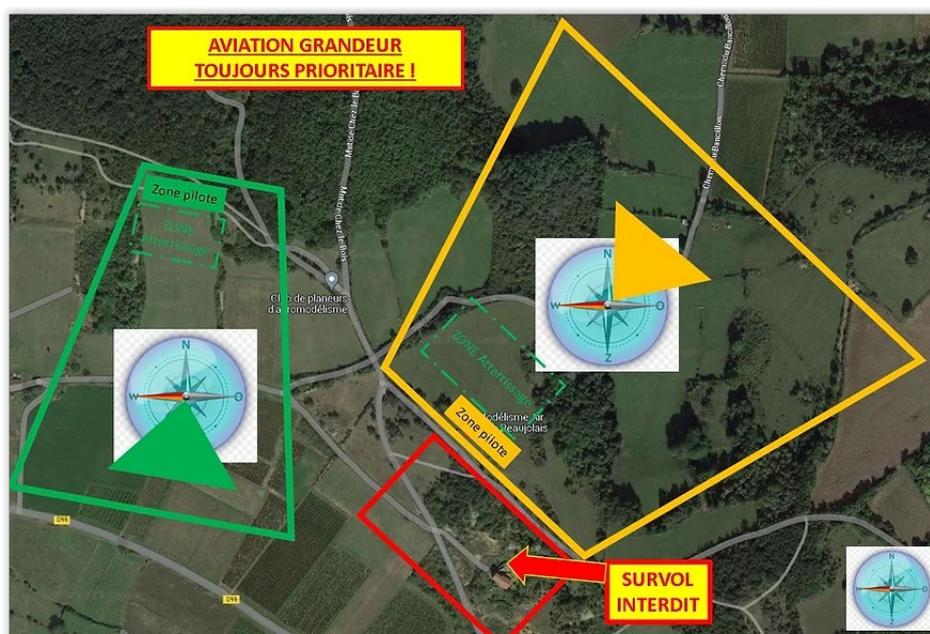


Fig.8 Zone autorisée pour l'aéromodélisme (source : Modélisme Air Club Beaujolais)

Si l'on superpose cette carte à celle du lieu d'observation fournie par le témoin (ses positions successives sont représentées par les ronds bleus), nous constatons que les zones de survol autorisées pour les aéromodélistes se trouvent bien plus à l'ouest et hors des axes d'observation (flèches noires) et trop éloignées pour envisager de piloter des aéromodèles à ces distances (distance réglementée à 200m max alors que le PAN est à plus d'un Km). Voir figure 9.

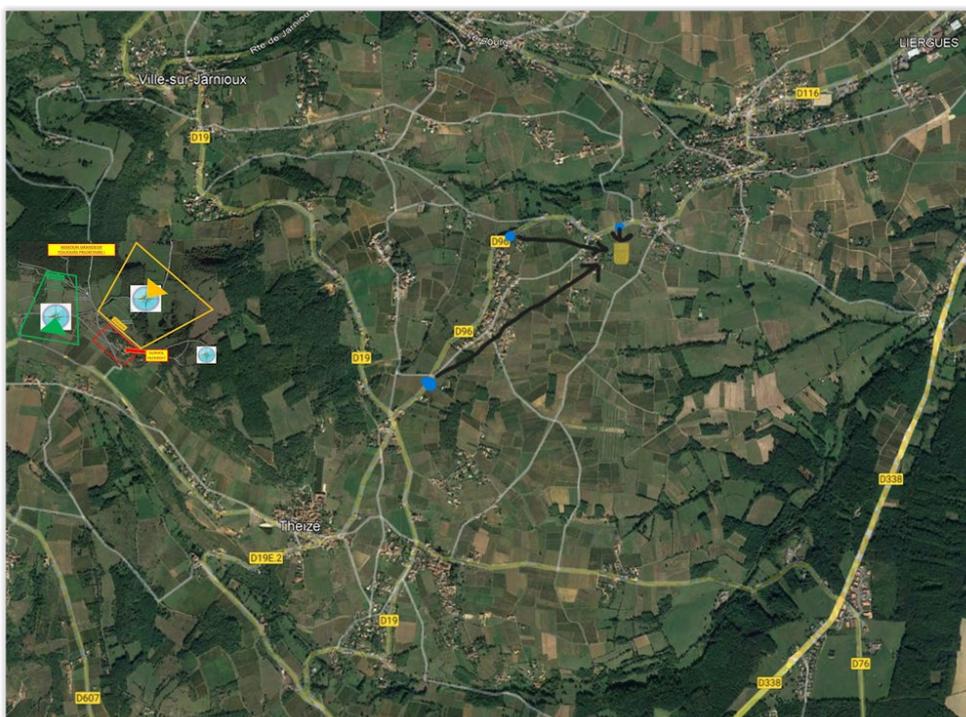


Fig.9 Comparatif des zones d'observation du PAN et de celles d'aéromodélisme

Sur cette base, l'hypothèse d'un engin d'aéromodélisme n'a pas été retenue.

Hypothèse d'un avion d'épandage :

Le retranscription par le témoin de l'objet sur la troisième phase étant très ressemblante à certains types d'avions utilisés pour réaliser des épandages au-dessus des cultures (en l'occurrence des vignes du Beaujolais, dont les parcelles sont très nombreuses autour du lieu d'observation), nous avons cherché à déterminer leur présence éventuelle sur la zone au moment de l'observation.



Fig.10 Exemple d'avion d'épandage (source : Google)

Les paramètres pouvant aller dans le sens de cette hypothèse sont les suivants :

- Présence de vignes à proximité (figure 11):

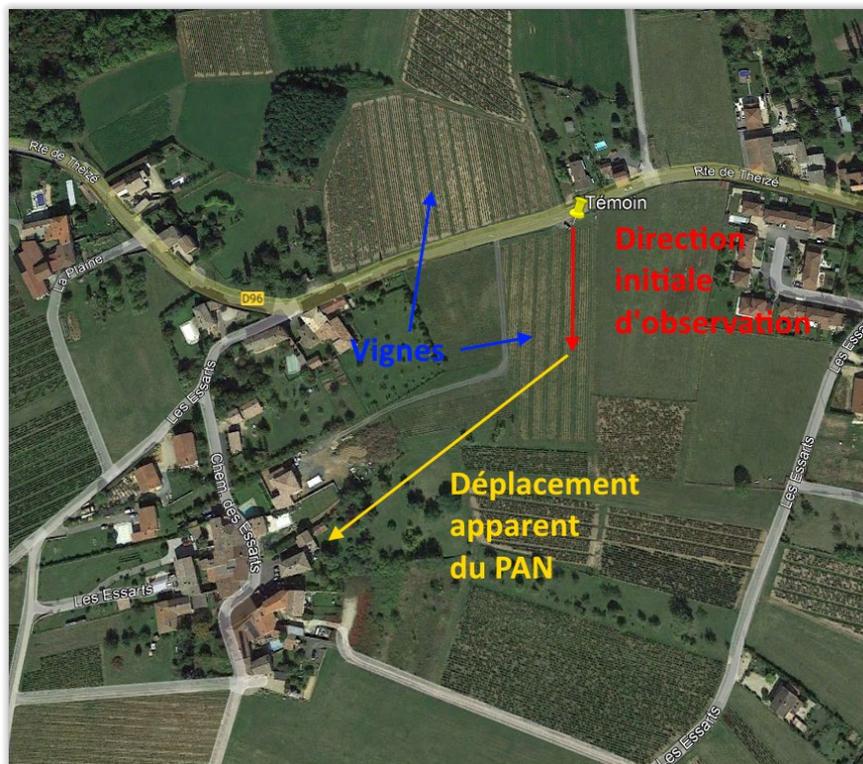


Fig.11 Présence de vignes dans la zone d'observation

- Période propice :

Le calendrier de traitement des vignes indique qu'en janvier se déroule le traitement par herbicides des herbes indésirables :

| | Janvier | Février | Mars | Avril | Mai | Juin | Juillet | Août | Septembre | Octobre | Novembre | Décembre | Catégories de produits utilisés |
|--|---------|---------|------|-------|-----|------|---------|------|-----------|---------|----------|----------|---|
| Plantations | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | |
| Vendanges | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | | | |
| Période de traitement | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | |
| Période principale de traitements | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | |
| Viticulture | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | |
| Maladies | | | | | | | | | | | | | |
| Excoriose, mildiou, oïdium, black rot, ponctuellement des pourritures | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | Fongicides, insecticides et ponctuellement acaricides, incluant produits de biocontrôle |
| Ravageurs | | | | | | | | | | | | | |
| Tordeuses de la grappe, cicadelle de la flavescence dorée, cicadelle des grillures, ponctuellement acariens, mange bourgeons, cochenilles, thrips) | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | Fongicides, insecticides et ponctuellement acaricides, incluant produits de biocontrôle |
| Herbes indésirables | | | | | | | | | | | | | |
| Graminées et dicotylédones annuelles, vivaces | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | Herbicides |

- Les gouttelettes de produits entourant l'avion peuvent lui donner une apparence « trouble », ce qui peut correspondre à la description du témoin : « [...] *une chaleur qui trouble son aspect.* ».

- Permet une observation à très basse élévation angulaire, car l'épandage se fait à très basse altitude, ce qui explique également l'absence de traces radar.

Vérifions cependant plus en avant ce point. En reprenant les tracés des directions d'observation pour les trois positions indiquées par le témoin, nous pouvons tracer pour chacune d'entre elles un profil de dénivelé et vérifier :

1. La visibilité de l'éventuel avion d'épandage au-dessus des vignes situées dans la zone de convergence (cercle jaune).
2. La hauteur minimale à laquelle se trouverait l'avion au-dessus des vignes pour être visible depuis la position du témoin

Pratiquement tout au long de la D96, sur sa droite en s'éloignant de Theizé, se trouve une petite colline qui masque la vue vers les points bas. A l'aide du profil de dénivelé, nous pouvons estimer la hauteur minimale à laquelle devra se trouver un avion au-dessus des vignes pour être visible depuis les positions 1 et 2 du témoin, sur la route (sans tenir compte de la végétation). Voir figures 12 et 13.

Cette hauteur est d'environ 164 m depuis la position 1 (altitude d'environ 475m) et d'environ 146m depuis la position 2 (altitude d'environ 459m).

Notes :

- Ne pas tenir compte de la superposition du profil de dénivelé et des tracés utilisés pour effectuer les mesures avec l'image satellite.

- Malgré les apparences, l'altitude en position 2 est inférieure à celle en position 1 (459 m contre 475 m) ; ceci est dû aux différences d'échelle sur les valeurs d'altitudes

- Le profil de dénivelé en position 3 ne montre aucun relief, la visibilité est donc parfaitement dégagée depuis cette position pour le témoin, arrêté sur le bas-côté de la route avec son véhicule.

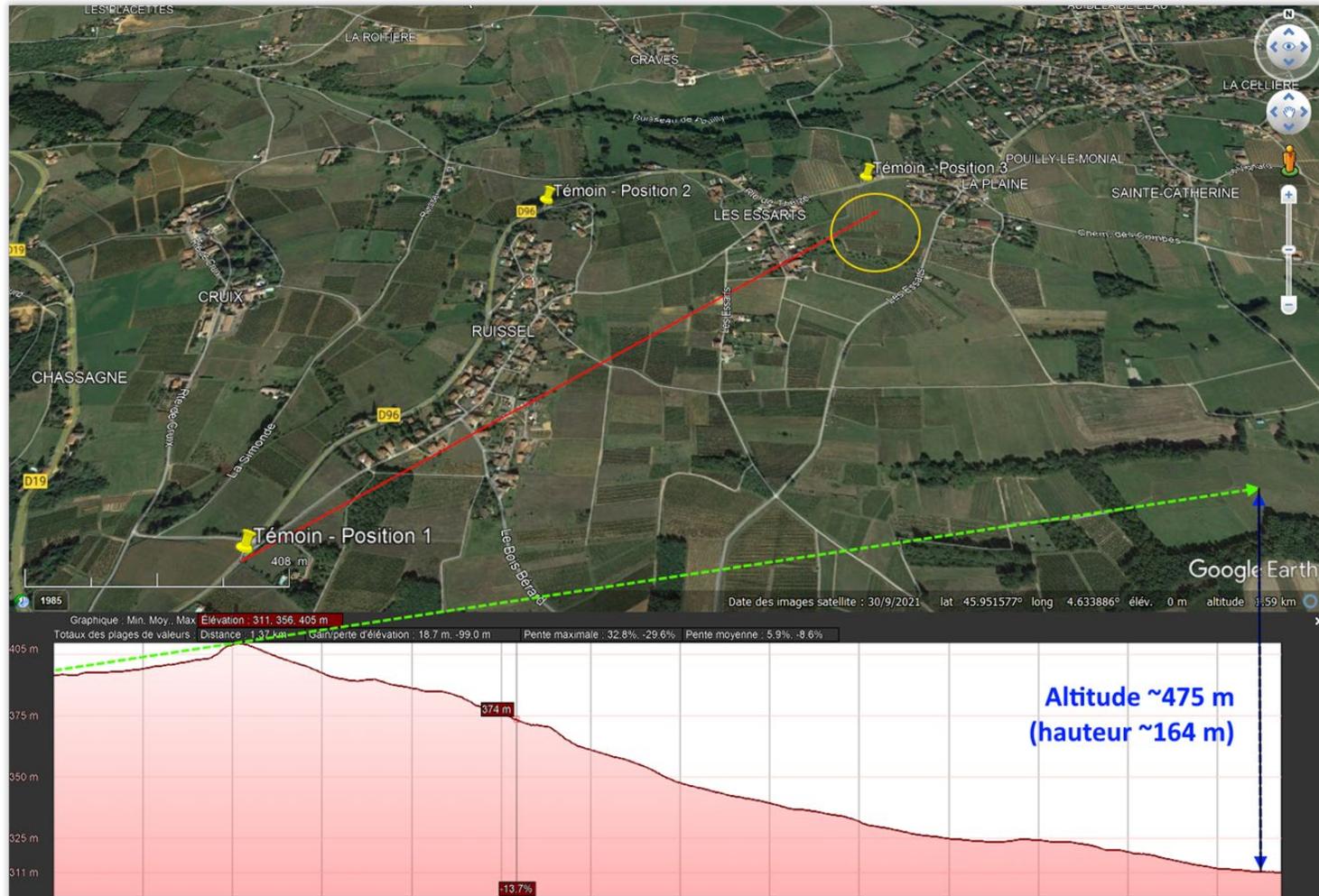


Fig.12 Profil de dénivelé pour la position 1

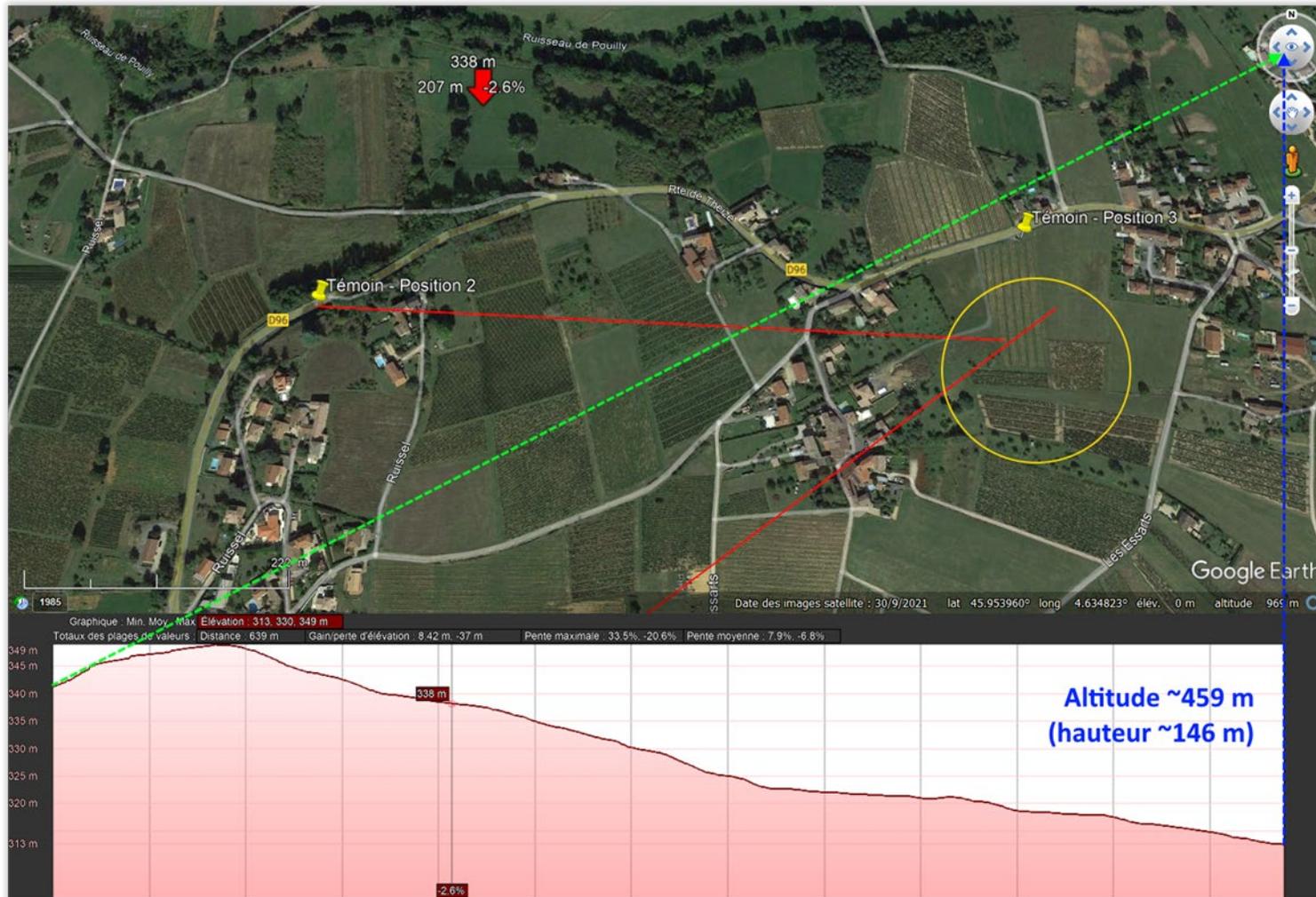


Fig.13 Profil de dénivélé pour la position 2

Nous remarquons que la hauteur minimale de visibilité de l'avion au-dessus des vignes varie peu entre les deux positions : 164 m et 146 m. Ces hauteurs, bien que faibles, sont bien trop hautes pour un épandage de produits herbicides. Nous n'avons pas trouvé d'informations relatives à l'altitude maximale à laquelle les épandages peuvent se produire, mais en toute logique, afin de limiter les nuisances aux riverains, ils doivent très probablement être réalisés à l'altitude la plus basse possible. Une altitude d'environ 150 m au-dessus des vignes nous apparaît trop importante.

Par ailleurs, outre les nuisances créées aux riverains tout proches, il nous semble également que ce type d'épandage ne se produit que dans des champs de grandes dimensions, ce que confirme le président du Centre du Vol à Voile du Beaujolais (CCV), contacté: « *à ma connaissance, il n'y jamais eu de vols d'épandage sur le Beaujolais, dont les parcelles sont très petites, nous en aurions entendu parler...* ».

Nous avons sollicité à ce sujet les deux communes proches de l'observation, « Porte des Pierres Dorées » et « Theizé », mais aucune réponse ne nous a été apportée.

Sur la base de ces résultats, nous avons écarté l'hypothèse de l'avion d'épandage.

Si l'on revient sur les 2 premières phases d'observation, nous notons que les observations en position 1 et surtout en position 2 ont dû être très brèves, car :

- Après le point indiqué par le témoin pour la position 1, un bosquet d'arbre masque la vue juste après à droite et, environ 200 m plus loin, un hameau se trouve sur la droite de la route et limite considérablement la visibilité. Ce hameau s'étale jusqu'au point 2 (figure 14):

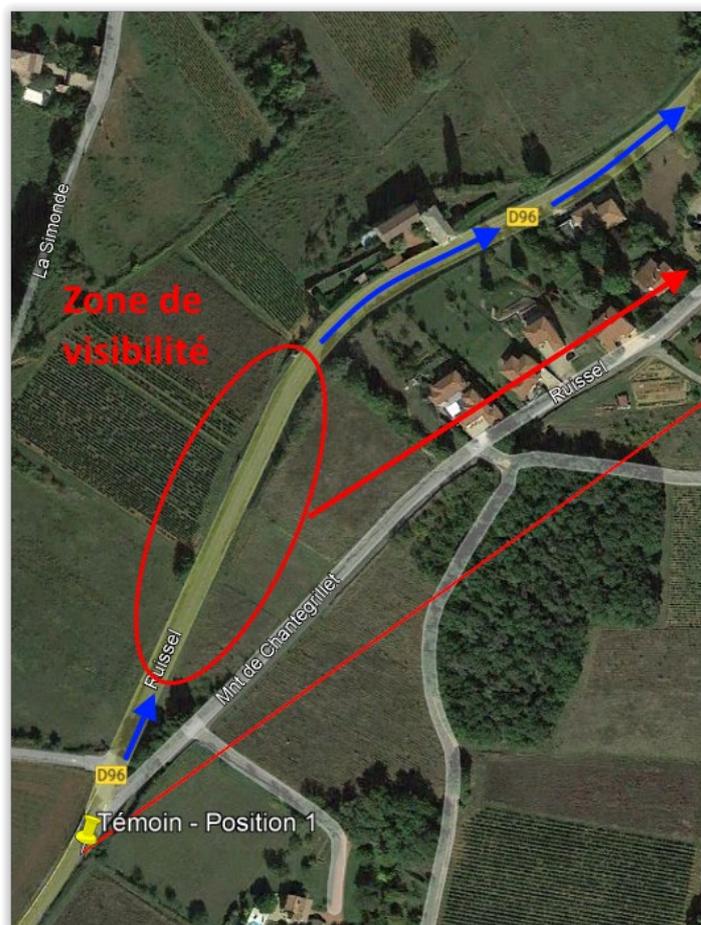


Fig.14 Zones de visibilité après position 1

- Concernant cette position 2, nous avons tenté d'être plus précis sur sa position. L'endroit le plus proche se trouve devant des arbres qui masquent la vue vers la droite. Il est donc probable qu'il se trouve soit avant, entre la fin du hameau et un petit groupe de maison, soit plus loin, après une rangée d'arbres et avant un autre hameau. Dans les deux cas de figure, la visibilité vers la droite est très brève (figure 15).

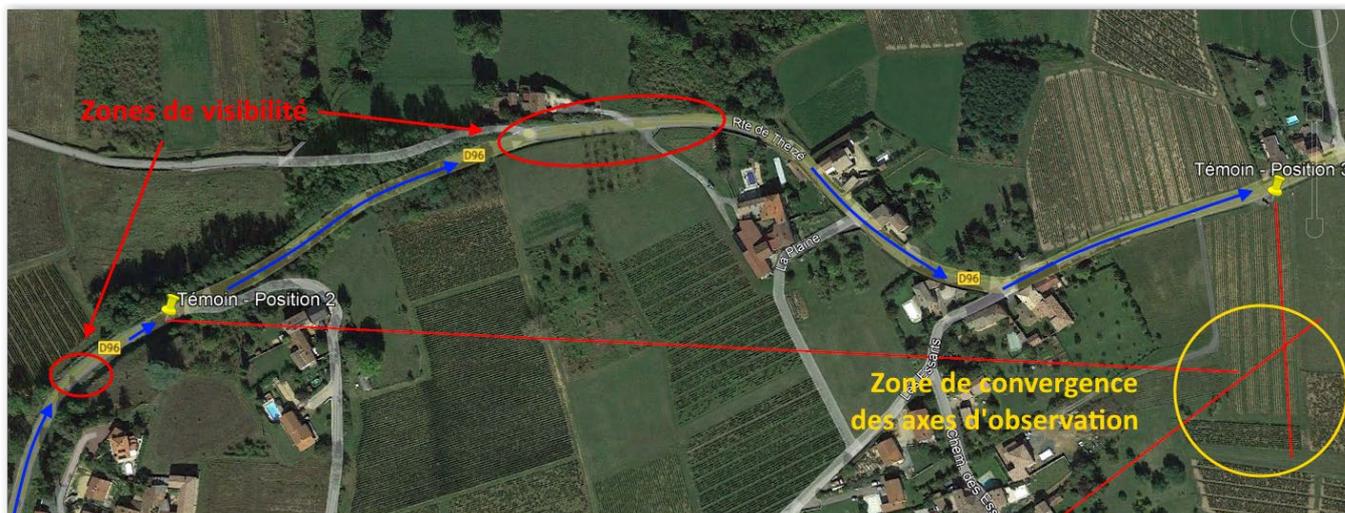


Fig.15 Zones de visibilité pour la position 2

Cette brièveté d'observation ainsi que l'attention du témoin concentrée sur la conduite sur une petite route départementale sinueuse, peuvent expliquer ses difficultés à clairement voir le PAN à ces instants, bien qu'il indique au niveau de sa seconde position avoir remarqué que son aspect était « bizarre ».

Nous n'expliquons pas cette apparence particulière. Le témoin nous indique à ce sujet : « *j'ai bien sûr pensé que j'avais eu un défaut de perception sur mon premier et second temps d'observations (en roulant et en stationnement avant de prendre mon téléphone) et qu'il s'agissait d'un avion puisque cet endroit est à quelques centaines de mètres d'un aérodrome* ».

Un tel « *défaut de perception* », une illusion perceptive, est possible, mais impossible à démontrer.

Enfin, le témoin rejette cette hypothèse en indiquant que : « *mais en y repensant, la hauteur de vol ainsi que sa vitesse n'est pas possible pour ce type d'appareil* ». Questionné par l'enquêteur à ce sujet, il précise : « *après sa "transformation", en avion, ce dernier se trouvait entre 15 et 30m du sol et volait à moins de 50km/h avant de disparaître derrière le toit d'une maison qui cachait la suite de l'horizon* ».

Ces estimations sont sujettes à caution car la perception visuelle d'un objet ne permet des estimations fiables de dimensions, de distances, d'altitudes et de vitesses qu'à de très courtes distances, grâce à la vision binoculaire, dont les effets s'estompent au-delà d'une dizaine de mètres. Étant donné qu'il

Non sensible

est probable que le PAN, s'il s'agit bien d'un avion, se trouvait au-delà de cette distance, il est très possible que son altitude et sa vitesse aient été en réalité supérieures ; une sous-estimation de ces éléments est fréquente dans les témoignages de PAN, en particulier lorsqu'ils sont mobiles.

Ces divers aspects ne nous ont pas permis d'aller plus loin dans l'analyse de l'hypothèse d'un petit avion.

4.2. SYNTHÈSE DES HYPOTHÈSES

| HYPOTHÈSE(S) | | | EVALUATION* |
|--|---|--|--------------|
| 1. Petit avion | | | 0.250 |
| *Fiabilité de l'hypothèse estimée par l'enquêteur: certaine (100%) ; forte (>80%) ; moyenne (40% à 60%) ; faible (20% à 40%) ; très faible (<20%) ; nulle (0%) | | | |
| 1. Petit avion - Evaluation des éléments pour l'hypothèse # 51928 | | | |
| ITEM | ARGUMENTS POUR | ARGUMENTS CONTRE ou MARGE D'ERREUR | POUR/CONTRE |
| Forme | Conforme en phase 3 | Totalement différent et méconnaissable en phase 2 : illusion d'optique ? Indémontrable | -0.40 |
| Couleur(s) | Blanc grisé et noir, possible | | 0.95 |
| Taille app. max. | ratio longueur/ hauteur fourni par le témoin cohérent | Données fournies par le témoin non exploitables | 0.40 |
| Forme Traject. | Immobilité apparente (témoin en déplacement) et lent déplacement rectiligne, conforme | Vitesse exacte impossible à déterminer | 0.80 |
| Azimut (préciser: début/fin) | Non loin d'un aéroport | | 0.95 |
| Date/Heure | | Pas de vol identifié ce jour-là. Erreur de date malgré un indice fort (le témoin devant aller récupérer sa voiture neuve) ? Délais de témoignage trop longs pour pouvoir retrouver des informations sur site | -0.60 |

4.3. SYNTHÈSE DE LA CONSISTANCE DU / DES TÉMOIGNAGE (S)

La consistance* est faible, avec un témoin unique, l'absence de photo ou de vidéo du PAN et un témoignage effectué plus de 2 ans après l'observation.

*selon les critères du GEIPAN, la consistance est la quantité d'informations considérées comme fiables et objectivées, recueillies pour un témoignage.

5- CONCLUSION

Le 27 janvier 2020, un témoin unique circule en voiture sur la D96, au sein de la commune de Theizé, lorsqu'il aperçoit brièvement, sur sa droite et à distance, un Phénomène Aérospatial Non Identifié (PAN). En s'approchant, il décide de s'arrêter sur le bas-côté afin d'observer l'anomalie durant environ vingt secondes. À cet instant, le PAN apparaît sous la forme d'un objet allongé et stationnaire, composé de multiples cubes de tailles variées, présentant des nuances allant du « blanc grisé au noir ». Une émission de chaleur semble perceptible, engendrant une altération de son apparence visuelle. Le témoin entreprend alors de capturer une image du phénomène à l'aide de son téléphone. Cependant, il en perd momentanément la visibilité pendant environ deux secondes. À la reprise de l'observation, l'objet présente une modification significative de son apparence : il adopte désormais la silhouette d'un petit avion de tourisme, caractérisé par une livrée blanc-gris agrémentée de bandes noires. L'objet évolue ensuite à vitesse réduite avant de disparaître derrière la toiture d'une habitation.

La consistance de ce cas est faible, avec un unique témoin, l'absence de photo ou de vidéo du PAN et un témoignage effectué plus de 2 ans après l'observation.

Trois hypothèses ont été envisagées pour expliquer cette observation : un avion de tourisme, un aéronef utilisé pour l'épandage viticole et un engin d'aéromodélisme. L'apparence et le comportement du PAN, en particulier lors de la dernière phase de l'observation, correspondent en tous points à ceux d'un petit avion (voir compte rendu d'enquête). L'hypothèse d'un avion d'épandage est jugée peu probable en raison des contraintes opérationnelles spécifiques à cette activité, notamment la taille des parcelles, les restrictions d'altitude et les risques de nuisances pour les riverains. Par ailleurs, l'hypothèse d'un engin d'aéromodélisme a été écartée, la zone d'observation étant trop éloignée des espaces réglementés pour ce type d'appareil. Quant à l'hypothèse d'un petit avion ou d'un planeur, elle est renforcée par la proximité d'un aérodrome. Une vérification auprès de l'aéro-club local a confirmé qu'aucun vol n'avait été enregistré le jour de l'observation. Toutefois, le délai important entre l'événement et le témoignage ne permet pas d'effectuer des vérifications complémentaires auprès du Centre National des Opérations Aériennes (CNOA) ou de plateformes privées spécialisées.

Par ailleurs, cette hypothèse n'explique pas l'aspect atypique du PAN lors de la deuxième phase d'observation. Le témoin évoquant alors un possible « défaut de perception » restant à démontrer.

Non sensible

Le délai de plus de deux ans écoulé avant que le témoin ne rapporte son observation constitue un obstacle majeur à l'analyse de ce cas, limitant considérablement la possibilité de vérification des hypothèses. Une telle latence peut entraîner une altération des souvenirs, dont l'impact sur la fiabilité du témoignage demeure difficile à quantifier. Toutefois, cette incertitude n'invalide pas la perception d'étrangeté rapportée par le témoin.

Le cas est classé « C », phénomène non expliqué par manque d'informations et d'éléments techniques nécessaires à une analyse approfondie de l'observation.

6- CLASSIFICATION

Etrangeté [E]

Consistance [C] = [I]x[F]

Fiabilité [F]

Information [I]

Phénomène non identifié par manque de données/informations

