

COBEPS

Rapport d'enquête du COBEPS

Triangle stationnaire au-dessus du zoning d'Engis

Engis
12 février 2011



Jean-Marc Wattecamps, Patrick Ferryn, Michel De Neve

Court-Saint-Etienne le 20 novembre 2011

TABLE DES MATIERES

SYNTHÈSE DE L'OBSERVATION.....	5
RAPPORT DE L'OBSERVATION.....	7
I. Les témoins.....	7
I.1. Le témoin principal.....	7
I.2. Les autres témoins et leurs relations avec le témoin principal.....	7
II. Les lieux.....	8
II.1 Situation géographique du témoin, au moment de l'observation.....	8
II.2. Analyse de l'environnement.....	9
III. Le moment.....	12
III.1. Analyse du contexte temporel.....	12
IV. Les conditions de l'observation.....	14
IV.1. Météo et visibilité.....	14
IV.2. Situation astronomique.....	14
IV.3. Conditions d'observation.....	15
V. Les faits décrits par le témoin.....	16
V.1. Narration.....	16
V.1.1. Circonstance et déroulement.....	16
V.1.2. Fin de l'observation.....	33
.....	35
V.2. Description détaillée du phénomène principal.....	36
V.3. Description de la position et des mouvements du phénomène principal.....	38
V.3.1. Position et dimensions le phénomène au plus près.....	38
V.5. Effets physiologiques et physiques du phénomène sur l'environnement.....	46
VI. L'enquête.....	47
VI.1. Les enquêteurs.....	47
VI.1.1. Premier enquêteur.....	47
VI.1.2. Deuxième enquêteur.....	47
VI.1.3. Troisième enquêteur.....	48
VI.2. Les recherches.....	48
VI.2.1. Etapes de l'enquête et vérifications réalisées.....	48
VI.2.2. Evaluation du témoin par les enquêteurs.....	51
VI.2.3. Evaluation du phénomène observé.....	55
VI.2.3.1. Un avion ?.....	55
VI.2.3.2. Cohérence topographique entre le trajet du témoin et l'observation de l'objet.....	65
VI.2.3.3. Enquête de voisinage.....	66
VI.2.3.4. Caméras de surveillance.....	68
VI.2.3.5. Vérification avec la police et recherche d'incidents.....	70
VI.3. Conclusions de l'enquête.....	70
VI.3.1. Classification.....	71
VI.3.2. Identification.....	71
VI.3.3. Indices.....	71
REFERENCES.....	72
REMERCIEMENTS.....	72

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : carte de position générale de l'objet et du trajet du témoin	7
Figure 2 : position des 4 pylônes haute-tension dans la zone d'observation.....	8
Figure 3 : coupe géologique d'Engis. La Meuse coule dans le synclinal de Namur	9
Figure 4 : correction nécessaire de l'heure des informations EXIF des photos prises par le témoin....	12
Figure 5 : la Lune est bien présente dans le ciel avec une forte magnitude - la nuit est relativement lumineuse.....	13
Figure 6 : dessin de l'objet vu d'en-dessous - le dessin de gauche présente l'objet avec les projecteurs allumés, le dessin de droite avec les cercles oranges.....	33

Figure 7 : dessin de l'objet en transparence placé sur le plan Google Map.....	33
Figure 8 : reconstitution par le témoin de l'observation du triangle au-dessus de l'usine au point 4 de la carte de la Figure 1.....	34
Figure 9 : reconstitution par le témoin de l'observation du triangle au-dessus de l'usine au point 5 - témoin à l'arrêt.....	34
Figure 10 : reconstitution de l'objet par l'enquêteur.....	36
Figure 11 : vision éloignée des lumières point 1 à 4.....	36
Figure 12 : reconstitution au point 4, au moment où la nationale passe au-dessus de la rue du Parc Industriel.....	36
Figure 13 : reconstitution au point 5, vue de l'objet au-dessus de l'entreprise.....	36
Figure 14 : triangulation de l'objet par le témoin qui se déplace de la position 4 à 5, l'objet restant immobile. En blanc la surface maximale de l'objet en gris la surface la plus probable.....	38
Figure 15 : panoramique de l'usine survolée.....	38
Figure 16 : vision du compas en bas au travers des jumelles.....	39
Figure 17 : a) mesure directe d'angle et b) à partir de l'angle du champ de la photo.....	40
Figure 18 : calcul des dimensions par le principe d'équivalence focale.....	41
Figure 19 : vision rapprochée de l'objet sur Google Earth. Sa pointe nord est sous les câbles.....	42
Figure 19 : vision rapprochée de l'objet sur Google Earth. Sa pointe nord est sous les câbles.....	42
Figure 20 : le centre de la photo correspond à l'azimut de N330°E, direction de fuite donnée sur le terrain par le témoin.....	43
Figure 21 : au centre de l'image on aperçoit les lumières de l'agglomération d'Engis à N5°E.....	43
Figure 22 : les deux photos prises par le témoin.....	44
Figure 23 : la ligne jaune est la ligne de fuite vers l'azimut N5°E.....	44
Figure 24 : procédure du « boomerang » (LNO55).....	55
Figure 25 : vitesse et direction du vent au mois de février 2011 à Bierset (source Weather Underground).....	56
Figure 26 : les trajets des vols de cette soirée du 13 mars 2011.....	57
Figure 27 : trajet probable du MD11 selon la source YYY.....	58
Figure 28 : minutage du trajet du MD11 sur base du vol du 13 mars 2011.....	59
Figure 29 : l'avion quand il décolle est à gauche du témoin (direction de la ligne blanche) - il se dirige vers l'ouest vers la gauche du témoin. L'objet est face au témoin immobile.....	60
Figure 29 : l'avion quand il décolle est à gauche du témoin (direction de la ligne blanche) - il se dirige vers l'ouest vers la gauche du témoin. L'objet est face au témoin immobile.....	60
Figure 30 : les feux du MD11.....	61
Figure 31 : mouvements apparents de l'avion durant la phase stationnaire de l'objet.....	62
Figure 32 : zones de nuisances sonores autour de l'aéroport de Bierset.....	63
Figure 33 : en jaune la ligne de fuite de l'objet, en blanc le déplacement de l'avion.....	64
Figure 34 : profil du trajet du témoin.....	65
Figure 35 : les zones colorées en surimpression ont été couvertes par l'enquête de voisinage, la ligne jaune indique l'axe de fuite de l'objet et la position des vigiles à la Poudrerie.....	66
Figure 36 : vision de la caméra de l'usine ZZZ, la bande noire est une bande de discrétion par rapport aux riverains.....	68
Figure 36 : vision de la caméra de l'usine ZZZ, la bande noire est une bande de discrétion par rapport aux riverains.....	68

SYNTHÈSE DE L'OBSERVATION

Titre	Triangle stationnaire au-dessus du zoning d'Engis
Lieu	Engis Latitude : 50°34'0.47"N Longitude : 5°23'18.62"E Altitude : 76m Carte IGN 1/10.000 : 41/8S
Date	12/02/2011
Heure de début	22:38:50
Durée	270 secondes
Témoin principal	VCD
Nombre de témoins	1
Nombre de phénomènes	1
Forme du phénomène principal	Triangle
Distance du témoin (au plus proche)	80m du témoin au centre de la structure triangulaire
Dimension (au plus proche et la plus grande)	Base 73m, Hauteur 80m
Couleur	Claire
Luminosité	3 grands phares, deux lumières fixes rouge et bleue, une lumière blanche clignotante
Bruit	Néant
Classification Hynek	RR1
PAN (GEIPAN)	D
Etrangeté	Poher 3/5 Mufon 0,14
Crédibilité	Poher 2,21/5 Mufon 0,61
Auteur de l'enquête	JMWS, PFN, MDNE
Date de début d'enquête	18/02/2011
Identification et probabilité	Non identifié

Résumé

Nous sommes à Engis, dans un parc industriel qui s'étale entre la voie rapide N90 Huy-Liège et la rive gauche de la Meuse. Bien que parsemés d'innombrables luminaires baignant l'ensemble du zoning dans une ambiance orange, les lieux ne sont pas spécialement attrayants, quelque peu sinistres même et quasiment déserts hormis de rares véhicules qui les traversent en cette soirée du samedi 12 février 2011. C'est à l'aplomb d'un entrepôt de constructions métalliques, long et bas, que va se produire une des plus insolites observations que nous ayons enregistrées au cours de ces dernières années. Il est à peu près 22h15 lorsque le témoin, Vanessa C., une styliste de 27 ans, quitte Ohet, à près de 30 km de là, non loin de la centrale nucléaire de Tihange. Roulant sur la N90, en direction de Liège, le témoin remarque à la sortie de la courbe d'Ombret, au loin devant elle, deux lumières se différenciant de l'ensemble de l'éclairage du zoning qui captent son attention; face à la conductrice, familière de cet itinéraire, se trouvent trois lumières fort intenses qu'elle n'a pas l'habitude voir à cet endroit: une rouge, une bleue et une troisième, blanche, qui clignote. Il est presque 22h39 et la jeune femme, intriguée, ne les quittera plus des yeux pendant environ 3,6 km.

Poursuivant sa route et comme il s'en rapproche, le témoin discerne une forte lumière blanche et pense immédiatement à un avion sur le point de s'écraser, tant il est bas (l'aéroport de Bierset n'est qu'à quelques kilomètres à peine). Il est un peu plus de 22h40. Plus loin, la N90 se surélève car un pont enjambe une voie transversale. Au sommet de l'élévation, Vanessa comprend alors que l'ensemble des lumières est stationnaire juste au-dessus d'un entrepôt situé devant elle, en contrebas. Elle réalise que ce sont trois grandes surfaces circulaires qui projettent une vive clarté blanche et qu'elles font partie de la face inférieure d'un objet triangulaire clair dont les contours lui apparaissent distinctement. Il est 22h41. Le triangle de taille imposante est parfaitement immobile à une dizaine de mètres au-dessus de la construction et les feux éclairent intensément sa toiture plate (mais pas ses côtés !). Le témoin se rapproche encore du bâtiment situé en bordure de la route, commence à le longer et finit par immobiliser sa voiture sur l'accotement. Vanessa découvre maintenant tout le côté de cet engin triangulaire ainsi que sa partie ventrale puisqu'elle est pratiquement en-dessous. Il est proprement gigantesque : à gauche, la pointe de l'objet approche du pignon de la façade avant de l'entrepôt et, à droite, les sommets de sa "base" dépassent de part et d'autre des murs latéraux. Estimée à plus de 30 m par le témoin, l'enquête s'appuyant sur divers repères minutieusement relevés établira par la suite qu'il faut en fait compter avec une longueur avoisinant les 80 m ! Effrayée et tremblante mais poussée par la curiosité, l'automobiliste sort de son sac un appareil photo et prend un premier cliché. Malheureusement, le flash se déclenche automatiquement et la vitre gauche de son véhicule lui renvoie son éclat. A cet instant très précis, l'intense luminosité des grands projecteurs circulaires se réduit soudainement mais néanmoins de manière progressive. Sans s'éteindre complètement, les trois feux impressionnants cèdent maintenant la place à trois anneaux orangés. L'objet lui-même et son dessous clair ne sont plus visibles. Seuls les trois anneaux oranges suggèrent encore une forme triangulaire. En exécutant une manœuvre un peu compliquée et sans émettre le moindre bruit, l'ensemble se met lentement en mouvement : il bascule tout d'abord légèrement sur son côté droit, se redresse, s'élève en décrivant une courbe et s'éloigne ensuite lentement à l'horizontale, en "flottant dans l'air", en direction du nord où il se perd dans l'obscurité une quinzaine de secondes plus tard. Le voyant se mouvoir, Vanessa entrouvre la vitre gauche et tente une seconde photo à bras tendus. Mais l'objet est déjà trop loin et rien n'apparaît sur le cliché. Elle essaye alors à plusieurs reprises de joindre son compagnon sur son portable mais en vain. Ces appels nous indiqueront qu'il est à ce moment 22h47. Éberluée par ce qu'elle vient de voir, Vanessa reprend la route et fonce à son domicile à Liège. Son compagnon et sa petite fille la verront arriver très émotionnée et même en larmes. Après leur avoir relaté son aventure, elle appelle le 100 qui l'aiguille vers le poste de police d'Amay où elle rapporte une nouvelle fois les faits.

RAPPORT DE L'OBSERVATION

I. Les témoins

Nombre de témoins : 1

1.1. Le témoin principal

Prénom & nom : Connus des enquêteurs

INITIALES : VCD

Adresse : Connue des enquêteurs

Tél. : Connue des enquêteurs

Email : [Connue des enquêteurs](#)

Etat civil : née en 1983

En communauté 1 enfant

Sexe : Féminin

Formation : secondaire (4ème) et formation en stylisme et création

Profession : Indépendante – création et vente de bijoux

Autorisation : Oui anonyme.

1.2. Les autres témoins et leurs relations avec le témoin principal

Pas d'autres témoins

II. Les lieux

II.1 Situation géographique du témoin, au moment de l'observation

Les coordonnées de l'observation correspondent à la projection WGS84 de Google Map ou Google Earth.

Point 5 :

Latitude : 50°34'0.47"N
Longitude : 5°23'18.62"E
Altitude : 76m
Carte IGN 1/10.000 : 41/8S

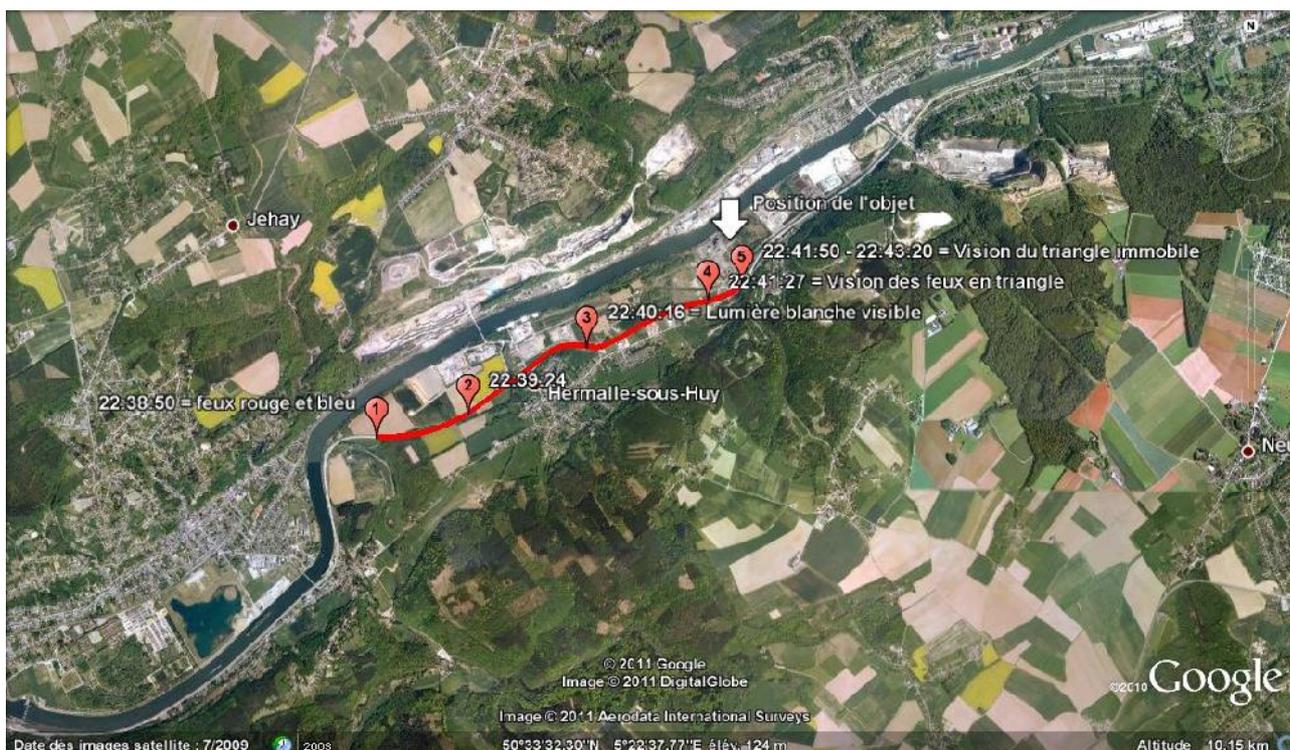


Figure 1 : carte de position générale de l'objet et du trajet du témoin

Pays : Belgique
Commune : Engis
Lieu-dit ou adresse : Rue du Parc Industriel au-dessus de l'entreprise Intramet Metal Center

Description des phases et positions du témoin durant l'observation

Position 1 : le témoin aperçoit les lumières rouge et bleue face à elle et une lumière blanche clignotante.

Position 2 : le témoin continue à observer les lumières sur sa gauche, elle s'intrigue. Il y a une intense luminosité accompagnant ces lumières.

Position 3 : le témoin pense à un avion qui va s'écraser.

Position 4 : le témoin voit l'objet au-dessus de l'usine, les feux éclairant le toit.

Position 5 : le témoin s'arrête sur la droite du bâtiment sur une pelouse au bas-côté de la route.

Moyen de déplacement utilisé durant ces déplacements

Le témoin est en voiture. Elle roule à peu près à 90Km/h au point 1 et 2 et se met ensuite à ralentir

pour rouler à 50-60km/h au point 4 et s'arrêter au point 5.

II.2. Analyse de l'environnement

Description des lieux et repères

Le témoin circule sur la N90 entre Huy et Liège. La route longe la Meuse. Les lumières sont observées pour la première fois après Ombret à la sortie d'une courbe du fleuve. En amont de cette courbe se trouve la centrale nucléaire de Thiange.

L'endroit où l'objet se trouve, est une zone industrielle qui s'étend entre la Meuse et la route N90, en rive gauche. Cette zone contient, outre l'entrepôt de construction métallique (Intramet Metal Center), une usine de traitement des déchets ZZZ, une station d'épuration et une zone qui semble désaffectée. Plus en aval, se trouve l'usine de plâtre Knauf, Revatech et Hydrométal. De l'autre côté de la Meuse il y a un exploitation de pierre-à-chaux J. Wauters et une importante usine chimique Prayon. Cette usine dispose d'une cheminée qui culmine à 170m au-dessus de la Meuse et qui est située à 850m du témoin au point 5 dans l'azimut N352°E.

De nombreuses lignes électriques à haute-tension encadrent le lieu d'observation. Voici le plan des différentes lignes et pylônes proches. Ces lignes sont gérées par Elia.



Figure 2 : position des 4 pylônes haute-tension dans la zone d'observation

Chacun des 4 pylônes a une hauteur différente:

- pylône 1 : 58m
- pylône 2 : 61m
- pylône 3 : 45m
- pylône 4 : 49m

La ligne la plus importante pour nous est celle qui relie le pylône 1 et 2. Il y a sept câbles. Le câble supérieur est lesté de boules pour les oiseaux. Sur le pylône 1, les deux câbles les plus bas sont situés à 41m de la base du pylône. Le câble le plus haut, équipé des boules, est à 58m. Etant donné la distance de plus de 500m entre les deux pylônes, les câbles retombent et au bout de l'entrepôt d'Intramet, ils sont certainement 5m plus bas. Les câbles occupent une largeur de 11m. Sur la Figure 2, on peut se rendre compte de la largeur du train de câbles partant du pylône 1 vers le pylône 2. Au point où ces câbles sont les plus bas, ils passent pratiquement à la verticale du coin nord de l'usine.

Au-delà de la route, vers le sud, le flanc de vallée s'élève. Il y a la vieille chaussée, quelques maisons

et au-delà le village de Clermont-sous-Huy. Lors de son départ vers le nord, l'objet traversera la Meuse et survolera les hauteurs de Engis. Il passera relativement près de la cheminée de Prayon.

Nous avons pris beaucoup de temps et de soin pour placer ce contexte topographique car l'objet pourtant énorme semble évoluer avec beaucoup de précision à l'intérieur d'un espace particulièrement encombré.

Situation géologique : lithologies et structures

Engis occupe une situation rare par son contact avec les deux structures géologiques majeures de Belgique : les synclinoriums de Dinant et de Namur. Le sous-sol, datant principalement du carbonifère, a été exploité très tôt pour ses gisements d'alun, charbon et surtout pierres calcaires et dolomies.

L'histoire de la localité est intimement liée à la constitution et à la configuration géologique. Le sous-sol d'Engis est à la fois diversifié et mouvementé. Le profil, en partant de la Meuse, présente une ligne montante continue pour atteindre progressivement le plateau de la Hesbaye. On y trouve successivement, de la base du versant au sommet :

- le limon fluvial qui constitue la basse terrasse de la Meuse (à noter que sous la Meuse on retrouve aussi une couche de charbon);
- le limon de pente (avec la présence de nodule de calcaire) ;
- les schistes de la Famenne et les psammites du Condroz ;
- le calcaire Dévonien ;
- le calcaire Carbonifère. Ce carbonate de chaux, presque pur, atteint une épaisseur de 120m. Les bancs sont relevés entre 60 et 70° ; avec un pendage N-S ;
- les schistes alunifères ;
- le houiller ;
- les terres arables.

Cette diversité pétrographique s'explique par la proximité de la faille Eifélienne. Celle-ci a "réuni" des roches de toutes les ères : primaire, secondaire, tertiaire et quaternaire.

La faille Eifélienne est une grande cassure des couches géologiques allant de Charleroi à l'Allemagne en passant par Namur et Liège. Elle s'est formée par le charriage du Condroz vers le Nord lors du plissement Hercynien (300 millions d'années).

Source: <http://membres.multimania.fr/engis/nature/soussol.htm>

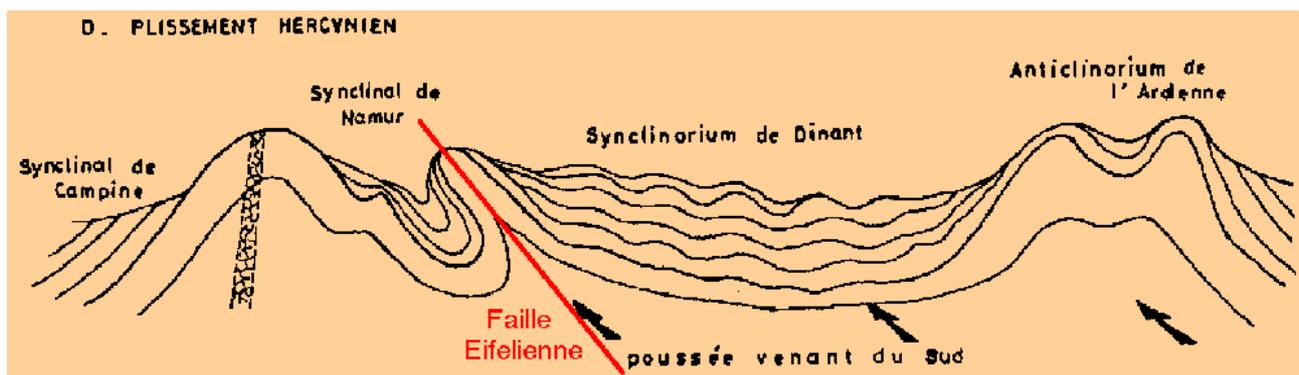


Figure 3 : coupe géologique d'Engis. La Meuse coule dans le synclinal de Namur

Archéologie

Dans les grottes de Engis (Plateau des Fagnes à Aiwirs – rive gauche de Meuse), Engihoul, Fond de Forêt (lieu-dit à une dizaine de kilomètres de Liège) et Goffontaine, des ossements fossiles humains et animaux sont découverts par Philippe-Charles Schmerling. Il publie ses découvertes en 1833 avec de très nombreuses planches illustratives. Il découvre le premier os néandertalien au monde à Engis en 1829 à deux kilomètres au nord du point d'observation.

(<http://humanorigins.si.edu/evidence/3d-collection/f-engis-2>)

Beaucoup d'autres renseignements sur la région peuvent être trouvés sur le site suivant :
<http://www.hermalle-sous-huy.be/fr/topographie.html>

III. Le moment

Jour de la semaine et date : Samedi 12 février 2011
Heure de début : 22:38:50 Zone A
Heure UTC : 21:38:50
Heure sidérale : 19:25
Durée : 270 secondes

Phases d'observation :

Position 1 - 22:38:50 : le témoin aperçoit les lumières rouge et bleue face à elle et une lumière blanche clignotante.

Position 2 - 22:39:24 : le témoin continue à observer les lumières sur sa gauche, elle s'intrigue.

Position 3 - 22:40:16 : le témoin pense à un avion qui va s'écraser, elle aperçoit les trois feux blancs

Position 4 - 22:41:27 : le témoin voit l'objet au-dessus de l'usine, les feux éclairant le toit

Position 5 - 22:41:50 à 22:43:20 : le témoin s'arrête sur la droite du bâtiment sur une pelouse au bas-côté de la route.

III.1. Analyse du contexte temporel

Comment déterminer le moment précis de l'observation ?

Une première estimation peut être faite sur base du moment et du lieu de la vente privée. Le témoin a quitté une vente privée vers 22:15. Celle-ci se déroulait à Ohet. Suivant l'itinéraire calculé par Google Map, le trajet entre le centre de Ohet et l'usine au-dessus de laquelle se tient l'objet (en passant par Thiange) est de 29,7km et prend environ 34 minutes. Ceci nous situe au environ de 22:49 au point 5.

Nous savons également que le témoin téléphone à son compagnon vers 22:47 pour lui faire part de son observation. Elle le fait immédiatement après l'observation, avant de repartir et plusieurs fois ensuite en roulant. Il ne répond pas.

Il est possible de reconstituer plus précisément encore la chronologie de l'observation grâce aux données EXIF des Photos et moyennant quelques hypothèses. Les données EXIF de la première photographie indique une prise 22:38:20. Pour vérifier l'exactitude de cette donnée, nous avons demandé au témoin de prendre en photo, avec le même appareil, une horloge donnant l'heure exacte. Cette photo montre que l'heure de l'appareil photo est en retard de quatre minutes et trente secondes. L'horloge du PC est synchronisée sur l'horloge parlante (Figure 4)
<http://www.horlogeparlante.com/>.

Nous savons maintenant que la première photo a été prise à 22:42:50 (heure corrigée). Celle-ci a été prise disons une minute après l'arrêt du véhicule. Nous savons d'autre part que les premières lumières rouge et bleue qui ont attiré l'attention du témoins ont été vues entre la borne kilométrique 113,2 et 113,4 (Figure 1 : position 1) soit à une distance de 3600 à 3700m de l'endroit où le témoin a stoppé son véhicule (Figure 1 : position 5). Un premier chronométrage approximatif avec le témoin le dimanche 20 février 2011 indiquait que ce trajet était de 3:25min. Nous roulions à ce moment entre 70 et 80km/h et parfois moins. En refaisant ce trajet le 06 mars, équipé d'un GPS, j'ai mis 3:59min et je roulais à environ 60km/h. Se basant sur les dires du témoin, celle-ci roulait à 90km/h au moins jusqu'au point 3 puis 60km/h après jusqu'à l'arrêt. En utilisant les capacités de Google Earth, on peut calculer le temps segment par segment et ce faisant on arrive à 2:46min arrondie à 3min. C'est cette dernière estimation, la plus réduite, que nous avons retenue. Au point 1, il était 22:38:50 (+/- 30 secondes). Le timing des autres positions est repris ci-dessus dans le tableau des phases d'observation.



Figure 4 : correction nécessaire de l'heure des informations EXIF des photos prises par le témoin

IV. Les conditions de l'observation

IV.1. Météo et visibilité

Rapport METAR de l'aéroport de Bierset à 22:50

Le vent provient du sud-sud-ouest (220°) avec une vitesse de 9 noeuds (16 km/h).

Beaufort : 3

La visibilité est supérieure à 10 km

Nuages épars à 1050 mètres.

La température est de 7 °C

Le point de rosée est de 4 °C

L'humidité relative est de 81%

La pression au niveau de la mer est de 1013 hPa

Froid éolien (température ressentie) : 4

IV.2. Situation astronomique

L'observation est : nocturne

Voici le ciel tel qu'il se présentait cette nuit:



Figure 5 : la Lune est bien présente dans le ciel avec une forte magnitude - la nuit est relativement lumineuse

Principales attractions du ciel

La Lune, avec une magnitude, de -11,46 est présente à presque 50° d'élévation à l'azimut N250°E. Elle est en phase déclinante et éclairée sur un peu plus de la moitié de sa surface.

IV.3. Conditions d'observation

La couverture nuageuse n'est pas continue et il est probable que les étoiles ainsi que la Lune soient visibles dans le ciel de cette nuit et dans les directions de l'observation. Pour le reste, les conditions sont excellentes (10km de visibilité). Toutefois, le témoin s'est concentré sur l'objet qu'elle voyait et selon ses dires, ne s'est pas rendue compte de la présence d'autres objets dans le ciel. Le témoin déclare cependant que les étoiles étaient visibles de retour à son domicile quelques minutes plus tard.

V. Les faits décrits par le témoin

Date du témoignage principal : Dimanche 20/02/2011
Origine de l'information : Internet (www.ufofu.org)
Type de témoignage : Interview

V.1. Narration

V.1.1. Circonstance et déroulement

Témoignage déposé sur www.ufofu.org le 17/02/2011

Un OVNI triangulaire observé entre Huy et Liège

Bonjour, je vous fais part d'une observation que j'ai pu faire ce samedi 12/02/2011 à 22h45.

Je suis indépendante dans le commerce et je revenais d'une vente privée (je précise que je n'avais pas consommé d'alcool ou autre, juste un café et un verre de jus de pomme) je vous dis cela car je ne reviens toujours pas ce que j'ai vu!

Je roulais sur la voie rapide qui relie Huy à Liège, (route que je fréquente souvent) lorsque j'aperçois au loin des lumières très intenses que je n'ai pas l'habitude de voir à cet endroit! Je me demande s'ils ont mis une tour avec des éclairages, une grue, un avion... et plus je me rapprochais, plus je comprenais que ce n'était rien de cela!

Je suis arrivée à la hauteur de l'objet qui se trouvait à ma gauche (je me trouvais presque en-dessous, je me suis directement arrêtée). C'était un engin de plus de 30 mètres de côté, il était de forme triangulaire avec trois énormes projecteurs blancs (les trois projecteurs se rejoignaient au centre pour ne faire qu'un seul gros halo de lumière qui illuminait tout le toit de l'usine qui se trouvait en-dessous. L'objet était très bas. Je le situerais plus ou moins à 10 mètres au-dessus de cette usine. Il avait également deux lumières fixes plus petites (une rouge et une bleue) et quand je me trouvais au loin, je pouvais voir une lumière blanche clignotante (d'où j'ai pensé à un avion qui volait à basse altitude). Cette lumière, quand je me trouvais à côté de l'engin, je ne la voyais plus. Je pense qu'elle devait se trouver sur le côté de l'objet ou sur le dessus.

J'avais mon appareil photo dans mon sac. Je l'ai saisi (j'étais évidemment un peu effrayée et tremblante). Il n'était pas réglé pour prendre des clichés nocturnes! J'ai pris une première photo mais le flash a rebondi sur la fenêtre ! A cet instant, d'un seul coup, les gros projecteurs ont intensivement baissés jusqu'à ne plus distinguer que trois énormes cercles orangés (comme si on avait dessiné des cercles au crayon orange! L'objet a pivoté légèrement sur la droite et a commencé à s'éloigner. J'ai essayé de refaire une photo avec la vitre ouverte, mais l'objet était beaucoup moins visible, tous feux éteints. Le cliché n'a rien donné. Il n'y avait pas de bruit de moteur, ni de sifflement, ni d'odeur. L'objet semblait flotter dans l'air. Il est parti lentement et je l'ai perdu de vue derrière les collines.

J'ai appelé la police ce soir là pour leur faire part de mon observation, en me disant que, vu qu'il y a des maisons pas loin et d'autres usines qui travaillent la nuit, peut-être d'autres personnes auraient observé la même chose que moi! Pour le moment, je suis la seule qui a témoigné d'une observation ce soir là! Je me suis dit que peut-être on vous aurait fait part d'une observation du même type en date du 12/02/2011 ?

Si jamais vous désirez avoir d'autres informations n'hésitez pas à me contacter! Je ne reviens toujours pas de ce que j'ai pu voir et je regrette vivement d'avoir été seule dans ma voiture ce soir là!

envoyé par VCD

Suite à ce post sur ufofu, le COBEPS via PFN prend contact avec le responsable du forum puis le témoin. Un rendez-vous est fixé au dimanche 20 février à 18:30. Entre-temps, le post est très largement relayé sur le web francophone. Sept blogs et forums importants ont repris cette

information. Le Forum <http://www.forum-ovni-ufologie.com/t12249-ovni-triangulaire-pres-de-liege-le-12-02-2011?highlight=huy+l%E8ge> a également entamé une enquête. VCD a également laissé son témoignage sur deux sites de journaux d'information. A ce jour aucun témoignage complémentaire n'est arrivé par ces moyens de diffusion.

A la suite de ce témoignage PFN prend contact avec Ufufu et obtient l'adresse E-mail puis via celle-ci a un contact téléphonique avec le témoin le 18/02/2011. Voici le compte-rendu de cette interview par PFN

Comme je n'étais pas sûr du tout de l'avoir ainsi directement au téléphone, je n'avais rien préparé pour enregistrer. Je l'ai d'abord laissée faire le récit de son observation dont j'ai noté quelques éléments puis j'ai posé quelques questions mais très peu, réservant justement les détails pour notre visite sur les lieux. C'est à ces deux questions que je fais allusion dans l'enregistrement et pour lesquelles, elle m'avait déjà fourni une première et brève indication. A aucun moment, cependant, je ne lui ai donné de renseignement sur l'un ou l'autre cas de la vague belge.

Ce dont elle m'a ensuite parlé, c'est de l'éventualité de pouvoir faire appel à l'hypnose pour raviver de possibles souvenirs "oubliés" pouvant ainsi être restitués et m'a demandé mon avis à ce propos. Je lui ai immédiatement répondu que nous ne pratiquons pas ce genre de procédure dont la pertinence et l'efficacité étaient loin d'être démontrées pour diverses raisons. Nous avons ensuite fixé le rendez-vous.

Interview et reconstitution du dimanche 20/02/2011

Domicile du témoin à Liège à 18:00. Durée de l'interview 55 minutes. Reconstitution sur place 90 minutes. Présence de trois enquêteurs du COBEPS. PFN mène l'interview.

20/02/2011 (19h00)

Interview de Vanessa C.

Interviewers PFN, MDNE, JMWS

Durée totale 00:55:07 Retranscription des 20 premières minutes. Le reste est disponible en annexe et en audio.

(Entre parenthèse des commentaires fait par d'autres personnes que celle qui parle) (01:00 = timecode)

(Entre braquet des commentaires externe au dialogue)

JMWS à la fille de VCD

Ça va à l'école ?

VCD

Bien. Comme on ne se voit pas beaucoup et j'avais dit que, comme on était samedi, tu peux m'attendre. Et donc d'habitude elle va souvent se coucher vers 22:00 le week-end. Et ce soir là elle m'a attendue. Elle aurait été au lit cela aurait été mieux. Je n'avais pas su ? J'étais dans un état que... J'aurais pas su garder pour moi et pas de chance, elle était là. Donc, c'est vrai qu'elle a... et après en parlant en expliquant cela a été mieux. Ça va maintenant.

JMWS

Qu'est-ce que tu penses que ta maman à vu ?

La fillette

Que c'est vrai.

JMWS

Oui hein, c'est sur.

VCD

C'est déjà ca.

PFN

Bien, je vais vous demander tout simplement de nous raconter (*comment cela s'est passé*). Faites comme si vous ne nous aviez encore rien dit (*préalable : déposition sur ufofu et conversation téléphonique avec PFN*). (D'accord) Et vous me racontez d'où vous veniez – en gros bien sur, je n'ai pas besoin de savoir où vous étiez – mais d'où vous veniez ? A quelle heure ? A quel endroit ? et puis le récit de votre observation. On ne va pas vous interrompre. On vous laisse raconter cela. (D'accord). Alors je vais lancer le truc... (Oui). Vous regardez où vous voulez. (Oui) Vous ne devez pas regarder là, ou regarder là. Je ne suis pas là.

VCD

Je ne regarde pas trop la caméra alors, parce que je n'aime pas trop cela (non, non voilà). Heu... je dois me présenter enfin... (non) Non pas spécialement, bon. Bien voilà, ce soir là j'étais partie en vente privée dans le cadre de mon travail. J'ai quitté cette vente privée il était plus ou moins 22:15:00. Cela se trouvait du côté de Ohet (*Andenne*) donc sur les hauteurs de Huy. J'ai pris ma voiture tout simplement (*une Fiat 600 jaune – vitres électriques*). Voilà, j'ai pris mon chemin habituel. Je suis arrivée tout près de la centrale nucléaire de Thiangé et là j'ai pris la N90. Maintenant je sais que c'est la N90, chemin que j'ai emprunté très souvent par le passé, maintenant mon compagnon la prend très régulièrement. Donc c'est un chemin que je connais bien et je connais l'environnement que ce soit de jour, que ce soit de nuit. Et ce soir là, j'étais arrivée un peu plus loin que Ombret et j'aperçois au loin donc euh, je vais dire des lumières qui me semblent un petit-peu... Enfin qui n'ont pas l'habitude d'être là. Et donc voilà je ne m'interroge pas plus sur le moment même. Enfin, je roule et puis c'est vrai que cela commence à m'intriguer car ces lumières sont quand même relativement fortes. Et puis je me dis, tiens, ils auraient mis une tour. D'abord j'ai vraiment pensé à cela. Les tours que l'on met pour les avions avec des lumières. J'ai pensé à cela ; puis je me suis dis : « non ». Parce qu'il y avait une lumière rouge et une lumière bleue. Donc cela me semblait un petit peu bizarre. Et puis je me suis dis : « bien tiens c'est peut être une grue ». Parce que maintenant les grues sont illuminées avec, avec... pas les marques mais les enseignes des entreprises etcétera. Donc j'ai pensé à une grue, et plus je me rapprochais, plus je me disais bien, non cela ressemblait vraiment à un avion au niveau lumières. Là, j'ai commencé un peu à m'inquiéter. Un peu à prendre peur parce que je me suis dis, si c'est un avion, il vole super bas et en roulant je ne me rendais pas trop compte si cela bougeait ou pas. Donc, là j'ai un peu pris peur en me disant, bien oui, qu'il va peut-être s'écraser. Il a peut être un soucis et vu que bon on est quand même sur une ligne aérienne assez importante, j'ai quand même pensé à cela. Et puis vraiment, là je me rapprochais de plus en plus, les lumières évidemment grossissaient et plus je m'avançais, plus je devais regarder, je vais dire en l'air. Puis bon je suis tombé vraiment presque nez à nez. Quand j'ai vu en fait que, bien non, en fait c'était une usine et au-dessus de cette usine il y avait un objet triangulaire immense. Euh qui était là au-dessus. Et c'était pas un avion. C'était pas ... Enfin, cela a été super-vite dans ma tête. Donc là en fait je l'ai..., on va dire que l'objet est ici. Donc moi j'arrive à cette hauteur là. Donc, je le vois, le temps que je me – parce que évidemment j'avais ralenti, cela faisait un moment donc je roule souvent à 90km/h sur cette route là, et j'avais ralenti depuis un petit moment donc pas que j'étais à l'arrêt mais je roulais peut-être à 20-30km/h – quand je suis arrivée devant lui. Le temps que je prenne conscience de me dire que c'était quelque chose qui n'était pas normal et je me suis mise directement sur le côté. D'ailleurs, on voit toujours mes traces de pneus. Donc, je me suis arrêtée. Disons que l'objet est là et je me suis arrêtée plus ou moins à la moitié de l'objet. Et puis bon, je me suis arrêtée et puis je contemplais en me disant : « mais c'est pas possible, c'est pas possible. Enfin qu'est-ce que c'est ? ». Enfin, tout est passé dans ma tête. J'étais effrayée. J'étais bouleversée. Enfin j'étais, enfin je ne peux pas expliquer. J'étais vraiment... en me disant quelque part mais qu'est-ce que c'est que ce truc. Ben Voilà. Et donc l'objet était vraiment comme en lévitation au-dessus de cette usine. Je ne sais absolument... A ce moment là, je ne savais pas ce que c'était comme usine ou comme entrepôt hein. J'y suis retournée le lendemain, j'ai été voir. Donc, pour moi, à ce moment là, quand je le regardais, j'avais, j'estime plus ou moins à une dizaine de mètres la hauteur entre le toit de l'usine et l'objet, l'engin... Euh, j'ai très bien vu le dessous. Donc, il avait trois énormes projecteurs de lumière blanche. Donc, c'était très blanc, le toit de l'usine était vraiment éclairé de blanc, c'était vraiment blanc, blanc. Et donc, ces trois gros projecteurs à chaque extrémité du triangle. Il y avait une lumière rouge et une lumière

bleue sur le dessous que je voyais très très bien qui elles étaient fixes. Et par contre, quand j'étais au loin, que je roulais, je voyais une lumière blanche clignotante. Qui clignotait comme les avions en fait deux fois et puis enfin... vraiment une lumière clignotante. Et quand j'étais à côté de l'objet, je ne voyais plus cette lumière. Donc, je pense qu'elle devait être au-dessus de l'engin ou sur l'autre côté. Mais pour moi, je l'ai vue à droite donc je pense qu'à mon avis elle devait se trouver au-dessus. Donc, cette lumière je ne la voyais plus. Et donc, ces trois gros projecteurs, on aurait dit qu'ils étaient dirigés ensemble. Comme s'ils étaient dirigés au centre et comme s'ils projetaient la lumière. Enfin, je ne sais pas comment expliquer cela. C'était pas des lampes comme cela. Enfin, je vois vraiment trois énormes cercles mais la lumière, ils ne la projettent pas comme cela. Donc, c'est comme si ils avaient rassemblé la lumière au centre et puis qu'il la rediffusaient comme cela parce que vraiment le toit était blanc. C'était pas qu'il y avait une lumière juste à un endroit, non le toit était vraiment tout éclairé quoi. (7:13)

Et voilà. Et je voulais dire aussi qu'il y avait deux voitures au loin devant moi qui me précédaient euh qui apparemment ne se sont pas arrêtées. Est-ce qu'elles ont vu ? Est-ce qu'elles n'ont pas vu ? Je n'en sais rien. Et comme moi je me suis arrêtée, j'ai pensé au loin j'avais vu des phares. Donc je savais qu'il y avait une voiture qui me suivait au loin. Quand j'ai aperçu les phares de cette voiture, j'ai entrouvert ma vitre d'une dizaine de centimètres. J'ai passé mon bras. Je lui ai fait un grand signe de ralentir. Donc tout mon bras était presque sorti. J'ai fait un grand signe de ralentir, tout en lui montrant énergiquement parce que... bien voilà, j'étais ... En lui montrant du doigt l'objet. Et cette voiture n'a absolument pas ralenti. Je sais que c'est un « breck » mais enfin voilà. Elle est passée à côté de moi comme si de rien n'était et donc. Bien, à ce moment là, je me suis dit ah j'ai mon appareil photos que j'avais dans mon sac. J'ai pris mon appareil. Evidemment, il n'était pas réglé pour des prises de vue dans la nuit comme cela. Enfin, l'objet était vraiment très éclairé. Donc je prends mon appareil. Je veux photographier. Et là, le flash en fait se met en marche. Et c'était vraiment très rapide. Le flash s'est mit. A ce moment là, directement, les lumières de l'engin... Cela n'a pas fait de bruit mais cela a fait « fufff » comme cela. Donc elles ne se sont pas éteintes comme quand on éteint une lumière, c'était vraiment diminué progressivement et rapidement quoi. Donc voilà, jusqu'à ne plus laisser aucune lumière. Donc euh, à ce moment là, je ne voyais plus rien ni la lumière bleue, ni rouge, tout était éteint et à la place des gros projecteurs, il restait vraiment, comme si on avait tracé au fluo orange – parce que pour moi c'était vraiment orange fluo – mais je pense qu'à mon avis c'était un contour de lumière orange. Vraiment comme si on avait tracé le contour, il n'y avait plus de lumière au centre. C'était vraiment juste le contour que l'on voyait. A ce moment l'engin s'est légèrement incliné. Mais c'était vraiment très léger. Il ne s'est pas incliné de moitié, ni d'un quart, c'était vraiment très léger. Il était comme cela. Il s'est légèrement incliné. Il est parti comme cela. Il s'est remis droit. Et puis il est parti comme cela. Et là, il est allé derrière le terril. Et là, je ne le voyais plus évidemment. Et donc quand il s'est envolé, il était beaucoup moins visible. Tous feux éteints. Mais c'est sûr, vu qu'il volait à basse altitude vu que... (9:45). Il a vraiment frôlé la colline, le terril, il n'était pas très haut dans le ciel, il était vraiment relativement bas. Donc, euh on le voyait quand même. Je veux dire que si on levait les yeux au ciel, on aurait très bien pu voir ça. Parce que en plus, il faisait bien dégagé ce soir là. Parce que quand je suis rentrée, évidemment après je suis ressortie et j'ai regardé. On voyait bien les étoiles etcétéra. Donc, c'était un soir bien dégagé et donc quand il a ... Quand tout s'est éteint, je me suis dit zut. Enfin, le temps que je réagisse parce que c'était vraiment assez rapide, j'ai voulu reprendre un deuxième cliché mais il était en train de s'envoler. Avec un appareil photo comme cela, je n'ai pas pensé à regarder avec la lentille. J'ai fait comme cela. J'ai essayé. J'ai essayé de prendre une photo. Le flash s'est encore déclenché mais cela n'a rien donné. Donc, euh voilà, après j'ai repris ma voiture. Enfin, j'ai redémarré. Je sais que je n'ai pas éteint. J'avais pas... J'avais pas éteint le moteur. Ça je,... je suis sûr mais puis après je ne sais plus si j'ai calé ou je... Enfin, je sais même pas. Je ne saurais plus dire si après j'ai dû retourner le contact pour redémarrer. Et ce que j'ai oublié de dire aussi, c'est que donc c'était,... Ma voiture était certainement toujours en marche parce que j'ai su descendre la fenêtre (11:12). Maintenant que j'y repense. C'est des petits trucs mais euh. Donc, après la première photo, le flash fonctionne, tout s'éteint ? Je baisse la lum... la lumière ! J'abaisse la vitre et là je sorts mes bras de la voiture et j'essaie de prendre un deuxième cliché. Et ce qui m'a vraiment aussi marqué, c'est de voir vraiment la taille du truc qui survole cette usine parce que c'est aussi grand, en largeur en tous cas hein. C'est aussi grand que cet entrepôt et euh, mais pas un son. Il a..., il s'est envolé

hein je vais dire mais c'était assez méthodique. Donc, il s'est penché. Il s'est remis droit. Et puis il est reparti comme cela et on aurait dit qu'il flottait vraiment sur l'air quoi. Il glissait. C'était, c'était ... Enfin je ne sais pas comment expliquer quoi. Mais aucun bruit. C'est... Cela m'a marqué parce qu'après, quand on voit la taille de l'objet et que l'on se dit bien il y a aucun bruit de moteur ou de ... Bien, je sais pas un hélicoptère cela fait du bruit (12:12) même les deltaplanes. Enfin, il y a plein de trucs à moteur qui font du bruit et ça cela n'en faisait pas quoi. C'était vraiment comme s'il flottait au-dessus mais sans bouger quoi. Enfin, je veux dire qu'il ne faisait même pas ça (*mouvement avec la main*) ou ça. Non, c'était vraiment... Il était parallèle euh au toit de l'usine. Il était parfaitement droit et cela ne bougeait pas. Et je pense que je l'ai vu... Je l'ai vu parce que les lumières m'ont interpellées depuis pas mal de temps avant. C'est vrai que j'avais les yeux un peu en l'air mais sinon cela se fondait entre guillemets presque parfaitement dans le paysage si on passait à côté sans faire attention. C'est vrai qu'il y a énormément d'usines, énormément d'éclairages. Donc voilà, si on passait à-côté sans que cela nous interpelle depuis assez de temps où qu'on lève les yeux pour le regarder, je pense pas que... Mais là, c'est vrai que vu que je roulais et que je le voyais devant moi, et puis petit à petit vu que cela m'interpellait, je levais les yeux. Et puis bon, quand je suis arrivée face à lui, j'ai pas pu... J'ai pas pu faire autre chose que de ne pas le voir. Et je me suis demandée comment personne d'autre n'ait pu le voir. C'est vrai que c'était fort lumineux et pas loin, il y a quand même quelques bâtiments et quelques maisons. D'où ils étaient, ils avaient quand même un bon angle de vue hein. Parce que si on y va, je vous montrerais mais les personnes qui habitent là... Si juste à ce moment-la, la dame qui habite là ferme ses rideaux, bien elle ne pouvait que le voir, ça c'est sur maintenant. Voilà, jusqu'à maintenant apparemment... Je n'ai pas re-sonné au poste de police depuis lors.

???

Inaudible

VCD

Le lundi matin j'ai re-sonné. Oui, je suis rentré ici complètement affolée, apeurée. Enfin, je ne sais pas ce sont vraiment des sentiments que je ne connaissais pas. Tout en me disant tout au long du chemin, ce n'est pas possible. Ce que j'ai vu, cela dépasse complètement notre imagination. On a l'impression de se retrouver dans un film... Euh voilà quoi. Quand il s'envole, c'est... oui..., on se dit à bien merde. Oui c'était cela quoi parce que tout le monde en parle quoi. Et puis, on fait jamais vraiment attention et puis on ne pense jamais qu'un truc comme cela va nous tomber dessus. Et j'aurais donné beaucoup pour que quelqu'un soit avec moi ce soir là et que quelqu'un puisse le voir. Et c'est vrai que maintenant cela me re-arriverait, je pense que j'arriverais mieux à garer mon calme et à réfléchir. Parce que j'ai pas réfléchi dans tout ce que j'ai fait. J'ai pas réfléchi quoi. J'étais un peu prise de panique et... et... Voilà, c'est comme je dis, si j'avais pris la photo de l'objet comme il était c'était... c'était une belle preuve mais... voilà. (14:56). Donc j'ai rien. J'ai juste ma déclaration et ... et. C'est vrai je me suis dit il faut que j'en parle mais il faut pas que j'en parle pas non plus trop... Enfin voilà, il y a plein de gens autour de moi qui ne savent pas ce que j'ai vu. Ils ne savent rien parce que j'aurais peur qu'on me prenne à la limite pour une folle. On me dirait oui mais c'est pas possible. Personnellement quelqu'un de l'extérieur, même une amie, viendrait me dire une chose comme cela j'aurais un peu du mal à la croire. Oui, j'aurais du mal. (15:32)

PFN

Merci Euh je vous avais posé la question, je vais vous demander de la répéter. A partir du moment où vous voyez quelque chose, jusqu'au moment où vous ne voyez plus rien, il s'écoule combien de temps ?

VCD

Bien j'ai un peu réfléchi à cela parce que du moment où je me suis arrêtée et que l'objet s'est envolé à mon avis cela a peut-être duré une minute, une minute trente. Parce que c'est vrai qu'en réfléchissant, cela a peut-être été assez rapide. Mais avant cela, du moment où j'ai aperçu les lumières et que je j'ai commencé à m'interroger, à mon avis en tout et pour tout cela à peut-être duré trois minutes. Jusqu'à temps que je tombe nez-à-nez avec l'objet quoi. Donc en tout quatre minutes, quatre minutes trente j'estimerai.(16:15)

JMW

On va le refaire tout à l'heure pendant la reconstitution

PFN

Oui, oui. Et pour vous pendant ces quatre minutes, quatre minutes trente, l'objet est immobile.

VCD

Ah oui, les lumières n'ont pas bougé d'un poil... non...

PFN

Vous avez bougé entretemps (moi j'ai bougé en avançant) mais cela reste toujours au même endroit par rapport au bâtiment.

VCD

Oui. Oui. Parce que du moment où j'ai vu les lumières, elles n'ont ni bougé à gauche, ni bougé à droite donc c'est pour cela qu'au début j'ai pensé à quelque chose de fixe. Voilà, de loin. Non, si j'avais vu que cela montait ou descendait, ou de gauche à droite, là ça m'aurait encore plus interpellé. Mais ça m'interpellait sans m'interpeller puisque je me suis posée la question au départ : mais tient qu'est-ce qu'ils ont été mettre là ? Voilà, tout simplement, sans penser à ce que j'allais pouvoir voir à ce moment là. Je ne me suis pas... Voilà, j'ai juste commencé à prendre peur en me disant mais en fait cela ressemble à un avion. Au niveau des lumières hein. Parce que je ne distinguais pas à ce moment là la forme hein. C'est vraiment quand je suis arrivée à son niveau que je l'ai vu. Parce que j'ai vu le dessous de l'engin. Je n'ai pas vu le côté. Je ne saurais pas dire si c'est épais, si c'est fin, si c'est bombé, si c'est... Je ne sais pas. Ça, je n'ai absolument pas ou en tous cas je n'en ai pas le souvenir. Je dis cela a été tellement vite. Peut-être que j'ai aperçu mais ça... Ça ne m'a pas marqué en tous les cas.

PFN

Et alors, nous en avons déjà parlé aussi mais on va en reparler, la forme que vous décrivez comme triangulaire (oui) est-elle suggérée ? Qu'est-ce qui vous fait dire que c'est une forme triangulaire ?

VCD

Parce que quand l'objet était au-dessus... En fait, quand je suis arrivée nez à nez avec l'objet, j'ai bien vu la pointe déjà. Donc euh en fait je l'ai vu progressivement. Enfin, progressivement et... et d'ensemble en même temps mais vraiment... Quand j'ai commencé à regarder parce que je roulais toujours mais très très lentement. Après, je roulais peut-être à cinq kilomètres heure enfin je ne sais pas mais j'ai vu vraiment la pointe. Et puis après, j'ai vu. Vu que je voyais vraiment tout le dessous. Tout le dessous était éclairé en fait. Donc, j'ai vraiment vu. Parce qu'il fait, il faisait nuit en plus. Donc, j'ai vraiment vu, bien, là où c'était éclairé. Là où c'était plus éclairé. Donc l'objet s'arrêtait fatalement a... Aussi non... Et puis après, bien, quand j'étais arrêtée, je distinguais bien la pointe qui était devant et la pointe qui était sur le côté. Donc, je pouvais dire à ce moment que c'était un triangle et pas un cercle oui. (PFN : D'accord)

MDNE

Quand les feux se sont éteints et que vous ne voyez plus que les feux oranges (oui), vous avez distingué la silhouette de l'objet ? La forme de l'objet peut-être par rapport au...

VCD

Ça, c'est comme je dit à Monsieur (PFN), vraiment la distinguer comme ça ? Mais dans ma tête, pour moi, c'était déjà un triangle (déjà un triangle). Donc, c'est vrai que (19:24), vu qui restait que ces trois halos de lumière, pour moi dans ma tête, dans mon esprit, c'était automatiquement un triangle qui se qui se rejoignait quoi . (D'accord) Enfin c'était pas un carré et... Mais c'est vrai que quand tout s'est éteint, je ne distinguais plus vraiment euh... le contour quoi. Je savais dans mon esprit que c'était un triangle dû aux trois gros halos. Maintenant en plus il s'est légèrement incliné. Je n'ai pas vu le dessus. Je l'ai vu s'incliner et puis enfin, je sais pas c'était tellement... Alors, je sais qu'il s'est incliné mais je ne vois pas ce ...

JMWS

Il s'est incliné vers vous ? (oui) La pointe vers vous ? (19:55).

VCD

Non, parce que la pointe se trouve là et l'autre pointe se trouve là. Donc, il s'est incliné mais c'était vraiment très très léger. Il était très gros, je n'ai pas vu... ou en tous les cas je n'en ai pas le souvenir, je n'ai pas vu le dessus donc voilà... Mais je dis c'était très très faible. Je pense que c'est juste pour prendre son démarrage. FIN de la retranscription.

Interview du témoin le 05/04/2011 menée par JMWS : précisions sur l'observation

05/04/2011 (19h00)

Interview de Vanessa C.

Interviewers PFN, MDNE, JMWS

Durée totale 01:21:00

VCD

... pas mal de travail... J'ai pas mal de travail. J'y pense moins mais... Pas que cela s'efface. Mais je me souviens que les premières semaines, j'allais tout le temps voir sur Internet. Je me renseignais de plein de choses. Voilà, un peu comme c'est passé...

MDNE

Vous commencez tout doucement à ranger...

VCD

Bien oui. Sauf quand je conduis le soir. Je vous assure que j'ai souvent le nez un peu dans les étoiles...

JMWS

Voilà on a rassemblé toutes les questions parce que il y en a plusieurs qui sont arrivées entre-temps. On les a toutes rassemblées et on va vous les poser.

La première question que j'ai mise sur la feuille mais ce n'est pas nécessairement l'ordre chronologique. Vous me complétez, vous m'arrêtez (*parlant à PFN et MDNE*).

(01:00) En fait on se demandait, votre voiture étant très basse et vous étant près de la route, on voit le toit de l'usine et quand on est un tout petit peu plus haut, on voit qu'un seul sommet de colline sur la droite et pratiquement pas de sommet de colline sur la gauche. On peut le voir notamment sur les photos que j'ai faites. Donc, dans le panorama que vous avez vu. On voit très peu de col... Mais je voulais vraiment m'assurer, qu'au moment où vous étiez là et quand vous avez vu partir l'OVNI, vous avez vraiment vu le sommet de la colline ?

VCD

Oui. Ah ça je suis sûre à 100% (JMWS : et dans votre souvenir vous voyez vraiment tout le panorama des collines ou...) Mais en fait, la nuit c'est quand même assez éclairé. Après je me suis rendue compte que le ciel était quand même fort étoilé. Parce que quand on est rentré (oui, quand vous êtes revenue). On est ressorti, car il fallait vider la voiture. Et voilà, il y a rien à faire je venais de voir un truc quand même assez fort. J'avais vraiment... Là j'ai regardé et c'est vrai que le ciel était fort étoilé. Je pense que c'est ça que j'ai... Enfin, si le ciel est noir, noir je pense que l'on distinguerait moins. A ce moment là, j'aurais pas su dire s'il y avait la Lune, une étoile quoi que ce soit. J'étais vraiment fixé sur l'objet. Mais oui, je vois vraiment la ligne de l'horizon avec ces collines et je le vois disparaître, disparaître derrière. Maintenant, voilà maintenant, j'étais vraiment focalisée sur... Je l'ai suivi évidemment des yeux et en même temps avec mon appareil photo.

JMWS

Bon, on essaiera de retourner là-bas et de se mettre un tout petit peu plus bas pour voir ce qu'on voit.

VCD

Quand j'étais là, à ce moment là, quand il est parti, où j'étais avec ma voiture, quand il s'est en allé, je venais d'abaisser ma fenêtre totalement (oui, oui) et je me suis positionnées comme cela (03:00) avec les mains hors de la voiture parce que j'ai pas un gros zoom sur mon appareil photo et j'ai vraiment... Enfin, j'avais la tête dehors et j'étais vraiment tendue.

JMWS

Oui, oui tout à fait, c'est simplement une question... C'est pas pour vous mettre en difficulté, mais c'est parce que moi j'étais un petit peu plus haut que vous étiez. Vous voyez (*en montrant une photo*), l'auto est là, la vôtre était un peu plus basse. Et de là où l'on se trouve quand on refait la photo du panorama on voit juste ce sommet de colline ici et un tout petit peu ici. (3:30)

VCD

Oui, mais il ne part pas par là. Parce que l'usine, elle est comme-ca. Il fait ca et puis il repart par là. En fait, moi je vois ce qui est là en fait, derrière. Parce qu'ici, il y a cette usine là. Il y a la Meuse. Il y a une usine ici et alors, il s'en va plus ou moins... (Donc il part par-là – nord). Oui, parce qu'il fait cela et il s'en va. (Oui c'est vrai qu'il y a encore des collines par là). Si on complète la photo. Je pense alors vraiment qu'on verra parce qu'après je pense que c'est assez dégagé. Je ne suis pas certaine mais je suis persuadée d'avoir vu ces collines.

JMWS

Aussi, il y avait la question du feu rouge et du feu bleu (oui). Je crois que l'on ne vous a pas posé la question de la position relative des feux rouge et bleu. Le feu rouge est à gauche ou à droite ? Vu de face quand vous arrivez ?

VCD

Je ne saurais vraiment plus dire. Je... Au loin quand je mets comme cela à l'horizontale, je vois qu'ils sont l'un à côté de l'autre, car je les distingue vraiment. Ils sont très proches, fixes, ils ne clignent pas mais je ne saurais plus dire si le bleu et le rouge sont...à gauche ou... (4:55)

JMWS

Et quand vous étiez à-côté, arrêtée, vous n'avez pas plus de souvenir ? Lequel était vers vous ?

VCD

Non. Je me souviens vraiment des couleurs de leur position mais de là à distinguer leurs emplacement...

PFN

Ils sont proches l'un de l'autre ?

VCD

Ils sont proches l'un de l'autre. Oui. Enfin de ce que j'en vois. (Par rapport à l'ensemble ?). Par rapport à l'ensemble, ils sont l'un à côté de l'autre.

PFN

Et vous aviez parlé aussi d'un feu blanc.

VCD

Blanc clignotant. (enquêteur : clignotant) Comme les avions. Oui les avions ont un feu qui clignote, blanc (oui). Et ca je le voyais au loin. Pour moi, je pense qu'il était à gauche mais je ne suis plus certaine de le voir (JMWS : à gauche en venant devant). Moi quand je suis en face, pour moi il est à ma gauche et puis quand je me retrouve de toute façon à côté de l'objet. Là je ne le vois plus. Donc logique s'il était à gauche. Donc soit il était sur le côté de l'engin et je ne le voyais pas. Il n'était pas en-dessous. (JMWS : soit il était au-dessus). Voilà il était au-dessus.

MDNE

Vous pensez qu'il fait partie de l'engin ce feu blanc.

VCD

Ah oui oui oui

MDNE

Ce ne pourrait pas être un feu qui pourrait être au-dessus ou qui pourrait être en ...

VCD

Non parce que si on retrace le... Si maintenant le soir vous refaites le trajet, vous verrez qu'il n'y a aucun, aucun... je dirais aucun pylône ou quoi qui peut clignoter là-bas quoi. Je dis, ces lumières là m'ont vraiment... C'est un chemin que je connais fort bien et c'est vrai que c'est fort éclairé bien voilà (6:30). A la limite on ne fait même plus attention quand on passe. Mais vraiment, cela m'a interpellé car je me suis vraiment demandé ce que c'était quoi. Et à un moment j'ai même pris peur avec cette lumière clignotante. Puisque j'ai vraiment pensé que c'était un avion et je me suis dis wow. Enfin limite, j'étais presque en train de trembler à me dire qu'il va s'écraser à me demander qu'est-ce qui se passe quoi.

PFN

Donc, il y a bien eu un moment où vous pouviez voir en même temps le feu blanc clignotant, le rouge et le bleu.

VCD

Oui. Je ne l'ai plus vu. Je pense hein, maintenant en réfléchissant etcétera. Je dis que cela ne s'efface pas, mais cela devient un peu plus flou mais je... Vraiment au moment où je me suis rendue compte de ce que c'était, c'est quand je me suis retrouvée sur la butte. Que là, j'ai vu le toit complètement éclairé et cet engin que je me disais : c'était pas possible quoi. C'est là que vraiment, j'étais presque à l'arrêt donc j'ai vraiment ralenti, ralenti jusqu'à me garer un petit peu plus loin (7:30)

PFN

Et le blanc par rapport au bleu et au rouge (JMWS ; c'est la question que j'allais poser).

VCD

Il est assez éloigné.

JMWS

Au-dessus.

VCD

Oui, il était au-dessus.

MWS

Et latéralement ou verticalement au-dessus ?

VCD

Non il était plus sur le côté.

JMWS

Sur le côté gauche ?

VCD

Pour moi oui, il est à gauche.

JMWS

Donc, au-dessus et à gauche (à droite venant d'en face ?)

PFN

Tandis que le rouge et le bleu sont plutôt...

VCD

Bien on va dire... si on prend le centre, ils étaient, ils étaient assez proches du centre. Ils étaient pas au centre, mais ils étaient assez proches du centre tandis que le clignotant était complètement l'opposé. (décalé PFN) . Oui.

PFN

Le blanc est décalé par rapport au rouge et au bleu. Qui seraient plutôt vers le milieu.

VCD

Le rouge et le bleu seraient plutôt vers le milieu.

MDNE

Et le blanc est décalé latéralement ? Ou en hauteur ? Ou les deux ?

VCD

Les deux oui. Il était plus haut.

PFN

Et point de vue grosseur apparente ?

VCD

Ça je ne saurais pas dire. C'était comme je dis, comme un flash d'avion mais...

PFN

Est-ce que les trois sont de la même importance ? Ou bien est-ce qu'il y a une différence au point de vue taille apparente ? (8:50)

VCD

En fait, la lumière rouge et la lumière bleue. Enfin j'ai souvenir quand je vois le dessous de l'engin qu'elles sont enfin, pas aussi importantes que les gros phares. Mais euh voilà, comment je vais dire cela. Là je vais dire que je vais plus ou moins voir leur grandeur. Tandis que la clignotante je vais dire que je n'ai pas pu vraiment la voir. Je la voyais juste clignoter. Donc, quand elle clignotait, elle n'était pas plus importante que la rouge et la bleue mais je n'ai pas vu cette lumière après... (bien sûr par son mouvement). Voilà, juste en mouvement... (d'accord). Je pourrais dire qu'elle est plus ou moins égale à la rouge qu'à la bleue.

JMWS

On va beaucoup vous poser des questions sur les feux (oui) parce qu'on en a parlé notamment avec les physiciens qui travaillent au COBEPS et ils sont vraiment focalisés sur les feux et en particulier les phares. Donc vous aurez encore d'autres questions sur les feux et les phares. La suivante d'ailleurs porte sur les feux. On se demandait si les feux rouge et bleu, vous aviez dit à un moment qu'ils étaient un petit peu en relief par rapport à l'objet, c'est possible, mais est-ce que les blancs (les phares) étaient en relief oui ou non ? Présentaient un relief ?

VCD

Non j'ai pas l'impression. Pour moi c'était plat.

JMWS (10:30)

Donc la surface en-dessous de l'objet était totalement plate et les lumières s'intégraient

parfaitement. C'était plat. Aucun relief.

VCD

Oui, c'est vrai que la rouge et le bleue bien... enfin maintenant c'est peut-être parce qu'il y avait une couleur. Je veux dire que peut-être, l'oeil le prend comme cela mais c'est vrai que j'avais l'impression que c'était... que cela ressortait un petit peu. Mais c'était pas immense hein. Mais je vais dire oui, pour moi elles ressortaient peut-être de l'objet. Tandis que les autres pas. (les feux blancs). Non. (les phares).

JMWS

Bon, bien on va faire tous les feux tant qu'on y est. On reviendra sur la question sept après hein ? On se demandait si vous voyiez les faisceaux lumineux. A savoir, si vous pouviez tracer une ligne du début et de la fin de la lumière quand vous arrivez en face. Vous voyez cet objet (hun hun), est-ce que vous voyez des faisceaux ? Est-ce que vous voyez une densité de lumière ou bien vous voyez seulement les effets du feu, des feux. Donc, c'est à dire à savoir l'éclairage du toit.

VCD

Donc, ces gros phares que je vois qui sont immenses. En fait, en gros c'est comme si on avait mis un objet rectangulaire au-dessus de l'usine, avec un énorme phare rectangulaire qui projetait de la lumière d'un seul coup. Enfin, vaut mieux vous expliquer, parce que ce que vous expliquez. Mais moi je ne voyais pas comme les trois lumières qui se rassemblaient. Cela faisait vraiment comme heu, comme un seul jet de lumière.

JMWS

Vous voyez les bords du faisceau ?

MDNE

C'est comme des colonnes ? Ou alors c'est un éclairage diffus ?

VCD

Ah oui. Non c'est comme-si c'était un bâtiment en entier en fait.

JMWS

Cela vous paraissait une lumière solide ? Elle vous paraissait comme un solide ?

VCD

Non je n'irais pas jusqu'à dire solide parce que on pouvait quand même distinguer le toit de l'usine donc. Oui, non, je n'irais pas jusqu'à dire cela mais c'était une lumière très forte.

PFN

Est-ce que vous pouviez voir les bords de ce faisceau... ?

Le compagnon

Un peu quand tu passes la lumière dans... à travers un brouillard un peu...

JMWS

Voilà c'est cela à travers un brouillard, on voit le tracé du rayon dans le brouillard. C'est cela que l'on voudrait savoir si vous avez vu des bords de cette lumière.

VCD (12:56)

Bien oui. C'est comme je dis c'est comme si vous mettiez un objet rectangulaire. Donc une lumière rectangulaire au-dessus de l'usine et si...

JMWS

Comme un rideau

VCD

Voilà, c'est ça (d'accord) de lumière. Et la lumière ne tombait pas par terre. C'est comme si il ne faisaient plus que un quoi ... Je vais dire c'est que... Enfin c'était bizarre. C'est même difficile à expliquer.

PFN (13:19)

Et au travers de ce rideau, de cette masse de lumière ? Est-ce que vous pouviez voir au travers de ça ? Est-ce qu'on voyait quelque chose au travers ou pas ?

VCD

Je dois dire je n'ai pas fait spécialement attention parce que donc j'ai regardé... Enfin, quand je suis arrivée au-dessus, la première chose que j'ai vu c'est le toit de l'usine qui était complètement éclairé. Parce qu'on est presque nez à nez. Et puis, fatalement, mon esprit a dit : « bien d'où vient cette lumière ? ». Vu que je m'interrogeais depuis pas mal de temps. Bien voilà, j'ai vu vraiment le dessous de l'engin et je pense que vraiment, je me suis focalisée à ça. Et oui, après, en roulant bien voilà, je voyais bien, la lumière d'où elle tombait. Que je voyais pas de lumière par terre ou sur le côté voilà. Alors donc, je me suis vraiment arrêtée mais je ne saurais pas. Je ne me souvient pas avoir. Enfin je n'ai pas de souvenir d'avoir vu ou pas vu quelque chose de ... Là c'est une lumière. C'est une lumière très forte mais...

JMWS

Ce qui a intrigué beaucoup c'est le fait que vous décriviez effectivement cette espèce de focalisation et puis que vous indiquiez que tout le toit était blanc. Vous aviez fait ce geste là. Et ça les intriguait beaucoup parce que...

VCD

Bien oui, pour moi expliquer. Parce que c'est ce que je dis, c'est assez difficile à expliquer dans le sens que tout était vraiment très éclairé. ... Et pour moi, à ce moment là, c'était la façon d'expliquer ces gros phares qui éclairaient. Parce que les phares devaient dépasser à mon avis un petit peu quand même de l'usine et les faisceaux, cela n'allait pas par terre. C'est pour cela que pour moi, ... (c'est une interprétation que vous avez faites pour expliquer le fait qu'il ne débordaient pas) Voilà, mais en y réfléchissant, j'ai vraiment cette image de... d'unité quoi. (15:18) C'est rien qui dépasse et enfin tout est éclairé sauf euh... Donc, c'est pour cela que je pense avoir expliqué cela comme ça. Ils se rejoignent tous les trois en un point pour éclairer tout. Mais en me remémorant...

PFN

Mais vous n'avez pas vu les faisceaux qui faisaient comme une sorte d'entonnoir et puis après qui s'élargissaient ? (non) Ça c'est quelque chose que vous ne voyez pas. (Non) ... Donc c'est parce que les grandes surfaces lumineuses n'éclairent pas le sol que vous en déduisez, que vous imaginez que la lumière se concentre plutôt sur la toiture et donc votre mouvement... Cela expliquerait votre mouvement qui tente à réunir les faisceaux et puis à dispenser la lumière. C'est bien cela. C'est comme cela que je dois le comprendre ? (voilà à plusieurs reprises)

VCD

C'est comme cela que vous devez le comprendre. Et c'est vrai que l'engin était tellement gros et ses lumières étaient tellement importantes, que en fait le bâtiment en-dessous, bien je vais dire, ce serait possible que ces lumières en fait se rassemblent quelque part en un point pour ne plus faire qu'un. Moi, je vous ai montré ça et c'est vrai que c'est fort petit et que ça repart comme cela mais cela pouvait bien faire ça, puis voilà. Enfin, c'est comme cela que moi mon esprit a... pour pouvoir l'expliquer.

MDNE

Et c'est une lumière très forte. (oui très forte) de couleur... (Blanc). Aveuglant au point de gêner la vue ?

VCD

Aveuglant... oui dans le sens bien que je regardais le dessous ... C'était vraiment très très blanc quoi. (Le compagnon : des style led par exemple la lumière est dense le spot très lumineux mais pas aveuglant si on ne le regarde pas directement.) Je n'étais pas éblouie comme quand je regarde le soleil.

JMWS

Et vous avez vraiment vu la surface du toit.

VCD

Oui et c'était tout blanc. (la surface du toit). La surface du toit et c'était tout blanc.

JMWS

Ça c'est assez particulier aussi. Bon, il faudrait que je refasse le trajet, mais les photos que j'ai prises, on ne voit pas la surface du toit (le compagnon : non, on ne voit pas). On voit le pignon mais on ne voit pas la surface du toit. Ça aussi c'était un peu intrigant de...

VCD (18:20)

Peut-être parce que c'était éclairé (oui peut être). Peut-être je n'ai pas vu le début en tous les cas j'arrive là et je vois vraiment cette étendue blanche. Enfin pour moi c'est le toit de l'usine, c'est...

JMWS

Et il était blanc ? Le toit. (oui tout blanc de lumière). Ah c'est peut-être cela. Il est bleu normalement. Oui métallique.

PFN

Et le dessous de l'objet, il a la couleur...

VCD (18:50)

Mais pour moi, il est blanc à ce moment là dans le sens ou, fatalement, c'est très éclairé. Encore une fois j'ai repensé à tout cela. Parce que j'ai dis pour moi, il ne serait pas... L'engin ne pouvait pas être noir ou kaki ou... Il est dans des couleurs claires mais encore une fois, je me repose la question. Oui et non, parce que la lumière était tellement intense. En fait, je vois toute la lumière mais c'est...

PFN

Est-ce que c'est le même blanc. Est-ce que le dessous de l'objet qui est blanc, qui serait blanc ou clair. Est-ce le même blanc ou le même clair que le toit de l'usine ? Ou est-ce qu'il y a une différence entre les deux ? Ou cela vous paraît identique ?

VCD

Moi, le toit de l'usine, je l'ai vraiment vu quand j'étais sur la bute. Après, cela redescend fatalement. Après, je vais dire que je distingue. Parce que je vois très bien la lumière qui illumine le toit et qui n'illumine pas la façade mais à ce moment là je ne vois plus le toit. Là, le toit, oui il est très éclairé mais de là à vous dire si c'est de la même couleur non. Maintenant, quand je regarde le dessous de l'engin, c'est très éclairé de lumière fatalement mais j'arrive à distinguer ces trois énormes projecteurs, dans le sens que ce sont eux qui projettent mais je vais dire cela reste quand même fort proche mais on distingue ces énormes projecteurs.

JMWS

Je crois que c'est fini pour les feux. Oui. On dirait. Alors il y avait... A non peut-être on peut encore poser une question pour les feux. Les feux quand ils sont blancs ne présentent pas de relief. Quand ils sont oranges, ce cercle orange ? Toujours pas de relief ?

VCD

Non

JMWS (21:15)

Maintenant on va poser une question à propos du temps. Le temps à partir du moment où l'objet bouge jusqu'à ce qu'il disparaisse. Alors, je sais que c'est difficile mais pour vous donner une idée entre votre première photo qui a produit le mouvement de l'objet et la seconde, se déroule neuf secondes. (oui). Il y a neuf seconde entre les deux. Le temps de la seconde photo et le moment où vous ne le voyez plus, vous pourriez l'évaluer à combien par rapport à cette durée là ?

VCD

Un peu plus long. (un peu plus long). Oui, parce que j'étais comme cela avec mon appareil photo et voilà. Maintenant, avec le recul etcétera, je ferais certainement les choses différemment et j'aurais du regarder plus comme cela avec le... (le viseur), le viseur. Il faisait quand même sombre donc. Et je n'ai pas un appareil super bonne technologie. Voilà c'est un petit appareil familial et voilà. Je voyais rien. J'étais en train de suivre l'objet. J'ai pris la photo. Je me suis rendue compte que cela ne servait à rien : plus l'objet s'éloignait moins il était visible. Et déjà tous feux éteints, il était beaucoup moins visible. Et donc je me suis dit, bien, cela ne sert à rien et je l'ai regardé partir. J'étais là, les larmes aux yeux, toute tremblante en train de me dire mais c'est pas possible reviens...

JMWS

Donc c'était un petit peu plus long que l'intervalle entre les deux photos.

VCD

Quelques secondes pas neuf secondes.

JMWS

Au moment où vous prenez la seconde photo, il était déjà en train de s'éloigner ou bien il était toujours dans sa manœuvre ?

VCD (22:50)

Quand j'ai pris le cliché, je pense, je ne pourrais pas en jurer, je pense qu'il était sorti de sa manœuvre. Parce que j'ai vraiment essayé de le suivre et j'ai pris la photo a un moment où je pensais être plus ou moins être bonne. (donc il était plus ou moins dans l'éloignement). Oui. (d'accord c'est bien)

JMWS

Sur la distance qu'il a fait on est sur la moyenne de 170 à 180km/h.

VCD

Ça j'ai du mal à...

JMWS

Non je vous le dis

...

JMWS

Ça c'est une autre question. Au moment où vous observez, la vitre est plus ou moins fermée. Vous l'avez descendue un petit peu au moment où vous avez fait des signes aux personnes qui passaient en voiture. Le moteur continue à tourner. Est-ce que vous pensez que le moteur aurait pu masquer un bruit ?

VCD (24:20)

Non. Elle fait du bruit. Mais enfin, s'il y a un hélicoptère ou un avion, la voiture elle ne fait pas le poids quoi. ... Et je ne saurais plus dire si j'ai retourné la clé... Je pense que je vous avais dit que je n'étais plus certaine si elle tournait ou pas. Mais même, je pense que si elle tournait enfin, je veux dire qu'il n'y a pas un bruit aux alentours à par ma voiture, j'ai quand même la tête après en dehors de la voiture quand je prend la photo, il s'en va j'entends rien quoi. Et puis je pense que je suis

habituée au bruit de la voiture et si il y avait eu un autre bruit inhabituel je pense que j'aurais... Je pense ...

JMWS (25:20)

L'objet est comme cela. Il fait sa manœuvre comme cela avant de partir, est-ce que vous avez l'impression qu'il a tourné au moment de sa manœuvre ? Ou bien, il a vraiment glissé et parti dans ce sens là ?

VCD

Je ne pense pas ... Ce serait possible en fait à un moment je ne voyais plus les trois, les trois halos oranges. Je n'en voyais plus que deux et demi puis un et demi et puis j'ai revu les trois. Donc ce n'est peut-être pas impossible mais comme cela je n'ai pas l'impression (vous ne voyez plus à ce moment-là la forme). Non, c'est noir. C'est limite presque comme s'il était invisible. Parce que c'est vrai que j'ai pas pris attention à l'épaisseur de l'objet. Mais c'est vrai, alors qu'il s'en va, je ne distingue pas toujours l'épaisseur de l'objet ; alors qu'il s'en va et que je devrais dire que je devrais le voir puisqu'il est plus loin. Et c'est vrai que quand il est parti, il est parti comme cela et moi je voyais que les trois feux mais à un moment, j'aurais pu distinguer que... Ce que vous dites ne serait pas impossible.

PFN

Est-ce que vous avez bien en tête le mouvement qu'il fait au moment du départ.

VCD(27:10)

Oui c'est vraiment comme un demi-cercle quoi, il s'incline comme cela, il part par là et puis il s'en va quoi. Il fait vraiment comme un demi-cercle. Il part légèrement sur la gauche, il fait un demi cercle, il part sur la droite et puis il monte.

...

Description du mouvement.

JMWS (29:07)

En allant vers la gauche il ne dépasse pas l'avant de l'usine ?

VCD

Non (Il reste dans le cadre de l'usine, dans les limites de l'usine). Non, non pour moi comme s'il sortait en fait. A la limite, il avance légèrement et puis il fait son mouvement de rotation et il s'en va. Non, il ne part pas par le devant de l'usine. (Il est léger le mouvement vers l'avant) Mais long, c'est assez long et tout cela en montant légèrement. (PFN en prenant de l'altitude). Oui.

...

A propos de la Fat 600 c'est un modèle des années 90, couleur jaune.

JMWS (30:40)

Dans le travail d'enquête on essaie de recadrer un certain nombre de choses. On essaie de reconstituer les trajectoires, les moments, C'est pour cela que je vous avais demandé de prendre des photos. Bon on a refait le trajet avec un GPS... Bref on a fait toute une série de vérifications de temps et d'espace. Maintenant, ce que l'on fait, on essaie de cerner un peu aussi le témoin et donc dans ce contexte là, seriez-vous disposée à répondre à un questionnaire en ligne sur Internet ? C'est 14 questions (*il y en a 25*) qui essaient de voir un petit peu un trait de votre personnalité.

VCD

Oui cela ne me dérange pas

JMWS

Ce n'est qu'indicatif parce que on est pas des psychologues. Mais cela fait partie du dossier et cela peut aider à renforcer la crédibilité du témoignage.

VCD (32:10)

Que vous reparliez du trajet. Quand on a refait le trajet ensemble, à un moment je disais oui c'est à partir de là mais enfin... de toute façon avec les relevés à mon avis vous savez voir à partir de quel moment j'ai pu voir exactement. Parce que la dernière fois que j'ai repassé avec lui, je me disais c'est ici. A bien non c'est ici.

JMWS

C'est correct, il y a 400m plus loin probablement

...

JMWS (32:50)

Il y a la dernière question qui est un peu dans le même ordre. Vous avez été voir votre médecin ?

VCD

Non je n'ai pas été voir mon médecin

Le compagnon

Non elle a voulu téléphoner à un psychologue.

VCD

J'ai eu plusieurs psychologues en fait au téléphone. Parce que je m'étais dit peut-être... Voilà, encore une fois. ... Les jours qui ont suivi je me suis un peu documentée sur Internet comme j'ai déjà dit. Il y a du bon à prendre mais il y a aussi beaucoup de foutaises. Enfin, je veux dire on doit faire un peu le tri et je suis tombée sur une vidéo, un reportage. Enfin je ne sais plus, de personnes qui s'étaient fait hypnotiser pour pouvoir revivre l'évènement, noter des détails etcétera. Parce que, je me suis dit que je l'ai vu depuis assez loin pour que mon esprit n'ai retenu que les choses, les choses les plus importantes pour moi et je pense que je suis passée à côté de plein de choses que j'ai vues mais que je n'ai pas retenues. Donc, je me dis qu'en séance d'hypnose, peut être que... (34:10) Donc, j'ai contacté trois psychologues, dont un qui était entre guillemet d'accord mais avant cela il y avait aussi un peu de chemin à faire ... Enfin, comme il m'a expliqué, c'est un peu compliqué à faire l'hypnose. Et il m'a dit qu'on disait souvent qu'on arrive à des résultats mais on ne sait pas prouver si c'était vrai ou pas vrai. Parce que le patient pouvait très bien même en séance d'hypnose se les inventer. Donc, il m'a dit : bon, si cela peut vous aider psychologiquement peut-être à relativiser les choses, on peut le faire mais... Puis, en réfléchissant un petit peu je me suis dit, voilà c'était fait. C'est passé. J'ai vu ce que j'ai vu. Maintenant, ce n'est pas cela qui va m'aider dans ma vie de tous les jours et qui va m'enlever l'image que j'ai vue de la tête et toutes les questions que j'ai derrière. Donc j'ai un peu laissé tomber cela.

JMWS (35:10)

Voilà en terme de question, on a un peu fait le tour. Maintenant, on a appris assez rapidement qu'il y avait eu un avion qui décollait de Bierset à 22h41 qui a fait un crochet sur Chapon-Seraing et qui est revenu vers la Meuse. On se demandait si vous aviez perçu cet avion ? Parce que c'est à peu près dans les heures et il peut être passé à proximité ...

VCD

Il y a beaucoup d'avions qui passent et on s'est habitué... Non je n'ai pas vu. Je n'en ai pas le souvenir et il était peut-être beaucoup plus haut. ... La seule chose qui m'a inquiétée c'est que j'ai vraiment cru que c'était un avion au loin avec les lumières et que là oui j'ai un peu paniqué. Et quand je me suis rendue compte de ce que c'était, c'était pas un avion.

PFN

Et en fait vous avez paniqué pour quoi ? Pour quelle raison ?

VCD

J'ai paniqué dans le sens que je me rapprochais. Que je connais plus ou moins la route. Je sais que c'est quand même plus ou moins plat. Et voilà, j'ai estimé que les lumières que je voyais, donc à un moment, j'ai estimé que c'était un avion au loin. Qu'il n'était pas haut quoi. Il était très très bas. Donc, je me suis dit : il va s'écraser (ah oui). Et là, j'ai vraiment pris peur parce que moi j'étais face à lui et je ne savais pas voir s'il venait dans ce sens. Donc, je ne savais pas trop. Mais c'est l'histoire de quelques secondes et puis voilà.

...

JMWS

En aucun cas ce que vous avez vu ne peut être un avion ?

VCD

En aucun cas ? Non ! Aucun avion que je connaisse voilà. (oui un avion que l'on peut identifier) Maintenant, voilà il y a des avions de chasse, c'est un peu triangulaire. Mais voilà, cela fait quand même beaucoup de bruit.

...

Fin de la transcription la suite est disponible en Audio

Questions posées par E-mail le 2 mai et répondues le 7 mai 2011.

JMWS : « Les 3 grands phares blancs sont-ils visibles avant que vous n'arriviez sur la butte ou vous tombez nez-à-nez avec l'objet? »

VCD : « De loin je ne voyais pas que c'était des phares ronds ! mais je voyais une lumière intense. J'ai vu les grands phares quand je suis arrivée en bas de la butte et puis je me suis mise sur le côté. »

JMWS : « Vous avez téléphoné à votre compagnon plusieurs fois vers 22h47. L'avez-vous fait avant de repartir ou vous garez-vous un peu plus loin pour téléphoner ou disposez-vous d'un système mains libres? »

VCD : « J'ai essayé de le faire avant de repartir mais sans succès. Je décide alors de reprendre la route et durant tout le trajet j'ai essayé de le joindre! (je ne dispose pas d'un kit main libre) »

JMWS : « Je n'arrive pas à visualiser clairement la ligne de fuite. Sur le terrain, vous aviez mentionné N330°E soit vers le terril de la carrière Wauters qui est éclairé de façon diffuse (pas de points de lumière). Direction donnée sur le terrain avec les jumelles. Vous dites lors des interviews que l'objet est passé au dessus des collines là où des lumières se trouvent. Et là, c'est au nord N5°E. Quelle est la bonne direction? »

VCD : « Au sujet de la ligne de fuite, je suis repassée à l'endroit même et je peux vous dire avec certitude que l'objet est parti avant la cheminée (la première) donc je pense que vos notes de la première rencontre sont bien justes! »

JMWS : « Les reconstitutions jointes vous semblent-elles rendre le phénomène ? Que faudrait-il améliorer? ».

VCD : « Evidement ce que j'ai vu ce soir là, sera très difficile à redessiner sur papier ! mais je trouve que vos reconstitutions sont très proches de la réalité! Encore une fois, comme j'ai déjà pu vous le dire, plus le temps passe et plus les souvenirs de détails deviennent vague! je n'ai pas envie de dire n'importe quoi ou de mentir ! j'essaie vraiment de me souvenir au mieux et de vous en faire part. »

V.1.2. Fin de l'observation

L'objet s'éloigne et disparaît derrière les collines à l'azimut N330°E. Le témoin reprend la route. Elle téléphonera plusieurs fois sans obtenir de réponse de son compagnon. Elle arrive à son domicile de Liège dans un état de tension nerveuse important. VCD tremble, pleure, fait paniquer son compagnon et sa fille qui l'attendent avant de se coucher. Elle est incapable d'ouvrir le portail, dont elle a pourtant les clés ; frappe à la vitre d'entrée. Son compagnon est gagné par la tension nerveuse de VCD et a lui-même des difficultés à ouvrir.

Le témoin raconte son aventure avant de téléphoner au 100. Là, elle est orientée vers la police locale de la zone de Amay où elle explique ce qui lui est arrivé et demande s'il y a eu d'autres témoins. Elle téléphonera également à son père.

Croquis du témoin(s)

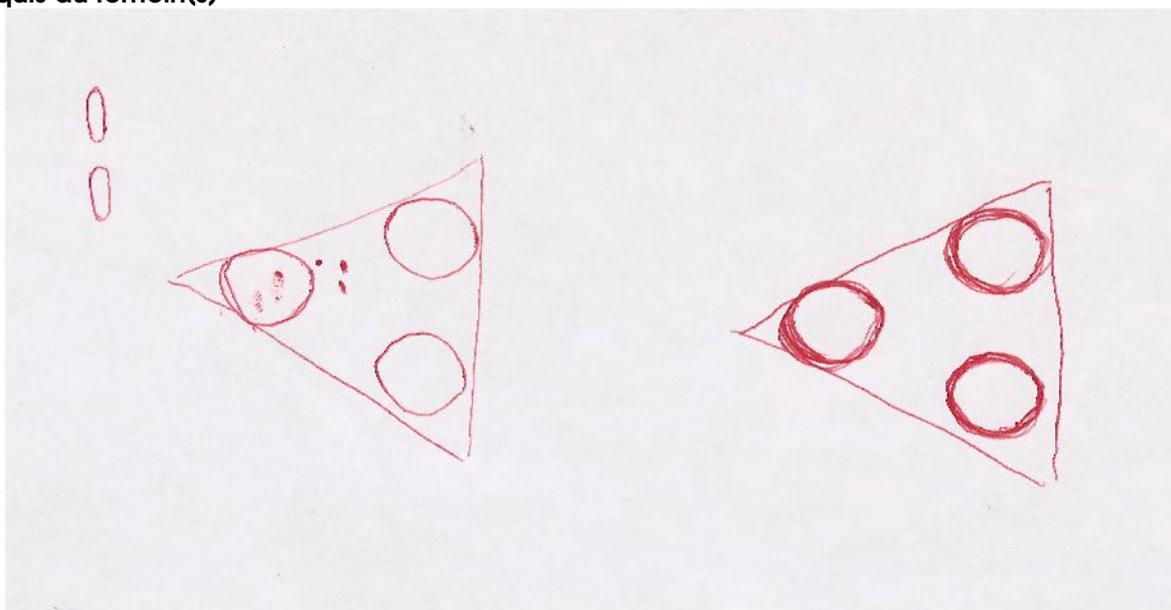


Figure 6 : dessin de l'objet vu d'en-dessous - le dessin de gauche présente l'objet avec les projecteurs allumés, le dessin de droite avec les cercles oranges



Figure 7 : dessin de l'objet en transparence placé sur le plan Google Map.

Nombre de phénomènes/objets différents : 1



Figure 8 : reconstitution par le témoin de l'observation du triangle au-dessus de l'usine au point 4 de la carte de la Figure 1



Figure 9 : reconstitution par le témoin de l'observation du triangle au-dessus de l'usine au point 5 - témoin à l'arrêt

V.2. Description détaillée du phénomène principal

Forme générale : triangle isocèle

Particularité ou détails de forme

Le témoin n'a pas vu d'épaisseur. En dehors des feux, peu de détails sont visibles. La forme est bien vue, en tous les cas le coin avant et latéral gauche.

Aspect de la surface: lisse

Couleur de l'objet : claire

Variations des couleurs

Néant

Luminosité : les phares blancs sont très intenses (on ne peut les soutenir du regard), les feux bleu et rouge sont moins intenses

Variation de luminosité

Les phares et feux s'éteignent après la première photo. A la place des projecteurs blancs, le témoin observe un halo orange

Nombre de feux : 6

Description des feux

Chronologiquement :

- Vision des feux rouge et bleu côte-à-côte situé sous l'objet et vision simultanée du feu blanc clignotant situé probablement au-dessus de l'objet et à droite en s'approchant de l'objet.
- Vision des 3 phares éclairant le toit de l'entrepôt. Le feu blanc clignotant n'est plus visible.
- Les trois gros phares se transforment en trois halos oranges.

Les feux bleu et rouge font $0,5^\circ$ de taille apparente en longueur. Ils sont légèrement en relief et se dégagent de la surface triangulaire lisse. Ils sont brillants mais non éblouissants. La taille du feu blanc clignotant n'a pas été estimée par le témoin. Il clignote à la manière d'un avion une fois puis deux fois.

Les phares blancs sont d'un diamètre important (8°). Ces dimensions estimées par le témoin sont cohérentes avec le dessin fait de l'objet. La taille du halo orange est identique. Ces feux ne présentent aucun relief par rapport à la surface de la base du triangle. Leur intensité est très forte et on ne peut les soutenir facilement du regard mais on distingue bien leur bords ronds. La lumière sortant des phares blancs est comparable à un rideau. On voit les bords des faisceaux qui descendent sur le toit et l'éclaire intensément. Le toit est blanc à cause de cette lumière intense. La lumière ne descend pas jusqu'au sol et n'éclaire pas les murs de l'entrepôt alors que le témoin signale que au moins une pointe du triangle dépasse de la structure.

Bruit : néant

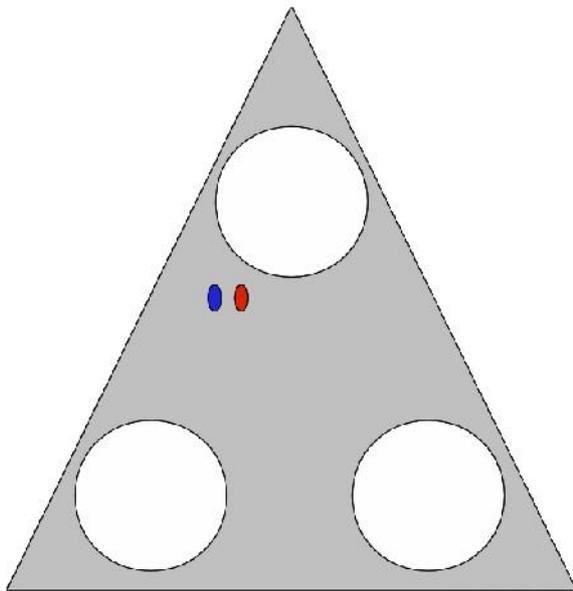


Figure 10 : reconstitution de l'objet par l'enquêteur



Figure 11 : vision éloignée des lumières point 1 à 4

Figure 12 : reconstitution au point 4, au moment où la nationale passe au-dessus de la rue du Parc Industriel

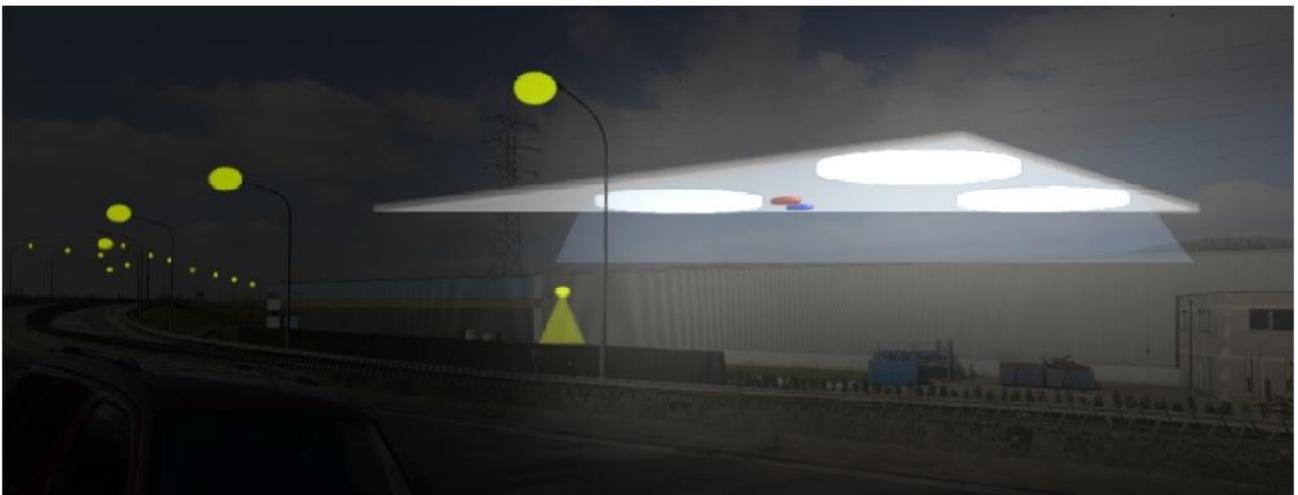


Figure 13 : reconstitution au point 5, vue de l'objet au-dessus de l'entreprise

V.3. Description de la position et des mouvements du phénomène principal

V.3.1. Position et dimensions le phénomène au plus près

Azimut :	N257°E (pointe) – N338°E (base)
Distance :	80m (du centre de l'objet)
Taille angulaire :	entre 43° et 81° selon les méthodes
Taille réelle correspondante :	base 73m, hauteur 80m en prenant 60° comme étant la taille angulaire la plus probable (voir ci-dessous dans les remarques concernant les calculs).
Epaisseur de l'objet :	maximum 20m (en assumant que la pointe non visible de l'objet était sous les câbles)
Élévation :	7,34° (base de la plateforme triangulaire)
Altitude :	19m (par rapport au sol)
Déplacement :	Complexe
Direction générale du déplacement :	N330°E (fuite)
Vitesse :	de 0 à 199km/h
Variation de vitesse :	régulière (pas d'impression d'à-coup l'objet glisse)
Accélération calculée :	5,6m/sec ² (0,56 G) si l'accélération est constante

Autres éléments concernant le trajet

L'objet est plus bas que les câbles électriques. Au moment de son départ, le témoin, qui n'avait pas vu les câbles, décrit clairement le mouvement nécessaire à l'objet pour éviter de les toucher.

Remarques concernant la méthode et la précision des calculs

1. Position de l'objet

L'objet est stationnaire. Le témoin se déplace et en fait en partie le tour. Il y a donc **une triangulation visuelle** par le témoin qui le voit à partir de deux positions différentes représentées aux Figures 12 et 13. La Figure 14 montre la triangulation sur l'image satellite.

Les repères sont nombreux (voir à ce propos la Figure 2). Nous avons utilisés deux outils de mesure. Pour les distances, il s'agit de Google Earth. La précision dépend de la définition de Google Earth. Celle-ci est correcte à un ou deux mètres près.

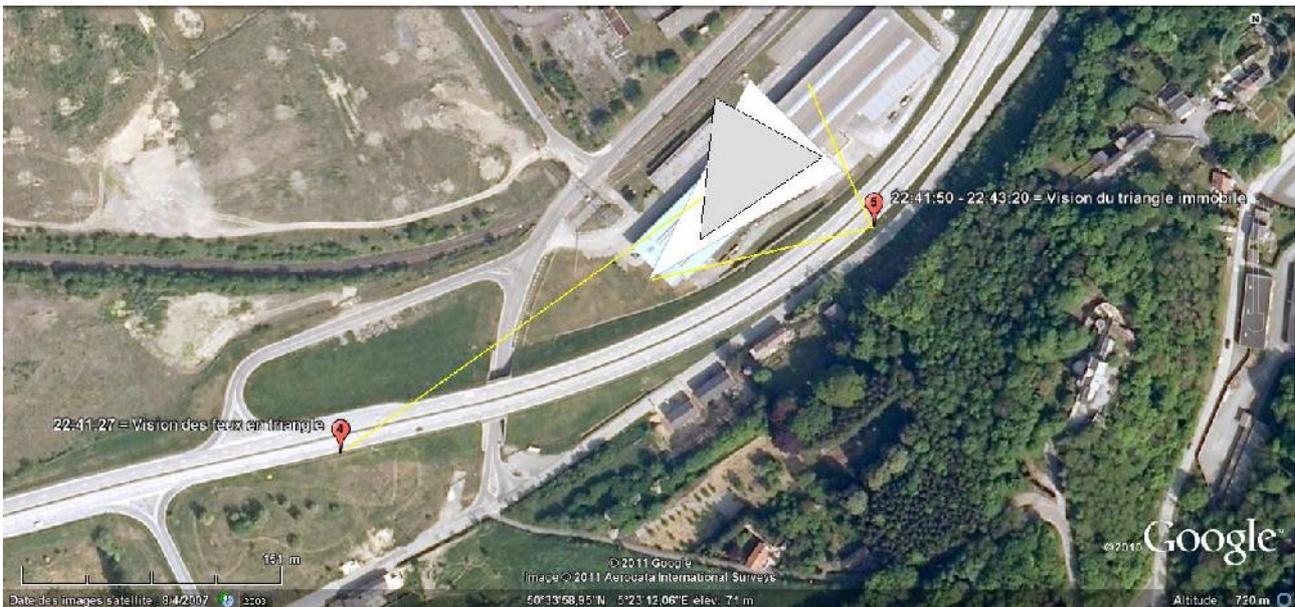


Figure 14 : triangulation de l'objet par le témoin qui se déplace de la position 4 à 5, l'objet restant immobile. En blanc la surface maximale de l'objet en gris la surface la plus probable.

2. Dimensions

Les dimensions dépendent pour une part de la position et donc des distances, d'autre part de l'estimation de la taille angulaire par le témoin et enfin de l'orientation de l'objet. Ces deux derniers paramètres dépendent fortement des perceptions du témoin.

Sur le terrain, à l'aide de jumelles orientées le témoin indique deux azimuts, l'un pour la pointe « avant » (N257°E) et l'autre pour l'une des pointes arrière de la base (N338°E). Ces azimuts sont reproduits sur la Figure 14 à partir du point 5 (traits jaunes). La Figure 15 ci-dessous, montre ce que cela représente en photo panoramique.

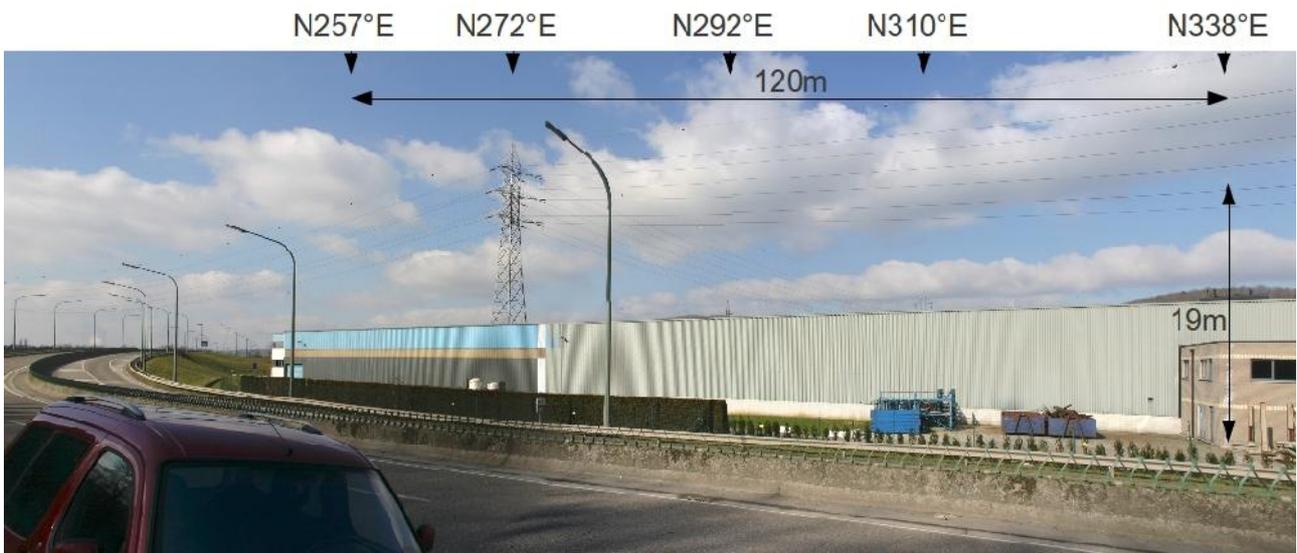


Figure 15 : panoramique de l'usine survolée

le témoin nous signale cependant, qu'étant donné un défaut corrigé de sa vision (strabisme divergent), elle a eu des difficultés à focaliser sur le compas qui se trouve sous le champ de vision

tout en conservant la vision globale (Figure 16).

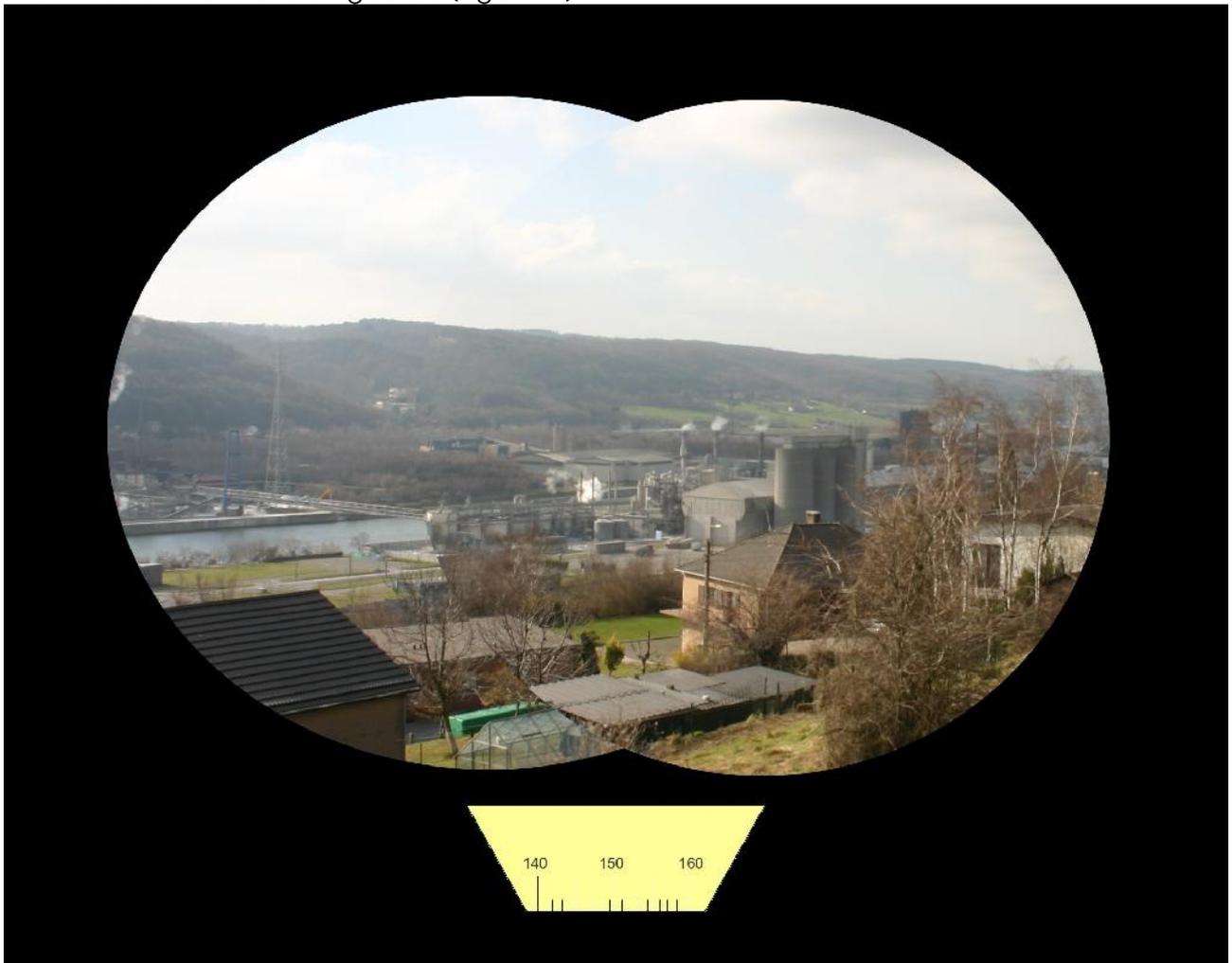


Figure 16 : vision du compas en bas au travers des jumelles

Une seconde estimation de la taille angulaire est donnée par la photo de la Figure 17 a. Le témoin donne l'écartement avec ses bras. Une mesure directe donne 43° mais les bras ne sont pas dans le même plan que la photo. Une troisième estimation est possible à partir de cette même photo. Selon le témoin l'objet était au double de la hauteur de l'entrepôt (Figure 17 b) .

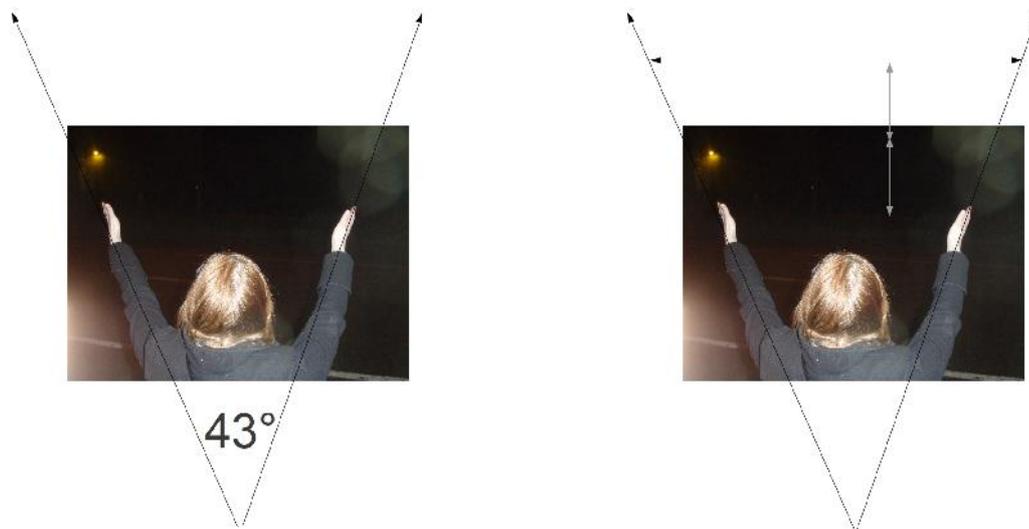
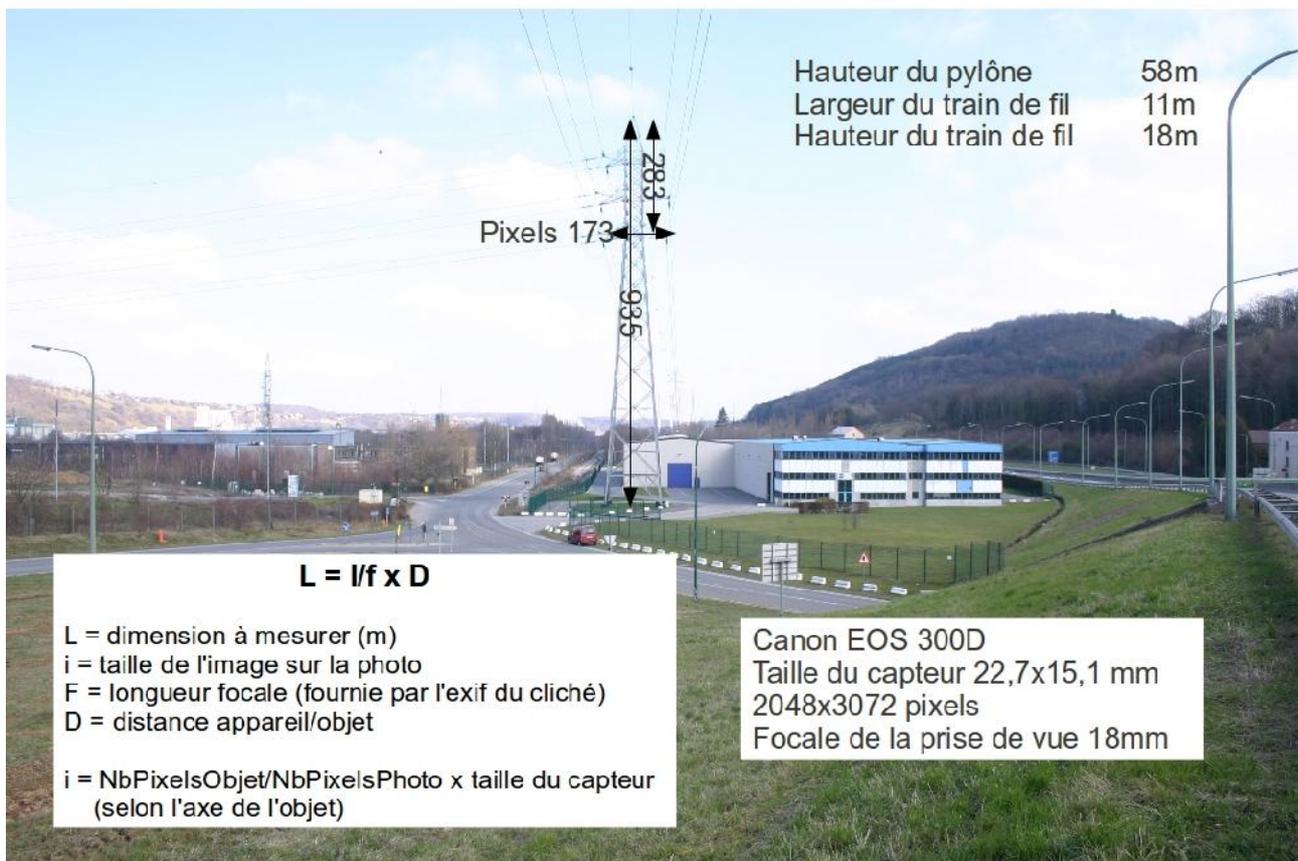


Figure 17 : a) mesure directe d'angle et b) à partir de l'angle du champ de la photo

Sur cette image, partie b), on peut voir qu'au double de la hauteur de l'entrepôt (symbolisée par la double flèche grise superposée), la distance entre les deux bras de l'angle est équivalente et même légèrement supérieure à la taille de la photo. Cette photo a été prise à une focale de 6,7mm avec un appareil digital compact Olympus μ 770. Son capteur a une taille de 1/2.3" et le champ de la photo est calculé à 56,5° (<http://fcalc.net/online/>). **Nous retiendrons comme taille angulaire la plus probable 60°.** Ce qui correspond au triangle gris de la Figure 14. En reportant ces données sur Google Earth ou, par calcul, on trouve les dimensions renseignées plus haut.

3. Altitude

L'élévation est celle donnée par le témoin au point 5 et à l'arrêt (deux fois la hauteur de l'usine voir Figure 15). Nous en concluons que l'objet était situé sous la hauteur des câbles électriques et son mouvement pour s'en écarter au moment du départ, semble le confirmer. Nous avons utilisé les photos pour déterminer l'altitude. Le principe de mesure est basé sur celui de l'équivalence focale. Le rapport entre la taille sur le film/capteur et la distance focale (si image nette) est identique au rapport distance réelle et taille réelle de l'objet (voir Figure 18). La base de l'objet était située à 19m au-dessus du sol. Nous l'avons déterminé grâce à l'une des photos qui composent le panorama de la Figure 15.



Pylône 1

Figure 18 : calcul des dimensions par le principe d'équivalence focale

Il est fort probable que l'objet avait la pointe la plus distante du témoin sous les câbles de la ligne. Cette ligne est portée par les pylônes 1 et 2 de la Figure 2. La base du train de fils au niveau du pylône 1, comme le montre la Figure 18, est située à 47m du sol. L'objet à sa base, à 19m du sol, son épaisseur maximale au niveau de la partie située sous la pointe est de 21m. Nous avons vu d'autre part que les câbles sont probablement à 5m sous ce niveau au coin nord de l'usine. A l'emplacement probable de la pointe du triangle. Ils sont certainement déjà un mètre plus bas soit pour l'objet une hauteur maximale de 20m (Figure 19).

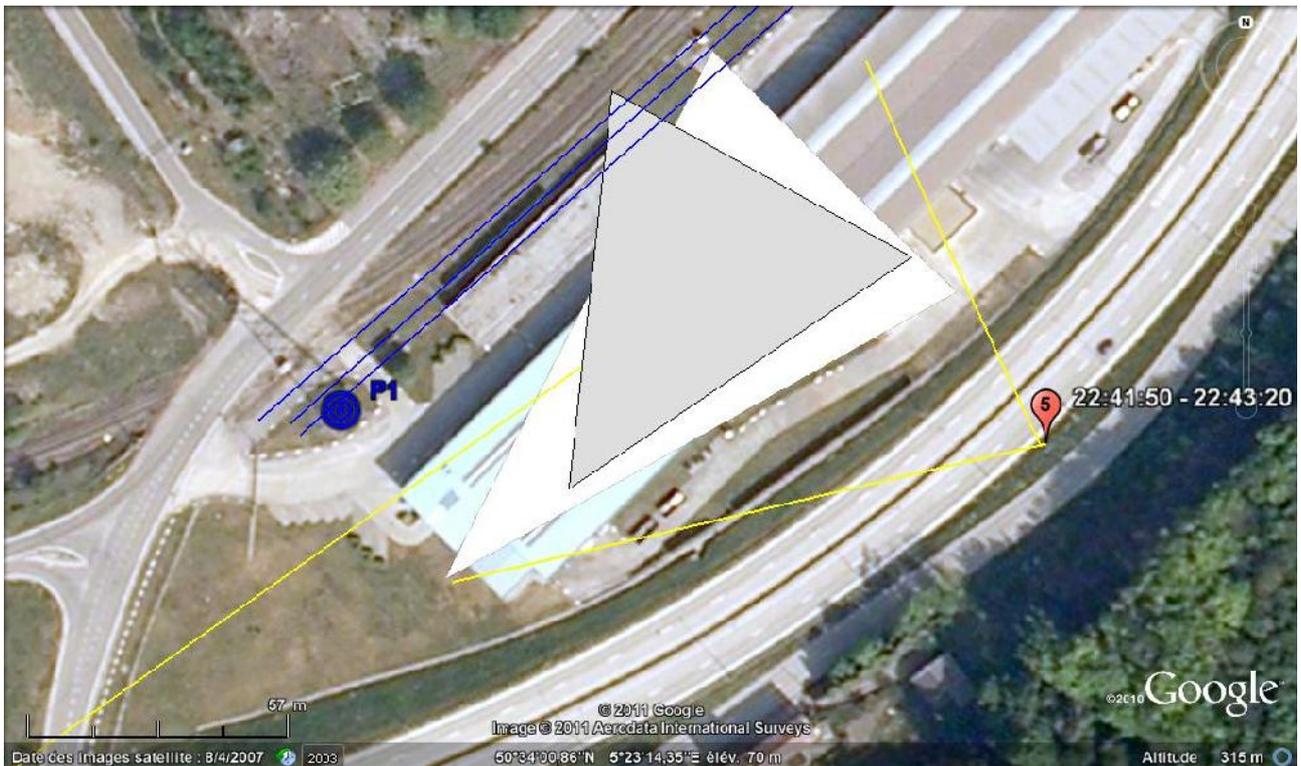


Figure 19 : vision rapprochée de l'objet sur Google Earth. Sa pointe nord est sous les câbles

Cette position est éminemment dangereuse, aucun aéronef connu, aucun pilote ne prendrait un tel risque. Pourtant, cette position est la plus cohérente avec le témoignage. **D'autre part, le témoin qui n'avait pas vu les câbles électriques au moment de l'observation (propos recueillis sur le terrain lors de la reconstitution le dimanche 20 février 2011 en présence des trois enquêteurs), décrit, au moment du départ de l'objet, un léger basculement, un décrochage lent vers l'avant puis une courbe ascendante comme pour éviter le train de fils.**

4. Vitesse

La direction de fuite de l'objet a été particulièrement difficile à déterminer. Le témoin indique sur le terrain l'azimut N330°E mais précise dans son témoignage qu'elle le voit frôler le sommet tantôt des terrils, tantôt des collines. Elle voit ce sommet car il y a des lumières. Le panorama de la Figure 15 montre que peu de sommets sont visibles depuis la position où les photos sont prises. Celles-ci ont été prises sur un talus en pente, un peu plus haut que le bord de la route et en position debout. On voit effectivement le sommet du terril de la carrière Wauters. Son azimut est effectivement de N330°E. Le témoin se situait cependant un peu plus bas le long de la route et assise dans son véhicule. Enfin, il n'y a pas de chapelets de lumières sur cette colline mais une lumière diffuse très faible provenant de la carrière comme le montre la photo de la Figure 20. On remarque par contre les lumières qui balisent la haute cheminée de l'usine Prayon (Azimut N358°E).

Lors du second interview le témoin indique que l'objet est parti vers des lumières bien plus à droite que le panorama que nous lui montrons. Les premières lumières visibles sont celles des hauteurs de l'agglomération de Engis comme le montre la photo de la Figure 21 et celles-ci sont situées à l'azimut N5°E.

Toutefois, suite à une nouvelle question, étant retournée sur place, VCD confirme que l'objet est parti à gauche de la cheminée. **Nous retiendrons donc N330°E comme azimut de fuite.**



Figure 20 : le centre de la photo correspond à l'azimut de N330°E, direction de fuite donnée sur le terrain par le témoin

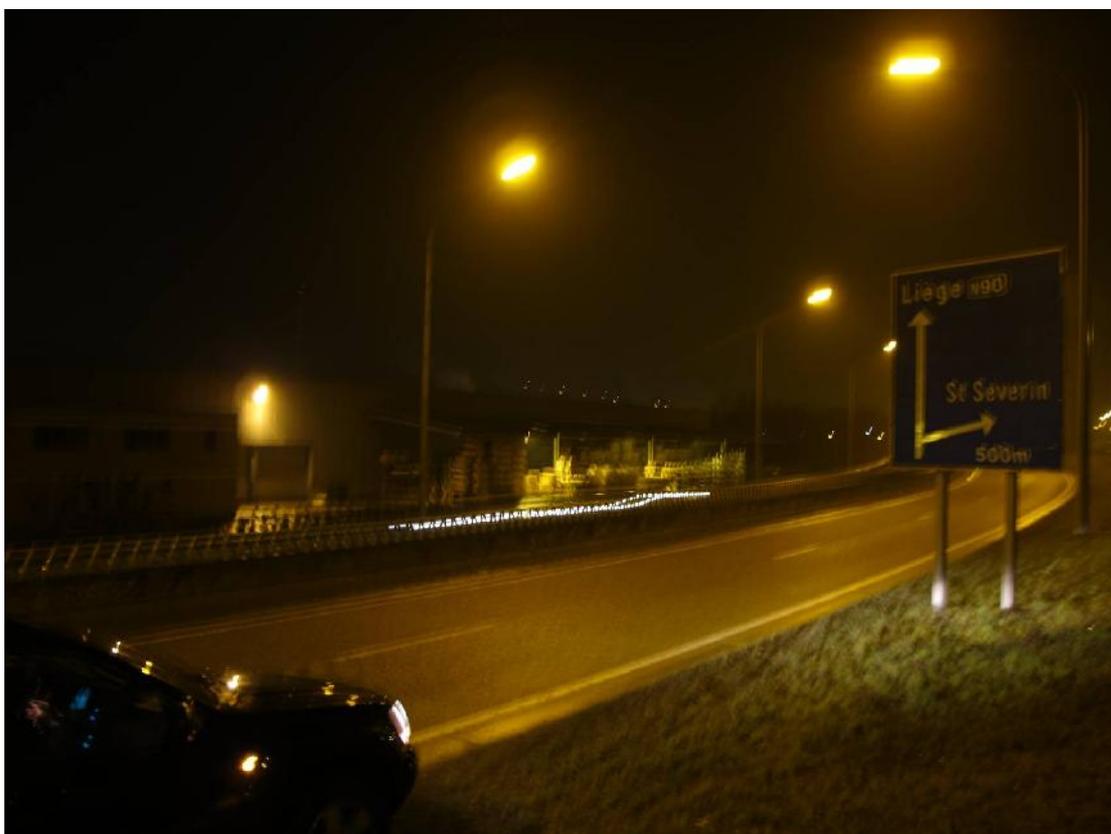
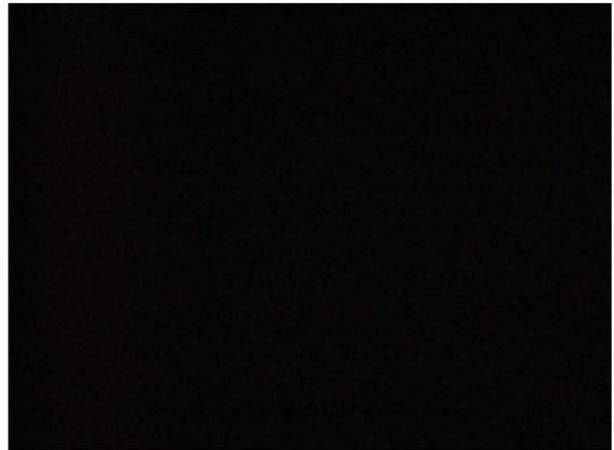


Figure 21 : au centre de l'image on aperçoit les lumières de l'agglomération d'Engis à N5°E

La durée de l'éloignement peut être estimée à l'aide de l'intervalle entre les photos. Le premier cliché est simultané avec le début de la manœuvre de l'objet. Le second est réalisé lorsque l'objet s'est dégagé de sa position stationnaire et commence à s'éloigner. Il y a 9 secondes entre les deux clichés (Figure 22). Le témoin indique qu'entre le second cliché et la disparition de l'objet, il s'est déroulé un peu plus de 9 secondes mais pas deux fois plus.



Sony DSCW80 – f 5,8
– 1/40 seconde iso 125 et flash –
prise à 22:42:50
Le trait lumineux est celui de la
lampe de la route

Sony DSCW80 – f 15,1
– 1/50 seconde iso 800 et flash –
prise à 22:42:59

Figure 22 : les deux photos prises par le témoin

Nous estimons que l'objet a pris cinq secondes pour faire sa manœuvre et qu'il a mis quinze secondes pour disparaître de la vue du témoin. Il aurait donc parcouru la distance de la Figure 23 en 20 secondes.

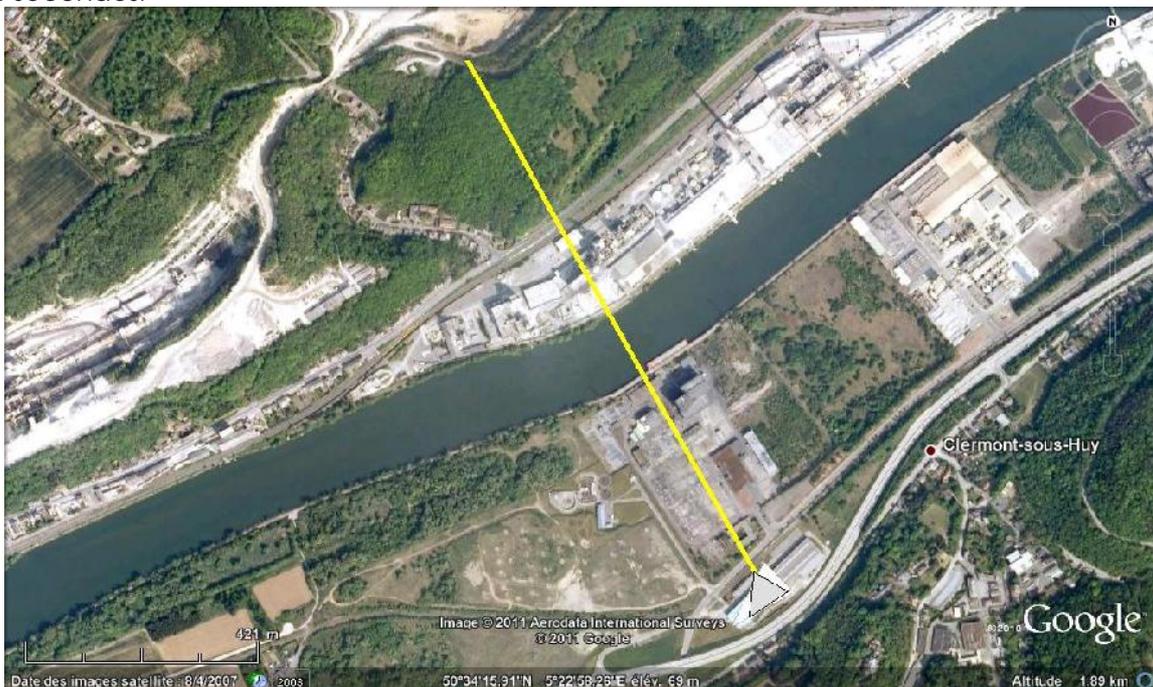


Figure 23 : la ligne jaune est la ligne de fuite vers l'azimut N5°E

La distance parcourue est de 1107m en 20 secondes soit 199 km/h. Le témoin n'a pas l'impression de variation de vitesse, nous supposons donc une accélération constante. Celle-ci est donc calculable par la formule $a = (2 \times \text{distance} / \text{temps au carré})$ soit 5,6m/sec².

V.5. Effets physiologiques et physiques du phénomène sur l'environnement

Effets sur le sol et les matériaux

Néant

Effets sur la flore

Néant

Effets sur les animaux

Néant

Effets sur les témoins

Le témoin est particulièrement secouée par ce qu'elle a vu. Elle éprouve une grande « excitation », un besoin d'en parler et de trouver une explication et/ou d'autres témoins. Elle tremble et pleure de retour à son domicile. Ce stress est tellement important qu'il se transmet à son compagnon et à sa fille présente à son retour au domicile. Son compagnon signale que ce comportement n'est pas du tout habituel. Elle a du avoir « rétrospectivement » très peur car sur le moment VCD dit ne pas ressentir d'émotion particulière. VCD consultera des psychologues par téléphone dans les jours qui suivent.

VI. L'enquête

VI.1. Les enquêteurs

Nombre d'enquêteurs : 3

VI.1.1. Premier enquêteur

Nom : Jean-Marc Wattecamps
Adresse : 37 Avenue des Combattants
1490 Court-Saint-Etienne - Belgique
Tél. : 010 616750
Email : jean-marc@famillewattecamps.be
Etat civil : né à Mons le 07/03/1965
marié, deux enfants
Formation : licence en géologie et master en environnement
Profession : employé en environnement

Nombre d'enquêtes réalisées : 18

Position de l'enquêteur par rapport au phénomène OVNI

Le phénomène est complexe. Chaque observation est un cas unique et particulier. Je préfère ne pas travailler sur base d'une hypothèse explicative globale. L'enquête doit consister en la collecte et la vérification des éléments des témoignages, notamment par comparaison avec des objets connus, lorsque c'est possible. L'enquêteur doit présenter les éléments de la façon la plus précise et la plus appropriée à une étude ultérieure.

VI.1.2. Deuxième enquêteur

Nom : Patrick Ferryn
Adresse : 36 Avenue Edmond Parmentier
1150 Woluwé-Saint-Pierre
Tél. : 02.768.0950
Email : cobeps@skynet.be
Etat civil : Marié

Formation :

Profession : Réalisateur

Nombre d'enquêtes réalisées :

Position de l'enquêteur par rapport au phénomène OVNI

Très honnêtement, je ne *sais* toujours pas et je ne *crois* rien. Je n'ai aucune conviction ni aucune

théorie à faire valoir. Je pense que si je *savais* ou *croyais*, je cesserais de chercher. Simplement, je suis curieux, je ne comprends pas ce qui se passe et suis insatisfait de certaines explications qu'on nous propose.

VI.1.3. Troisième enquêteur

Nom : Michel de Neve

Adresse : 4 Rue Magritte
4920 Sougné-Remouchamps

Tél. :

Email : micheldeneve@gmail.com

Etat civil : Divorcé

Formation : Ecole normale, Géobiologie

Profession : Instituteur

Nombre d'enquêtes réalisées :

Position de l'enquêteur par rapport au phénomène OVNI

VI.2. Les recherches

Date du début de l'enquête : 18/02/2011

Date de fin de l'enquête : 07/05/2011

VI.2.1. Etapes de l'enquête et vérifications réalisées

- 18/02/2011 : PFN découvre le témoignage sur ufofu et prend contact avec le responsable du blog. Il entre en contact avec VCD. L'entend par téléphone. Il contacte JMWS et MDNE. Il organise une rencontre pour entendre VCD.
- 19/02/2011 : PFN obtient du témoin les coordonnées précises du lieu de l'observation.
- 19/02/2011 : PFN contacte la police de Amay pour avoir confirmation de l'appel de VCD et savoir s'il y a eu un PV et d'autres témoins qui se seraient manifestés.
- 20/02/2011 : PFN, JMWS et MDNE rencontrent VCD chez elle, discutent avec son compagnon, sa fille de 10 ans. Ils entendent le témoignage et reconstituent l'observation à l'endroit où elle s'est déroulée.
- 22/02/2011 : PFN recontacte la police de Amay
- 22/02/2011 : PFN demande des précisions sur l'itinéraire de départ de l'objet à VCD.
- 24/02/2011 : JMWS suggère de diffuser un appel à témoin par voie de presse. Il rédige une proposition. PFN et MDNE ne sont pas convaincus par cette démarche et préfèrent réaliser sur le terrain une enquête de voisinage.
- 24/02/2011 : JMWS continue à surveiller les forums, entre autre, pour voir si d'autres témoins se manifestent. Il poursuivra régulièrement ce travail. Le 20 mars 2011 le cas n'est plus relayé et il n'y a plus aucune information nouvelle échangée sur les forums. Par contre JMWS découvre qu'une enquête est menée par un policier belge surnommé Jean-Baptiste. Il

- trouve le témoin via ses collègues de la police de Amay et entre en contact avec le témoin. Jean-Baptiste propose de travailler de concert.
- 24/02/2011 : PFN obtient d'un contact XXX fiable (radariste), la description d'un vol d'avion qui pourrait peut-être apporter une explication à l'observation. Cette information entraînera de nombreux échanges entre les enquêteurs. Jean-Baptiste n'est pas tenu au courant de cette information, tant qu'une rencontre n'est pas organisée.
 - 24/02/2011 : JMWS demande au témoin de prendre une photo d'une horloge donnant l'heure exacte afin d'avoir l'heure de la prise de vue.
 - 25/02/2011 : VCD envoie une photo de l'horloge d'un PC, le décalage est de moins quatre minutes et trente secondes. Il demandera fin avril à VCD de confirmer l'heure de référence de ce PC qui est correcte à 2 secondes près.
 - 25/02/2011 : JMWS présente en réunion du COBEPS, les premiers éléments de l'enquête.
 - 25/02/2011 : VCD précise que son compagnon a remarqué une caméra 360° sur le toit de ZZZ, usine voisine.
 - 25/02/2011 : PFN demande à Vanessa si elle porte des verres de contact.
 - 28/02/2011 : VCD répond à la question concernant les lentilles : la réponse est négative. Cependant elle a une légère myopie corrigée par des lunettes qu'elle ne porte pas en permanence et pas ce soir-là.
 - 01/03/2011 : Informations complémentaires apportées par XXX, l'avion est blanc ou beige.
 - 04/03/2011 : JMWS demande à l'entreprise IMC s'il est possible de visionner les images des caméras de sécurité. Aucune réponse ne sera jamais obtenue.
 - 06/03/2011 : JMWS retourne sur le terrain de l'observation et pendant deux heures et trente minutes, contacte quelques commerces à Engis et demande à des passants s'ils ont eu connaissance d'autres témoins. Les réponses sont négatives. Il reconstitue le parcours du témoin à l'aide d'un GPS et prend un grand nombre de photos et de mesures. Il établit une reconstitution chronologique qu'il compare aux données du vol.
 - 08/03/2011 : JMWS reconstitue la topographie des lieux de l'observation en particulier la position et la hauteur des pylônes et la largeur des trains de câbles. Il place l'objet sur les indications du témoin.
 - 11/03/2011 : JMWS reconstitue et compare le trajet de le témoin et celui de l'avion ainsi que les élévations respectives, selon les indications initiales de la source XXX et également , en fonction de la topographie. Il y a des incohérences dans la vitesse de l'avion.
 - 14/03/2011 : JMWS contacte l'usine ZZZ voisine de IMC pour demande l'accès aux enregistrements.
 - 14/03/2011 : PFN reprend contact avec la source XXX pour préciser les paramètres du vol car l'analyse a révélé des erreurs de timing et/ou de trajet suivi par l'avion suspecté.
 - 15/03/2011 : PFN obtient les renseignements de la source XXX. L'avion est bien parti à 22:41:00 mais a viré au-dessus de Chapon-Seraing à 22:43:00. Il ne pouvait donc pas être au-dessus de Engis à ce moment mais un peu plus tard (deux minutes maximum). Il apparaît également que la courbe pouvait avoir entraîné l'avion plus en amont à proximité de Amay ou encore en amont de Huy car la centrale de Thiange ne peut être survolée.
 - 15/03/2011 : PFN obtient d'une seconde source YYY fiable (radariste militaire) confirmation du vol mais aussi des paramètres éminemment variables de la trajectoire précise de l'avion. En bref l'avion peut ou peut ne pas avoir survolé Engis.
 - 18/03/2011 : JMWS se renseigne sur les tests de personnalité et notamment sur le questionnaire mis au point à Maastricht par Merckelbach, le CEQ censé mesurer le caractère « fantasy prone » des personnes. Il communique le questionnaire traduit de l'anglais à PFN, MDNE et DVAE qui le soumet à une psychologue de ses connaissances.
 - 19/03/2011 : la source YYY communique une nouvelle trajectoire de l'avion. Dans celle-ci l'avion passe au-dessus de Huy, pour ensuite s'éloigner clairement vers l'est en direction de Verviers. PFN essaie d'obtenir d'autres informations les jours suivants. Sans succès.
 - 21/03/2011 : MDNE fait une enquête de voisinage à Clermont-Sous-Huy. Celle-ci ne donne rien. Il visite l'entreprise IMC. Aucune caméra de surveillance ne pointe sur le toit. Personne n'a rien signalé à l'entreprise. MDNE visite également ZZZ. Il y a des caméras 360° dont une qui cadre le toit de IMC. Malheureusement, les données sont effacées tous les 28 jours. Un

responsable promet de demander aux informaticiens pour savoir s'il est possible de récupérer les images. Toutefois, il signale qu'il y a en permanence deux vigiles et que rien de particulier n'a été signalé ce soir là à sa connaissance.

- 24/03/2011 : JMWS demande une expertise à deux chercheurs en psychologie de l'UCL à propos du CEQ. Il ne l'obtient pas. Il demande d'une nouvelle rencontre avec VCD.
- 31/03/2011 : JMWS demande à PBT, responsable d'une importante société informatique, de prendre contact avec la société ZZZ afin d'étudier la possibilité de récupérer les données effacées.
- 31/03/2011 : MDNE a un nouveau contact avec un des responsables de ZZZ qui serait d'accord pour une tentative de récupération par un informaticien du COBEPS. Il signale que les vigiles auraient vu des gyrophares ce soir là à proximité du site de l'observation.
- 04/04/2011 : PBT après un contact avec un des responsables de ZZZ signale que la récupération est très complexe et nécessiterait une intervention très lourde et probablement coûteuse sans garantie de succès. Il estime les chances à 1%. Cette piste est abandonnée.
- 05/04/2011 : le policier Jean-Baptiste est sollicité. Il s'agit de se renseigner auprès de ses collègues de Amay afin de savoir si, ce soir là, une intervention de police aurait eu lieu à proximité du site de l'observation, justifiant les gyrophares observés par les vigiles de la société ZZZ. Il se renseignera auprès de IMC afin de savoir s'il y a eu des perturbations du système d'alarmes ou électrique ce soir là.
- 05/04/2011 : seconde rencontre de une heure et trente minutes avec VCD après avoir regroupé les questions en comité d'enquête. Au terme de l'interview, JMWS, PFN, MDNE retournent sur le site et tentent également d'entrer en contact avec les agents de sécurité du zoning et de la Poudrerie (PBT SA). Ils trouvent le poste de garde surélevé et discutent durant une dizaine de minutes avec l'un des gardes de faction. Celui-ci fait partie du Groupe 4 Sécurité. De ce poste surélevé les gardes ont une vision sur tout le zoning.
- 06/04/2011 : Jean-Baptiste confirme qu'il n'y a pas eu intervention de police. Il ne peut être certain concernant les pompiers mais c'est peu probable.
- 14/04/2011 : VCD remplit le questionnaire CEQ. Elle obtient le score de 3.
- 15/04/2011 : JMWS prend contact avec Tectéo en charge des réseaux basse et moyenne tensions et Elia haute tension, afin de savoir s'il y a eu des perturbations dans le courant électrique dans la zone au moment de l'observation.
- 19/04/2011 : MDNE interroge les vigiles de la société ZZZ. Les gyrophares étaient blancs, l'heure et la situation précise en correspond pas. Il obtient une photo de la vision de la caméra. Un bandeau noir recouvre la zone où l'objet se trouvait.
- 22/04/2011 : JMWS obtient de Tectéo l'information qu'aucune perturbation n'a été enregistrée chez les particuliers autour de la zone d'observation le 12 février 2011. JMWS relance une demande d'information à Elia. La première demande étant restée sans réponse.
- 30/04/2011 : JMWS finalise les reconstitutions graphiques. Il regroupe un ensemble de questions pour le témoin.
- 02/05/2011 : JMWS envoie à VCD les reconstitutions pour avis ainsi que les dernières questions.
- 07/05/2011 : VCD répond.
- 22/05/2011 : JMWS finalise le premier rapport.
- 01/06/2011 : Interview du père de VCD, témoin de moralité
- 18/06/2011 : rencontre avec une psychothérapeute MHX – spécialisée dans l'accompagnement des victimes de viol et pratiquant l'hypnose conversationnelle pour aider les personnes victimes d'un choc traumatique.
- Tentative d'organisation d'une rencontre entre MHX et VCD.
- Recherche d'une autre expertise psychologique qui ne se mettra pas en place.
- Clôture du rapport.

VI.2.2. Evaluation du témoin par les enquêteurs

VCD est une personne qui semble tout à fait crédible. Elle est professionnellement bien insérée dans

son milieu. Elle est mère de famille. Elle s'exprime parfaitement bien. Elle explique très clairement, de façon chronologique et précise son expérience. Elle ne s'est pas contredite. Elle connaît également les limites de ses perceptions et reconnaît le caractère exceptionnel de son observation. Elle a eu les bonnes réactions : tenter d'arrêter une automobile pour avoir un second témoin, prendre des photographies et au terme de son observation, appeler la police et retourner sur place avec son compagnon. Enfin, secouée, elle a consulté des psychologues par téléphone. Elle n'a cependant pas largement parlé de son observation autour d'elle préférant choisir avec précaution les personnes à qui elle s'est confiée.

Elle a inscrit son témoignage sur Internet dans l'intention de stimuler d'autres témoignages mais a soigneusement gardé l'anonymat. Ses proches sont convaincus de sa sincérité. Tous ces éléments sont en faveur de la forte crédibilité du témoin. Contrairement à ce qui est mentionné, selon Benjamin D., animateur du forum, après vérification, il semble qu'elle n'est pas inscrite au forum <http://www.forum-ovni-ufologie.com>.

VCD a un intérêt marqué pour le mystère de l'Atlantide. Elle a un métier à forte composante artistique. Elle apprécie et connaît les séries de Science-fiction. Ces éléments constituent des points plus faibles au niveau de la crédibilité du témoin.

Interview du père de VCD – Témoin de moralité

Ci-dessous la retranscription de l'audition par téléphone (01/06/2011) du père de Vanessa, Mr. PCD

PFN : Pouvez-vous me faire le récit de ce qu'elle vous a raconté quand elle vous a téléphoné :

PCD : Oulàlà... vous savez, moi, quand elle m'a dit ça, j'étais plus paniqué qu'elle parce que je me demandais ce qui lui arrivait ? Bon, heu... je sais bien qu'elle m'a parlé de lumières, mais je ne sais pas tout quoi... franchement, vous dire exactement ce qu'elle m'a dit, je ne saurais plus parce que... je n'ai pas une mémoire heu... (rire), donc heu...

PFN : Vous n'avez plus son histoire en tête ?

PCD : Non, je sais bien qu'elle m'a dit quand elle arrivait là... du côté de Liège, ou quelque chose comme ça... je ne saurais même plus dire exactement où... au-dessus de l'usine, là, qu'elle a vu... une forme heu... je ne saurais même plus dire les mots qu'elle a employés parce que... heu...

PFN : Ca remonte déjà à quelque temps...

PCD : Oui, quand même, ça remonte à un petit bout de temps... comme je n'ai pas la mémoire... j'oublie souvent vite, donc heu... (rire)... Mais bon, voilà...

PFN : Quand est-ce qu'elle vous a appelé ?

PCD : Je pense qu'elle m'a téléphoné, oui, elle est rentrée, je pense, chez elle, et son compagnon, et puis après elle m'a appelé, oui...

PFN : Dans quel état l'avez-vous trouvée au téléphone ?

PCD : Ben, elle était assez heu... comment je vais dire... un peu paniquée, là. En fait... en fait, moi quand je l'ai compris heu... comment je vais dire ça... elle se demandait si ce qu'elle avait vu était vraiment ce qu'elle avait vu, quoi ! Ben, à la limite, elle me demandait : "M'enfin, est-ce que je ne suis pas folle ?"... Ben, je dis : "Ecoute, non, tu n'es pas folle..." Donc, heu... vous voyez, ce serait une personne qui est un peu imaginaire et tout ça, d'accord, mais... elle est quand même bien les deux sur terre, donc...

PFN : Oui, elle en a bien l'air...

PCD : Ouhiii, de ce côté là... mais elle, dans sa tête, elle n'était pas certaine heu... voyez ce que je veux dire ?

PFN : Oui...

PCD: Elle... elle l'a vu... mais elle se dit : "Est-ce que je l'ai vraiment vu, quoi ?" Mais je dis: "Ecoute, Vanessa, heu... tu n'es pas en train de rêver, puisque tu me téléphones, donc heu... c'est que..." C'est vrai que c'est évident...

PFN : Vous a-t-elle parlé de la police ?

PCD : Oui, oui, c'est ça, oui...

PFN : Sans rentrer dans... sans faire preuve d'indiscrétion, comment décririez-vous la personnalité de votre fille ?

PCD : Bon, heu... c'est quand même quelqu'un qui a les deux pieds sur terre... elle est quand même réfléchie... normalement, elle ne panique pas pour grand chose... Bon, ben ici, voilà, quoi. Non, c'est quelqu'un qui a quand même les idées claires et tout, donc heu...

...

PCD : Venant d'elle, quoi... heu... elle était quand même bien perturbée avec ça, hein...

PFN : Oui, je pense...

PCD : Oui, oui... Je ne sais pas ce qu'elle a vu... franchement, je ne sais pas ce qu'elle a vu mais... ce qu'elle a vu, ça lui a fait peur, hein...

PFN : C'est vrai que c'est inhabituel...

PCD : Oui... maintenant, à mon avis, elle est un petit peu plus heu... un peu plus calme, quoi... mais heu... les premières semaines, on ne parlait que de ça, quoi... Et elle cherchait du côté de... voilà quoi... C'est quelque chose qui l'a touchée énormément.

PFN : Je pense, en effet... Est-ce que dans son jeune temps, elle a été attiré par le merveilleux, le fantastique ou...

PCD : Noon... comme tous les enfants, hein... on rêve un peu et... ça d'accord, oui, mais heu... de ce côté là, non, non... elle n'a jamais été attirée par tout ça.

PFN : A votre connaissance, aurait-elle eu d'autres expériences de ce type-là ?

PCD : Non... non, non... c'est... ou alors qu'elle ne me l'aurait pas dit, mais ça m'étonnerait... puisqu'elle m'a téléphoné, donc heu... Non, pour moi... elle n'a jamais rien eu de ce côté-là, dans ce genre de chose quoi... non.

PFN : Ou quelqu'un d'autre dans votre entourage proche ?

PCD : De mon entourage heu... non... je lui ai juste dit, heu... bon, parce que je voyais bien qu'elle était perturbée avec tout ça... et moi j'ai un... enfin, comment je vais dire... un voisin, quoi, qui habite dans le village plus loin heu... à Hayot, qui lui a eu la même... le même genre de vision, je vais dire, mais il y a... y a, je sais pas moi... il y a bien... dans les années nonante... Je lui ai expliquée que lui aussi quand ça lui est arrivé, ben... il a été pendant longtemps, même maintenant, encore... quand on parle de ça... ça l'a fort frappé, quoi.

PFN : Il aurait vu quelque chose de semblable ?

PCD : Ben, y a pas que lui, hein... Ca a même passé, je ne sais pas si vous vous souvenez de ça... mais dans les années '90 ça a passé à la RTBF... Ils ont même confronté les gens pour voir heu... si ce qu'ils disaient ça tombait bien tous la même chose, quoi... C'est une de ces personnes-là que je connais, quoi...

...

PCD : Lui, celui-là... il a vu de près aussi, bon... Je ne sais pas ce qu'il a vu mais comme il parle... voilà, il a été perturbé par ça aussi...

PFN : Et à votre avis, il aurait vu quelque chose de très près ?

PCD : Oh, d'après ce qu'il a dit à ce moment-là, hein... je vous parle des années '90... oui, c'est quand même passé à la télé, oui ils l'ont vu d'assez près, apparemment... parce qu'il avait même fait des photos, je pense, hein...

PFN : Vous pensez qu'il y aurait moyen de retrouver cette personne ?

PCD : Cette personne-là ? Oh ça, je ne saurais pas vous dire, ça... C'est possible...

PFN : Vous n'avez plus de contact avec elle ?

PCD : Non, non, je n'ai jamais eu de contact... c'est parce que c'était une personne que je connaissais à ce moment-là, quoi... Et, forcément, ça a passé à la TV et on a dit : "On le connaît", et voilà... Non, non, ce n'est pas quelqu'un que je connais... mais je sais bien qu'il a été fort perturbé par ça...

PFN : Ce n'est pas une de vos connaissances, à vous ?

PCD : Non, non... voilà, quoi.

PFN : Avec le recul... bon, vous connaissez bien votre fille, quel regard jetez-vous là-dessus ? Qu'est ce que vous pensez qu'il lui est arrivé ?

PCD : Ben, heu... écoutez, je sais bien que c'est pas une menteuse, donc heu... donc, ça, ce qu'elle me dit, je la crois. Bon. Non, c'est vrai que, comment je vais dire... moi je ne crois pas à tout ça, mais... bon... chacun a ses pensées, chacun a ses... croit ce qui veut, et voilà... Je sais bien que c'est pas une menteuse, donc, ce qu'elle a vu, elle l'a vraiment vu... maintenant, bon, moi j'aimerais bien le voir aussi ! (rire)... Hein... Voilà, c'est tout ce que j'en pense... Quand elle m'en parle, je l'écoute... et puis ça s'arrête là... Je ne l'incite pas non plus à chercher plus loin parce que... je pense que de toute façon, chercher plus loin ça ne sert pas à grand chose... Je ne sais pas moi, vous êtes là-dedans... est-ce que depuis des années vous avez vu plus que... ce que les gens ont dit ?

PFN : Malheureusement non ! On ne comprend pas...

PCD : Voilà, c'est ça ! C'est sûr que ce qu'elle a vu, elle l'oubliera pas... bon, il faut vivre avec et puis... Ca ne sert à rien non plus d'essayer de chercher plus loin parce que... je pense, enfin, moi c'est mon avis, hein... je pense qu'on ne trouvera rien de plus... à moins qu'"ils" décideraient de montrer un peu plus, mais bon... (rire !). Mais c'est vrai que c'est possible... Peut-être que si j'avais vu comme elle l'a vu, ça me ferait changer d'avis aussi, hein... Quand on a pas vu, c'est pas facile de comprendre ni de croire, hein...

Compte-rendu de la rencontre avec MHX psychothérapeute.

MHX a visionné la cassette vidéo de la première rencontre entre VCD et les enquêteurs. Une rencontre avec la témoin n'a finalement pas été possible.

MHX donne sur cette base et en interaction avec deux des enquêteurs (PFN et JMWS) ses impressions du témoin :

- Semble de bonne foi ;
- Commence par douter ce qui est un bon signe. Elle adopte la cascade des hypothèses ;
- Son apparence est soignée et utilise avec soin bijoux et coiffure. Exigeante envers elle-même ;
- Manifeste une recherche d'honnêteté car elle n'annonce pas de fausses certitudes si elle ne se souvient plus de son observation ;
- A un regard critique sur elle-même.

MHX pense qu'il est indispensable de se placer du point de vue du témoin. Par exemple, le témoin va mentionner par des gestes de ses mains le mouvement de décollage de l'OVNI. Pour bien comprendre cette manœuvre de décollage, nous ne devons pas regarder du point de vue de la caméra mais bien tenter de nous placer au regard du témoin.

La question dérangeante du témoin unique a été soulevée. JMWS informe que d'autres voitures circulaient sur cette route à ce moment et aucune ne s'est arrêtée. De plus, des vigiles travaillaient dans un site industriel à proximité et un vigile a même effectué une ronde ce soir-là. Le témoin est complètement isolé. MHX se réfère à une étude menée en 1994 par Bertrand Rimé. Les faits : une femme a été violée en bas d'un immeuble lors d'une soirée d'été. Environ trente-cinq personnes prenaient l'air sur leur balcon et personne n'a réagit. En guise de conclusions de l'étude, les personnes qui ne sont pas isolées ont tendance à ne pas réagir car on pourrait critiquer leur intervention (pourquoi moi il y a d'autres personnes présentes qui vont réagir ? N'est-ce pas trop tard ? On peut me critiquer en pensant que je joue au héros...). Donc, la personne non isolée ne réagit pas de peur du jugement des autres. Par analogie, un autre conducteur aurait hésité à s'arrêter à proximité du témoin.

Concernant les perceptions, MHX ajoute que l'être humain ne voit que ce qu'il connaît, ce sur quoi il peut mettre des mots (exemple : les Inuits ont une multitude de mots pour décrire la neige). MHX pense qu'une personne doit avoir une certaine ouverture au phénomène OVNI pour pouvoir être capable d'en voir. Maintenant, la critique peut être facile : si quelqu'un lit un livre sur les OVNI et en voit, serions-nous dans une hypothèse psychosociologique dans le sens où « cela m'intéresse et donc mon esprit m'en fait voir »? MHX ne le pense pas car la lecture d'ouvrages sur les OVNI démontre une ouverture de l'Esprit. Pour paraphraser : être ouvert au phénomène OVNI me permettrait d'être davantage capable d'en voir si ce phénomène se manifeste. Mais être ouvert ne crée pas une manifestation du phénomène.

Quant à l'opportunité de recourir à des tests de personnalité, MHX (qui ne les pratique pas) se pose la question de savoir ce que ces tests pourraient apporter ? Peut-être que l'OVNI d'Engis était rond au lieu d'être triangulaire...mais cela ne remet pas en cause l'observation d'un OVNI. MHX nous indique les noms de Bernard Rimé (Etude des émotions) et de Xavier Renders (ancien doyen de la faculté de psychologie – excellente méthodologie) comme éventuelles personnes ressources.

En guise de conclusion, le témoin d'Engis ne semble pas avoir de problèmes psychologiques.

La balance est très fortement en faveur de la crédibilité et de la sincérité du témoin.

Nous avons demandé à VCD de compléter les 25 questions du test CEQ développé par MERCKELBACH H., HORSELENBERG R. & MURIS P. (2001). Le témoin l'a auto-complété depuis son domicile, par écrit. Le score obtenu est de 3. La méthodologie et le traitement du questionnaire est simple. Le témoin doit répondre aux questions par oui ou non. Le nombre de oui donne le score. Le

test a surtout été employé avec succès par ces chercheurs à Maastricht qui le considère comme fiable par rapport au test ICMI et aux autres tests de personnalité corrélés avec ce que l'on sait de des personnes « fantasy prone ». Le score moyen d'une population lambda pour les hommes est de 9,2 avec une déviation standard de 4,4 et de 8,7 avec une déviation standard de 4 pour les dames. JMWS obtient un score de 5, MDNE de 9. Ni le témoin, ni les enquêteurs ne semblent sujet à la fantaisie.

Notons cependant que ce test a été traduit de l'anglais pas nos soins sans être validé sous cette forme. Toutefois, celui-ci pourrait être utilisé plus régulièrement dans les enquêtes dans l'avenir après validation par des chercheurs en psychologie.

VI.2.3. Evaluation du phénomène observé

Le témoignage, porté par l'excellente crédibilité et sincérité de VCD, décrit un objet à ce jour clairement non identifié. Le témoin aurait-il pu être trompé par un objet conventionnel vu dans des conditions exceptionnelles ?

Il n'y a pas de structure provisoire comme une grue, un échafaudage, un panneaux publicitaire qui peut expliquer l'observation car le témoin et son compagnon y sont retournés le lendemain sans rien observer de tel. Les enquêteurs ont eux-mêmes constatés l'absence de telle structure le 20 février 2011 lors de la reconstitution. Alors pourrait-on trouver une explication ?

VI.2.3.1. Un avion ?

Pourrait-il s'agir d'un avion ? A priori non. L'objet est triangulé par le mouvement du témoin qui le voit de loin immobile puis de face et de profil. Nous allons toutefois examiner cette possibilité de confusion car les sources XXX et YYY nous informent que ce soir-là un avion a décollé de Bierset à 21:41:00 et a suivi la procédure du « boomerang » (Figure 24) nécessaire pour éviter le survol de la centrale nucléaire de Thiange.

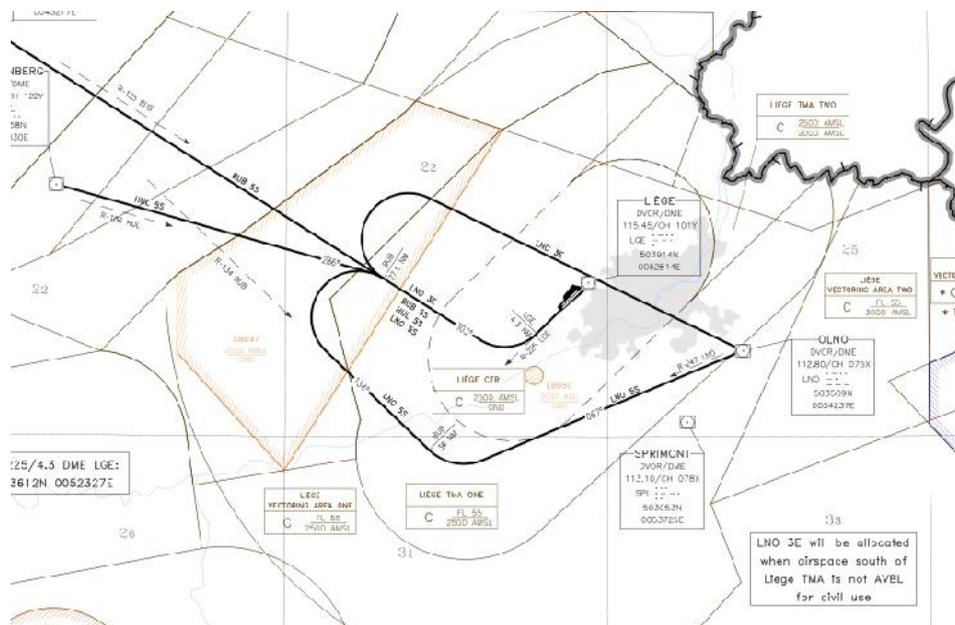


Figure 24 : procédure du « boomerang » (LNO55)

VCD pouvait-elle voir l'avion ?

Il apparaît difficile de situer précisément ce soir là l'avion sur cette trajectoire. Les contacts nous informent de l'heure précise du décollage 22:41:00 et de l'heure du virage au-dessus de Chapon-Seraing 22:43:00. Maintenant selon différents paramètres comme le type d'avion, les conditions météorologiques, la charge de l'appareil et l'humeur du pilote, la courbe peut être plus ou moins

large et le passage à la verticale de la Meuse peut varier de plusieurs kilomètres autour de Huy mais normalement en amont où en aval de la centrale. Est-il possible de limiter cette incertitude ?

En plus des informations des sources XXX et YYY, nous avons cherché des informations sur le site Internet <http://casper.frontier.nl/ebbr/>. Celui-ci reprend et cartographie (pour la version gratuite avec 15 minutes de retard – par rapport à l'horloge du PC), les informations des balises d'identification (transpondeurs) des appareils en vol. Ces balises transmettent à une fréquence assez élevée (toutes les secondes?), les informations suivantes :

- type d'appareil (pas toujours),
- identification de l'appareil,
- compagnie aérienne,
- aéroport de départ et de destination (pas toujours),
- position,
- heure,
- altitude par rapport au sol,
- vitesse par rapport au sol.

Ces informations sont conservées sur le serveur et les archives peuvent être consultées en ligne. Il ne s'agit pas de données radar mais de données radio. Elles sont captées au sol par des amateurs munis de récepteurs spéciaux. Deux personnes en Belgique transmettent en temps réel ces données à Casper. Il s'agit donc d'une source indépendante. Tous les vols civils sont normalement identifiés par ces balises. Mais ceci reste théorique et certains vols n'apparaissent pas. Nous avons donc réalisé un screening des archives du site en remontant 15 jours avant l'observation (29 janvier 2011) et 1 mois après celle-ci (12 mars 2011).

Première constatation, le vol du MD11 de 22:41:00 n'apparaît pas. Il semble qu'il s'agisse d'un vol spécial. Selon les sources XXX et YYY, sa destination est secrète. Le transpondeur n'aurait pas été branché. Par contre une heure plus tôt un Boeing 747-400 de TNT décolle vers 21:42:00 de Bierset et suit la procédure dite du « boomerang ».

Deuxième constatation, peu de vols identifiés par le système Casper utilisent cette procédure. Certainement parce qu'il y a des limitations dans le système Casper. En effet, l'aéroport de Liège a une capacité maximale de 480 vols par jour dont 80 entre 19:00:00 et 23:00:00 mais on voit relativement peu d'avions y décoller ou atterrir via Casper. Mais aussi probablement parce que cette procédure dépend de la destination des avions et des conditions météorologiques.

A l'aide des traces laissées par le passage des avions du système Casper (un peu comme les traînées de condensation dans le ciel), on peut repérer le passage d'un avion durant une heure. Ainsi il est possible d'avoir une vue d'ensemble sur tous les vols enregistrés entre 21:00 à 23:00, en prenant deux moments repères à 22:00 et 23:00. Le tableau suivant reprend tous les vols des jours durant lesquels des traces de la procédure « boomerang » ont été repérées. Pour chacun de ces vols, nous reprenons les conditions météorologiques (direction et vitesse du vent) et la position de l'avion au survol de la Meuse. Sur les 6 semaines de screening, la procédure de « boomerang » a été utilisée seulement 6 jours pour un total de 7 vols.

Type d'avion et N° du vol	Date	Décollage	Vent	Vitesse	Meuse franchie à
A306 TAY97W (TNT)	06/02/2011	22:22	SO	18,5km/h	Mont Falise
B747-400 TAY19P (TNT)*	07/02/2011	22:04	SO	18km/h	Flône
ELY832 (Elal)	11/02/2011	22:14	SSO	10,8km/h	Thiange
B747-400 TAY001 (TNT)	12/02/2011	21:42	SO	16,7km/h	Ombret
B747-400 TAY001 (TNT)	19/02/2011	21:49	SE	16,7km/h	Thiange
B747-200 CKS347 (Bahrain)	27/02/2011	22:16	O	18km/h	Wanze
A306 TAY97W	27/02/2011	22:22	O	16,7km/h	Wanze

La direction et la vitesse du vent sont données par le rapport METAR qui précède le décollage.

* Pour ce vol, il n'y a quasi pas de « boomerang », l'avion vire directement vers le sud-est

Voici le graphique des vents à Bierset ce mois de février

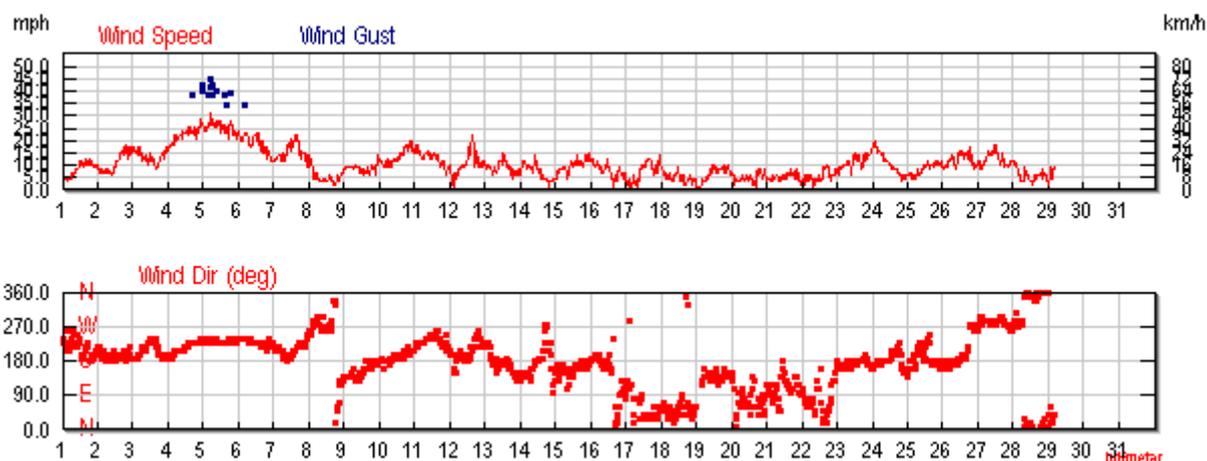


Figure 25 : vitesse et direction du vent au mois de février 2011 à Bierset (source Weather Underground)

Tous les vols à l'exception de celui du 19 février décollent avec un vent qui vient du secteur ouest mais cela n'affecte pas la largeur de la courbe du « boomerang ». **Troisième constatation, dans la majorité des cas le passage au-dessus de la Meuse se fait en amont de Ombret.** Seul le vol du 7 déroge à cette règle empirique.

La taille de l'avion ne semble pas avoir une influence prépondérante. Les Jumbo (70x65m) comme les Airbus A300-600 (54x45m) peuvent passer plus en amont ou plus en aval. Le MD11 à une taille intermédiaire (61x52m). Sur ce seul critère de taille, on ne peut rien affirmer. Mais il y a peut-être d'autres paramètres qui entrent en jeu, dont la maniabilité de l'appareil qui pourrait être un facteur prépondérant. Nous n'avons pas trouvé de tracé pour un vol d'un MD11 utilisant la procédure du « boomerang » dans la fenêtre de six semaines. Nous avons donc poursuivi notre screening un peu au-delà du 12 mars 2011 et nous avons eu de la chance, car nous avons trouvé un vol de MD11 qui utilise cette procédure le 13 mars. Ce soir-là, trois autres vols ont utilisés la même procédure comme le montre le tableau suivant.

Type d'avion et N° du vol	Date	Heure de décollage	Direction du vent	Vitesse du vent	Survol de la Meuse
MD11 FDX9753 (Fedex)	13/03/2011	21:39	S	13Km/h	Thiange
A300-600 TAY97W (TNT)	13/03/2011	22:08	S	10,8Km/h	Neufville-s-H
B747-200 CKS343 (Bahrain)	13/03/2011	22:23	S	9,3Km/h	Bas-oha
B734 CLX660 (Cargolux)	13/03/2011	22:30	S	9,3km/h	Hermalle-s-H

Quatrième constatation, le vent n'a pas d'effet majeur sur la courbe. En effet, nous voyons ici que le vent est au sud et que cela n'influence pas, davantage que la taille, la forme du « boomerang ».

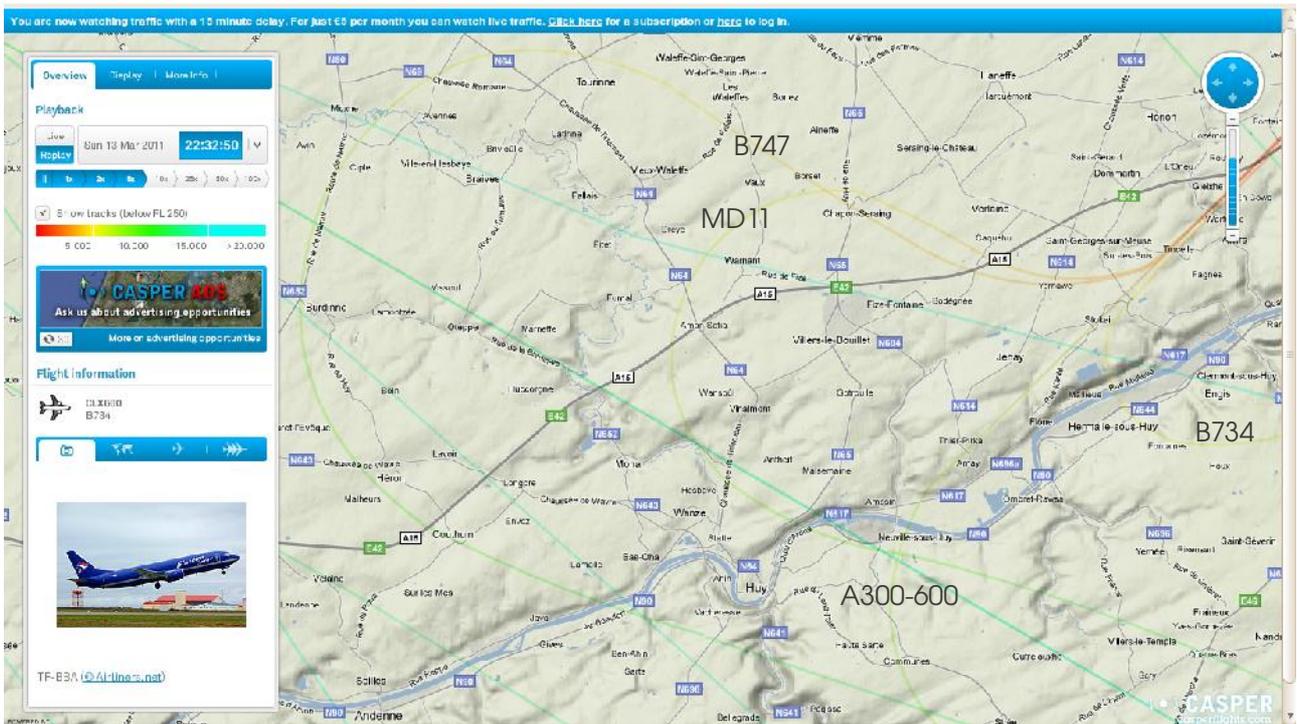


Figure 26 : les trajets des vols de cette soirée su 13 mars 2011

Cinquième constatation, le comportement du MD11 ne diffère pas des autres appareils.

Malheureusement, il a été impossible de trouver pour confirmer cela le tracé d'autres MD11 utilisant la procédure du « boomerang » même en remontant jusqu'au 1 novembre 2010.

En conclusion, a priori le vol du MD11 de ce soir là à de grandes chances d'avoir été très similaire en terme de trajectoire à celui du MD11 de la Fedex du 13 mars 2011 et proche de celle renseignée par la source YYY et qui est reproduite ci-dessous. Le boomerang est cependant un peu plus serré donc plus susceptible encore d'avoir été dans le champ de vision du témoin.

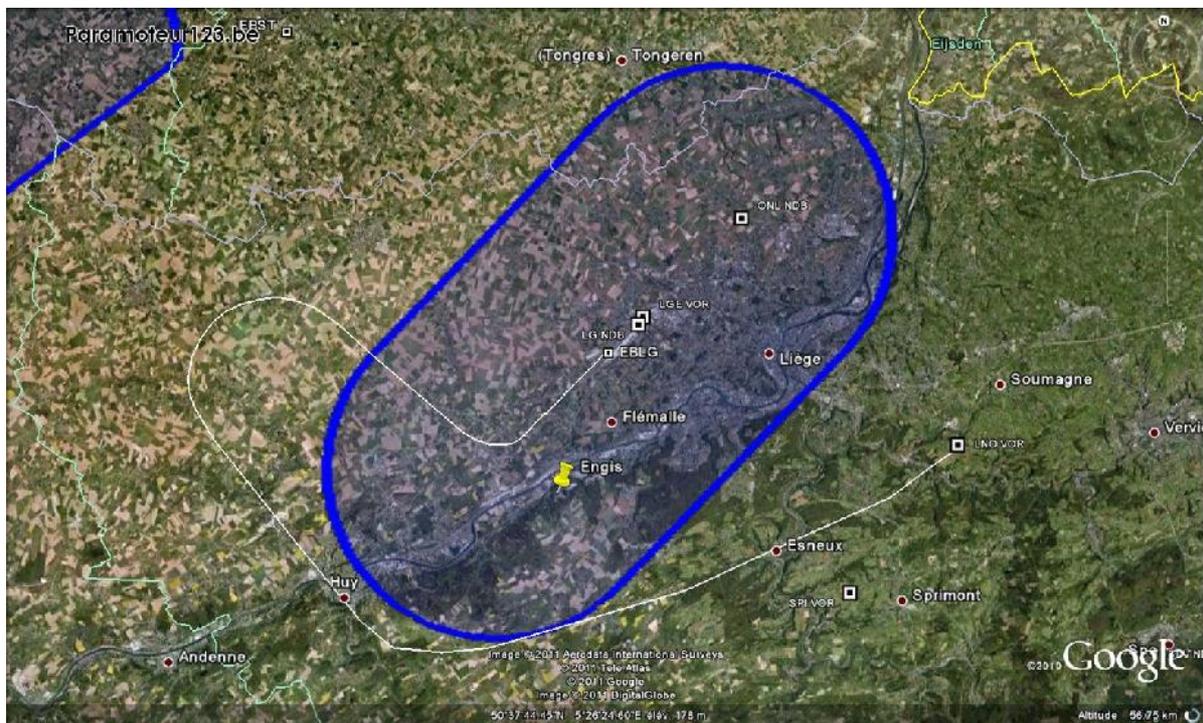


Figure 27 : trajet probable du MD11 selon la source YYY

Voici les coordonnées de vol de ce MD11 qui nous sert de point de comparaison avec celui qui a décollé de Bierset à 22:41:00 le jour de l'observation. L'azimut et l'élévation sont relatifs à la position du témoin au même moment.

Heure	Longitude	Latitude	Altitude	Distance	Elevation	Azimut	Taille ang.	Visible
22:41:00	50°37'22,22	5°25'05,32	621	7037	5,06	23	0,42	Oui
22:41:46	50°37'49,63	5°23'06,74	1054	3628	16,65	7	0,79	Oui
22:42:27	50°35'43,57	5°18'57,35	1315	5613	13,42	308	0,52	Oui
22:43:01	50°36'42,64	5°16'16,60	1653	9743	9,72	301	0,30	Oui
22:43:57	50°34'35,98	5°12'2,84	2177	13317	9,37	274	0,22	Oui
22:44:39	50°32'1,51	5°11'1,16	2619	10421	14,40	250	0,28	Oui
22:45:49	50°30'7,5	5°23'38	3491	7203	27,77	177	0,37	Oui

Les tailles sont exprimées en mètres et les angles en degrés.
 Pour la taille angulaire nous avons considéré l'envergure du MD11, soit 52m.

Le trajet minuté est reproduit sur la Figure suivante.

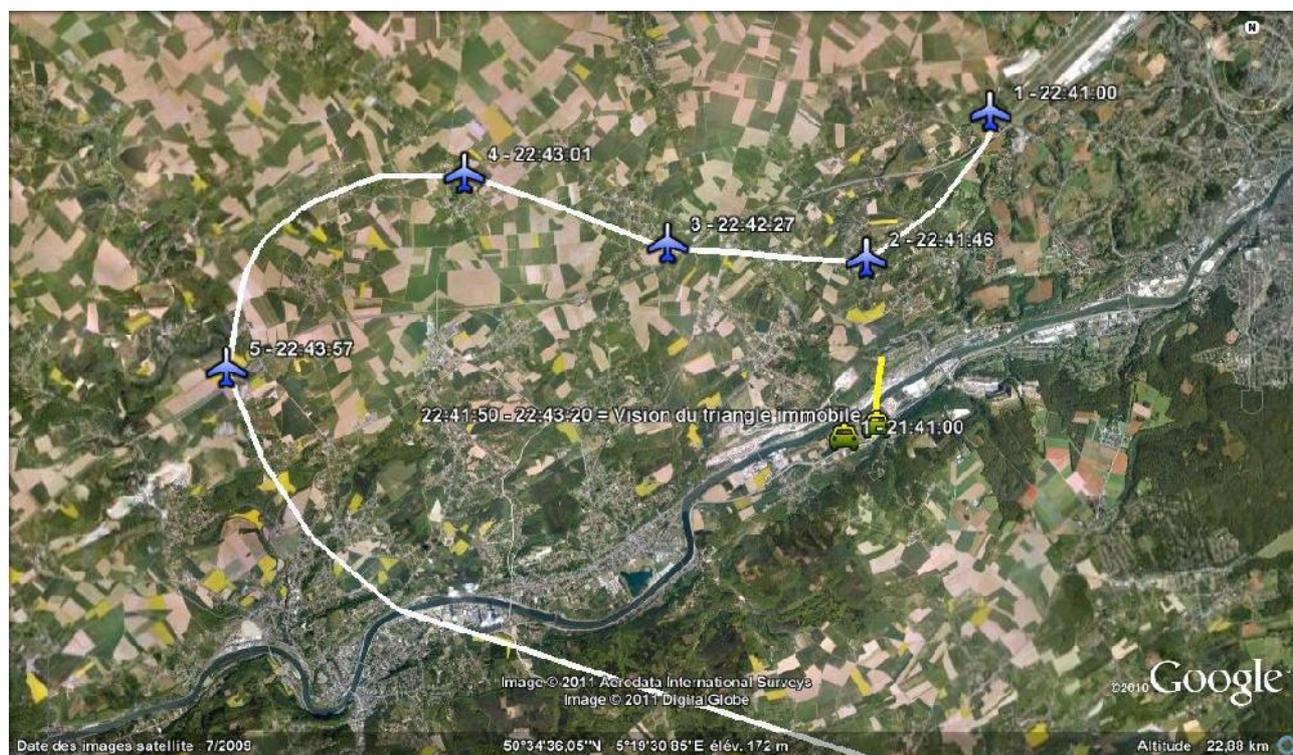


Figure 28 : minutage du trajet du MD11 sur base du vol du 13 mars 2011

Pour déterminer la visibilité - ou non - de l'avion nous avons tenu compte de son élévation par rapport à l'élévation des éléments naturels et artificiels du paysage pouvant masquer la vue au témoin. Pour les reliefs naturels, nous avons utilisé la fonction profil de Google Earth. Au point 5, témoin à l'arrêt, le toit de l'entreprise IMC est à une élévation de 3,67° suivant l'analyse d'une photo appartenant au panorama de la Figure 15.

En conclusion, l'avion était visible du témoin en tout point de sa trajectoire et ce dès son décollage.

Le témoin peut-il avoir confondu ?

Nous examinerons différents paramètres : la position relative de l'objet et de l'avion, leurs directions, leurs tailles apparentes, les feux et le bruit. Nous le ferons à trois moments de l'observation : la phase d'approche, la phase stationnaire et la phase de fuite.

1. Phase d'approche

L'avion décolle au moment où le témoin approche du point 4 (Figure 1). L'avion à ce moment est à l'azimut N24°E par rapport au témoin, clairement à sa gauche. Il a une taille apparente qui avoisine celle de la pleine lune et il est vraiment très bas 5,06° d'élévation soit 1,5° au-dessus des collines qui longent la Meuse. Il peut apparaître assez grand (illusion de la Lune - DELORME A. & FLUCKIGER M. 2003 p306).

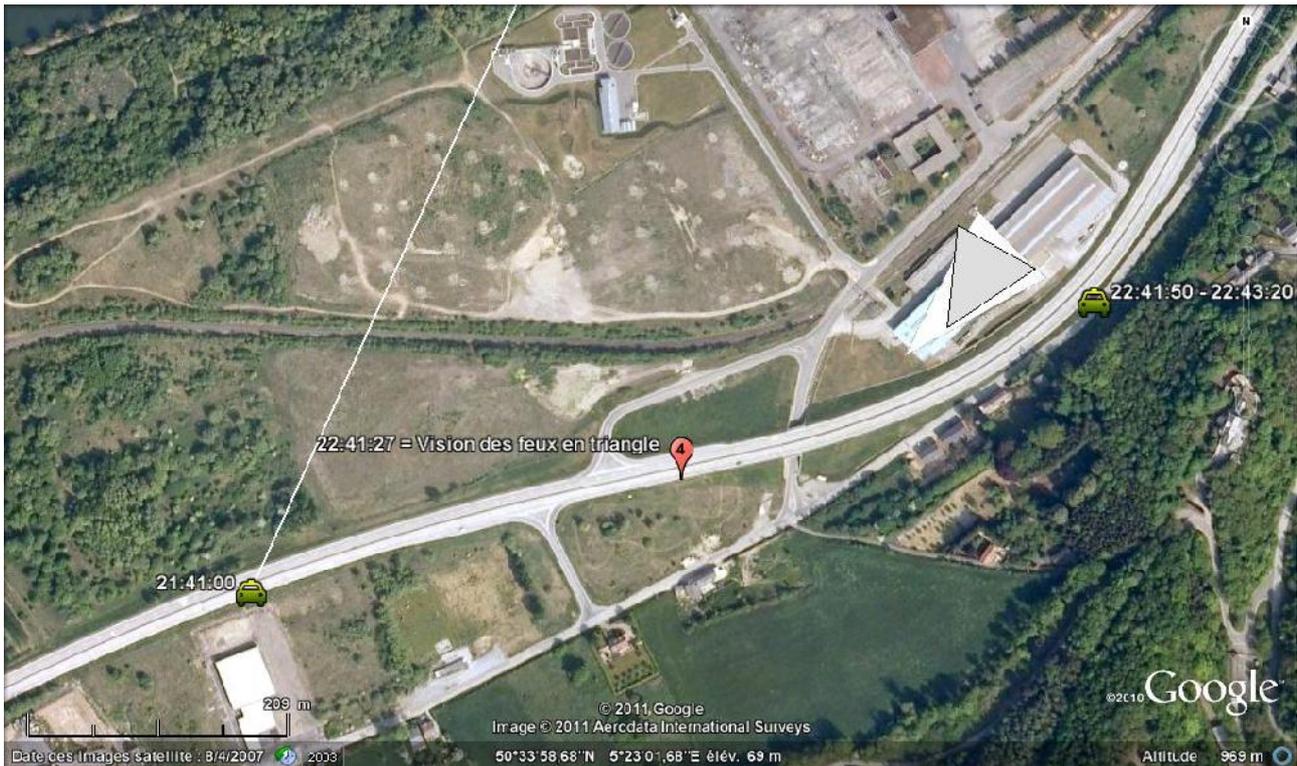


Figure 29 : l'avion quand il décolle est à gauche du témoin (direction de la ligne blanche) - il se dirige vers l'ouest vers la gauche du témoin. L'objet est face au témoin immobile

L'objet est droit devant. L'écart angulaire est de 40°. L'avion est au mieux à la limite gauche du champ de vision du témoin qui focalise droit devant (la largeur du champ de vision humain est de l'ordre de 60 à 70°). Il est même probable que le témoin doive bouger légèrement la tête vers la gauche pour voir l'avion. D'autre part, à cet endroit, se trouve une usine massive construite après la date de la photo satellites (08/04/2007). Or, à ce moment précis, le témoin suit l'objet depuis au moins une minute, voire plus d'une minute et trente secondes. Il a ralenti en se demandant à quoi il a affaire. Il a son attention braquée sur l'objet. L'objet à une taille angulaire de 7° plus de 13 fois plus grande que l'avion et il est aussi très bas sur l'horizon soit à 1,87°. Il peut bénéficier du même effet perceptif que l'avion (illusion de la Lune). Il arrive que les témoins se trompent d'un facteur 10 en taille angulaire lorsqu'il s'agit d'objets de petite taille angulaire (jusqu'à celle de la Lune). Ce n'est pas le cas ici. Quelques mètres plus loin, VCD surplombe l'usine IMC en passant sur le pont. Elle voit clairement l'objet devant elle, au-dessus de l'usine et qui en occupe toute la largeur (Figure 8 & 12). **Pendant la phase d'approche il apparaît difficile de confondre l'avion et l'objet tant en position, direction qu'en taille apparente.**

Il est également possible d'examiner d'autres paramètres. La Figure 31 décrit les feux du MD11.

Les feux les plus puissants sont les feux d'atterrissage blancs. Ils peuvent et sont généralement utilisés au décollage. Ils éclairent vers l'avant comme d'autres feux assez puissants logés à la base des ailes. Les feux de position se trouvent en bout d'ailes. Il y a un feu vert à l'avant droite et rouge à l'avant gauche et deux feux blancs à l'arrière. Ces feux sont en bout d'ailes. Les autres feux sont les deux beacons rouges situés au-dessus et au-dessous du fuselage, les feux qui éclairent les moteurs sur les ailes et un éventuel éclairage du logo sur la queue.

En phase d'approche, l'avion arrivait d'abord face au témoin. Il venait de décoller. Logiquement le témoin aurait vu un feu vert à gauche, un feu rouge à droite et peut-être des feux blancs intenses vers l'avant. Ces feux blancs pouvaient éventuellement ne pas être visibles car l'avion montait et la lumière était dirigée vers le haut. Cela pourrait éventuellement correspondre à ce que voit le témoin si le feu bleu peut être confondu avec le vert. Par contre, il voit aussi un feu blanc clignotant qui n'existe pas sur le MD11 et ne parle pas des feux rouges clignotants qui pourraient eux fonctionner. **Il y a donc une éventuelle possibilité de confusion dans cette phase par rapport aux feux.**

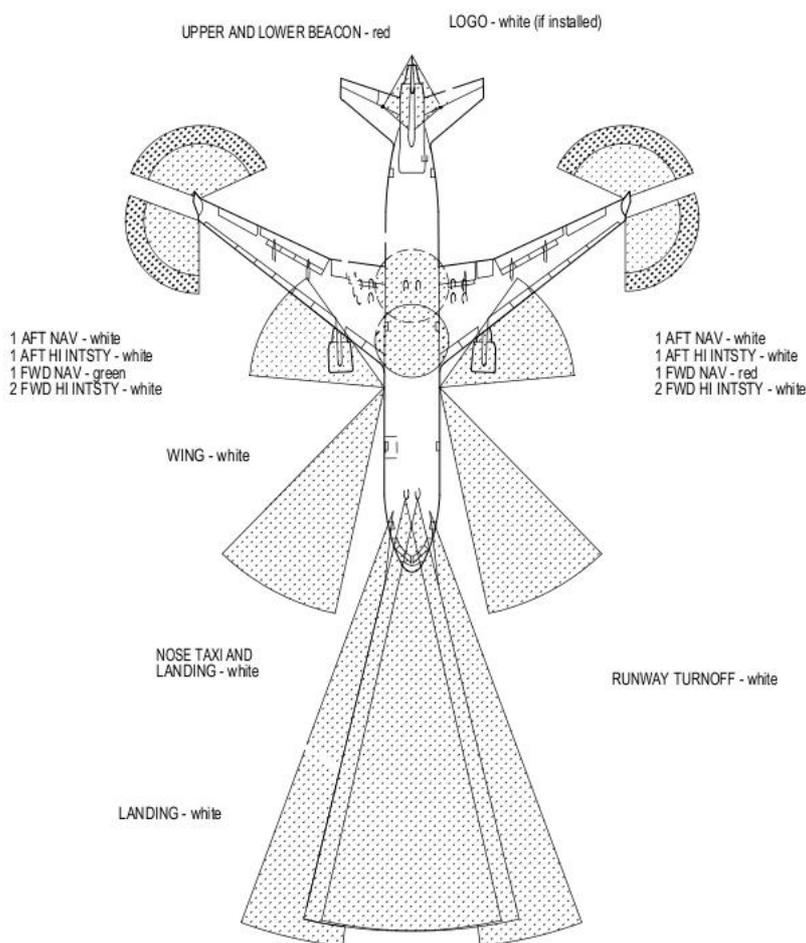


Figure 30 : les feux du MD11

2. Phase stationnaire

Quand l'avion est au deuxième point de sa trajectoire à 22:41:46 (Figure 28), sa taille angulaire est maximale avec un angle de 0,79°. L'avion est au plus proche du témoin à 3778m. Il est à une élévation de 16,65°. L'avion est plus haut dans le ciel que l'objet. VCD va s'arrêter sur le bas côté de la route quelques secondes plus tard. L'objet est dans le même azimuth. L'avion va s'éloigner dans le même axe et peut donner l'impression d'être immobile surtout si le témoin est en mouvement. La

taille angulaire de l'avion est, au mieux, de 1/76ème de la taille de l'objet. La confusion de taille est impossible.

Durant cette phase, le témoin est immobile au point 5 (Figure 29) jusqu'après le départ de l'objet. La taille angulaire de l'avion va se réduire progressivement. Elle va passer de 0,79° à 0,30° et même s'approcher de 0,20° entre la position 4 et 5 de l'avion (Figure 28) mais l'élévation diminue également de 16,65° à environ 9,5°. Il n'est pas impossible que l'effet de l'illusion de la Lune compense la diminution de taille apparente. Mais l'avion reste toujours optiquement au-dessus de l'objet. Comme le montre la Figure suivante.

Témoin à l'arrêt : trajectoire de l'avion par rapport à l'OVNI et l'entrepôt

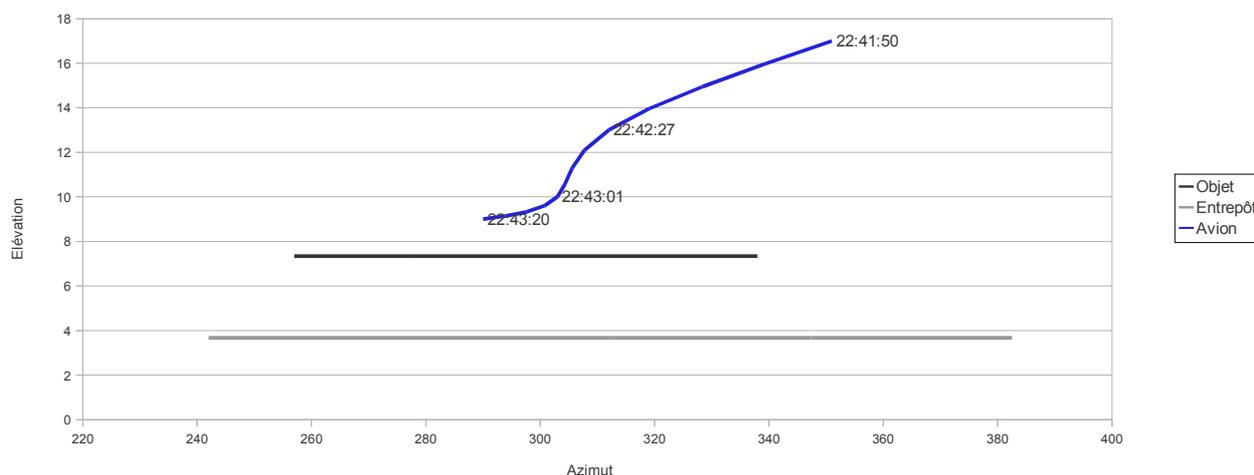


Figure 31 : mouvements apparents de l'avion durant la phase stationnaire de l'objet

Le mouvement de l'avion est relativement réduit et il peut apparaître comme étant quasi immobile au début de cette phase d'observation. L'élévation se rapproche également progressivement de celle de l'objet en fin de phase. **Il subsiste un doute de confusion dans cette phase-ci sur deux paramètres : azimut et élévation (position).** Par contre, au niveau de la taille angulaire, il y a toujours une énorme différence. Il y a probablement surestimation de la taille angulaire de l'objet par le témoin (voir les discussion sur les calculs). Mais cette surestimation ne pourrait être en aucun cas d'un facteur 50 à 100. Même si elle était d'un facteur 10, la taille apparente de l'objet serait encore beaucoup plus grand.

En phase stationnaire, le témoin à l'arrêt au point 5 (Figure 1) observe l'avion qui s'éloigne. Les lumières verte et rouge qui éclairent devant ne sont plus visibles. Elles sont remplacées par des feux de position blancs. Plus aucun phare n'est visible car ils éclairent devant l'appareil. Le témoin voit cependant toujours les lumières rouge et bleue. Le témoin pourrait voir les moteurs et les ailes éclairés ainsi que le logo mais il n'y a pas de phare blanc puissant susceptible d'éclairer vers le bas le toit de l'usine. Enfin au moment du départ, l'objet éteint tous ses feux et présente trois cercles lumineux oranges qui ne correspondent à aucun feux de l'avion. **Ici, s'il reste une confusion possible par rapport à la position, il y en a peu par rapport aux feux.**

Le bruit est un autre paramètre important. La Figure 32 montre les différentes zones liées au bruit de l'aéroport de Bierset. On note que ce profil suit très largement le début de la route des avions qui décollent de l'aéroport.

Long Terme - Horizon 2020	Horizon 2013 (ici version 2004)
Zone A : 70 dB(A) < LDEN	Zone A' : 70 dB(A) < LDEN

Zone B : 65 < LDEN < 70 dB(A)
 Zone C : 60 < LDEN < 65 dB(A)
 Zone D : 55 < LDEN < 60 dB(A)

Zone B' : 66 < LDEN < 70 dB(A)
 Zone C' : 61 < LDEN < 66 dB(A)
 Zone D' : 56 < LDEN < 61 dB(A)

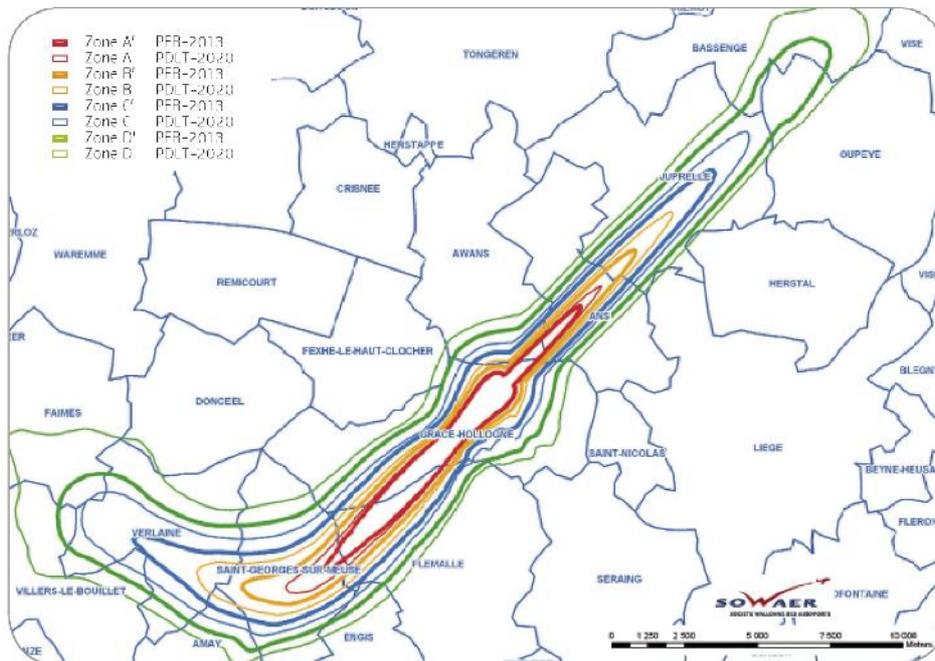


Figure 32 : zones de nuisances sonores autour de l'aéroport de Bierseid

La zone de l'observation est située sur le bord extrême de la zone D. Le bruit devait être perceptible mais de relativement faible intensité (comparable à un lave linge en fonctionnement). Il n'était pas perceptible dans la voiture lorsque la fenêtre était fermée. Il devait l'être fenêtre ouverte. Or le témoin ne signale aucun bruit. **Ce critère ne renforce pas l'hypothèse d'un avion**

Toutefois lors de l'enquête sur le terrain, nous avons rencontré un gardien de sécurité qui se souvenait d'un grondement ce soir là sans toutefois pouvoir certifier le moment. Nous savons par Casper qu'il y eut un vol d'un 747 au moins une heure avant les événements et le vol du MD11 vers 22:44 (mais qui selon notre trajectoire Figure 28 était plus éloigné).

3. Phase de fuite

Derniers éléments, à la fin de l'observation, le témoin voit l'objet effectuer un petit glissement latéral vers l'ouest avant de s'élever puis de disparaître vers le sommet des collines à l'azimut N330°E. Donc, il s'éloigne vers le nord. L'avion quant à lui est à sa position la plus basse et la plus éloignée du témoin. Il a entamé sa courbe pour revenir vers la Meuse. Il s'éloigne à l'opposé vers le sud. Les feux rouge et vert doivent à nouveau être visibles par le témoin. Alors que l'objet est tous feux éteints à l'exception des cerceaux oranges. Le mouvement décrit par l'avion peut être perçu comme en miroir de celui de l'objet. Un décalage sur la gauche puis un mouvement ascendant sur la gauche. La Figure 33 montre les trajets respectifs des deux objets durant cette phase terminale. **Ici non plus, dans la phase de fuite l'hypothèse de l'avion ne se confirme pas.**

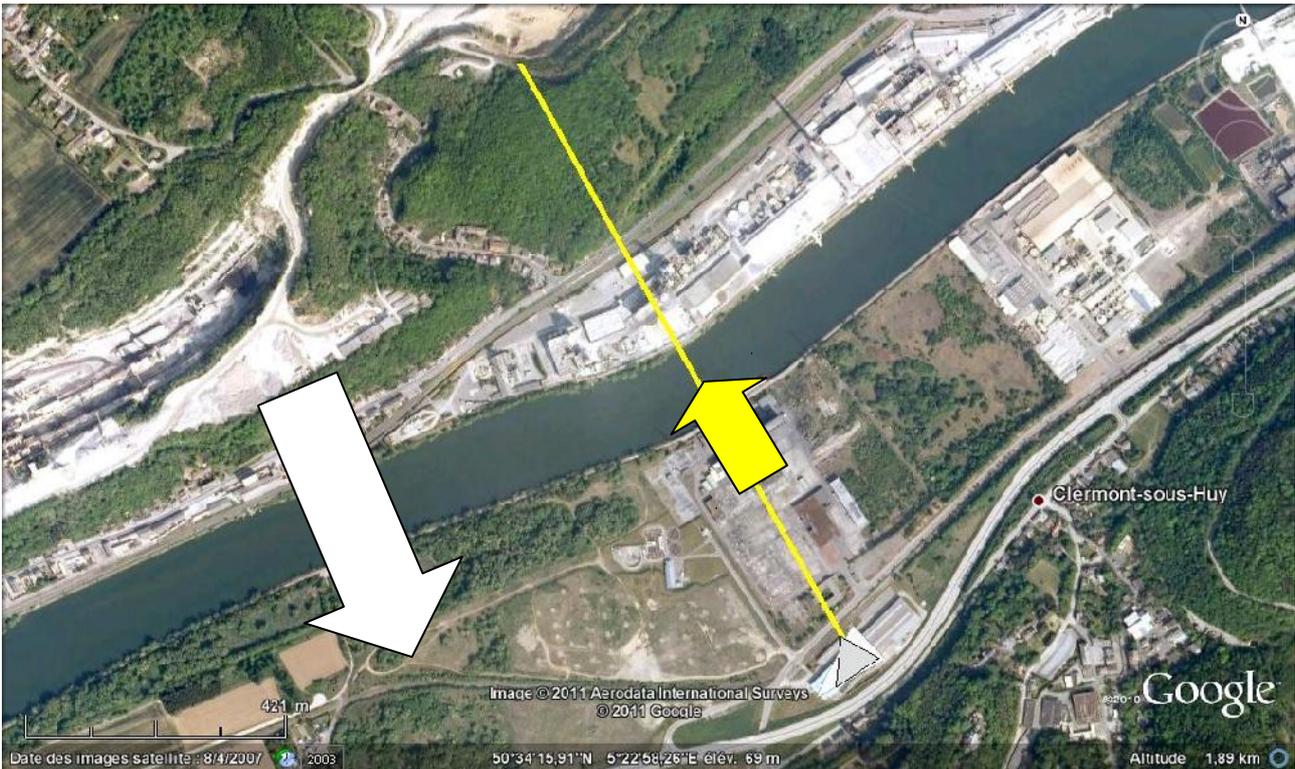


Figure 33 : en jaune la ligne de fuite de l'objet, en blanc le déplacement de l'avion

Conclusions

Dans ce travail de comparaison entre l'objet et l'avion, on peut distinguer trois phases. La phase d'approche, la phase stationnaire et la phase de fuite. Voici le tableau de synthèse pour ces trois phases. Les oui indiquent des convergences, les non des divergences. Les cases vides ne sont pas pertinentes.

Phases/paramètres	Position	Direction	Taille	Feux	Bruit
Approche	non		non	oui	
Stationnaire	oui		non	non	non
Fuite		non	non	non	

Sur dix points de comparaison 8 indiquent que l'hypothèse de l'avion ne tient pas.

En conclusion, le témoin n'a pas pu confondre l'objet avec un avion.

Il reste cependant à expliquer pourquoi le témoin n'a pas signalé cet avion qui avait une présence assez significative dans le ciel ce soir-là. Le témoin n'a pas noté la présence d'étoiles, ni de la Lune et dit qu'elle était absorbée par la vision de cet objet. Ce qui pourrait expliquer cette absence subjective. D'autre part, il n'y a aucune indications concernant l'épaisseur de l'objet celle-ci aurait-elle pu masquer la trajectoire de l'avion durant la phase stationnaire. C'est possible si on considère une épaisseur de l'ordre de 20m. Celle-ci masquerait quasi complètement le trajet de l'avion.

VI.2.3.2. Cohérence topographique entre le trajet du témoin et l'observation de l'objet

La Figure 34 montre le profil du trajet parcouru par le témoin depuis les tous premiers instants de l'observation. A partir de quel endroit, le témoin peut-il voir l'objet qui est très bas ? L'endroit

renseigné par le témoin est-il logique par rapport à la topographie ?

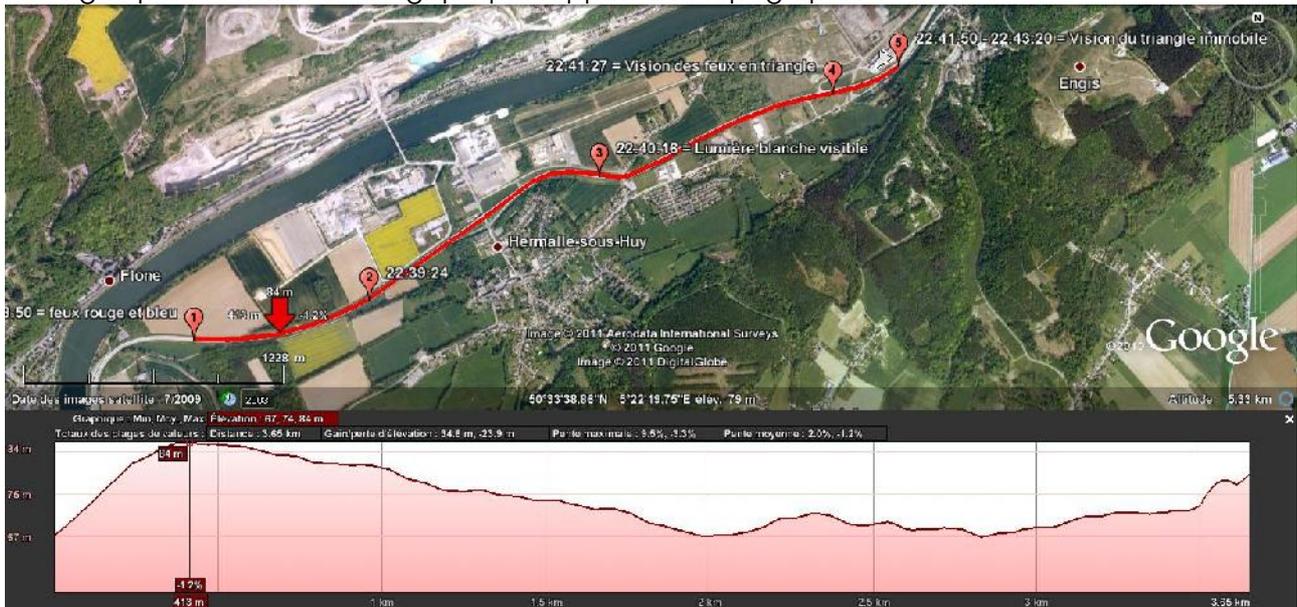


Figure 34 : profil du trajet du témoin

La réponse est non. L'objet ne peut pas être visible à l'endroit indiqué. Il y a une côte et une pente de 6,3% (soit 3,6°) qui masque tout objet proche du sol situé à l'est et au nord-est. L'objet n'est visible que 413m au-delà de la position renseignée par le témoin lors de la reconstitution. A partir de la flèche rouge sur la Figure 34, la visibilité est garantie jusqu'au point 5. Ces 413m à 90km/h représentent 17 secondes. Cette différence ne remet pas en question le timing de l'observation (correct à +/- 30 secondes). D'autre part, il est particulièrement difficile d'être précis dans les circonstances de l'observation. On peut considérer que la précision est bonne.

Il est également possible que l'objet ait été masqué entre le point 2 et 3 à la hauteur de l'embranchement de Hermale-sous-Huy, la N90 passant au-dessus d'une rue.

Dernier élément de détail, le témoin nous montre, lors de la reconstitution, les traces laissées par son véhicule sur l'herbe du bas côté de la route N90. Cette quasi autoroute ne permet pas l'arrêt d'un véhicule à cet endroit. Par contre, il y a un refuge 50m plus loin.

Globalement le trajet et le récit du témoin sont cohérents.

VI.2.3.3. Enquête de voisinage

L'enquête de voisinage n'a pas apporté de nouveaux témoignages. La Figure 35 montre les zones colorées couvertes par cette enquête. Dans l'agglomération d'Engis, JMWS a laissé des affichettes (Annexe) dans deux commerces : un café et une épicerie et face au lieu de l'observation, de l'autre côté de la Meuse. Il a interrogé et laissé une affichette à deux riverains. A Clermont-sous-Huy, face à l'entrepôt IMC, MDNE est allé faire du porte-à-porte dans une quinzaine de maisons.

Lors de la reconstitution du 20/02/2011, soit une semaine après les faits, la rencontre fortuite avec un garde de Groupe 4 Sécuritas, qui était de garde le 12/02/2011, nous a appris que rien n'avait attiré son attention à l'exception d'un bruit d'avion. Voici le compte-rendu de cette rencontre.

Ce même, dimanche 20/02/2011, soir lors de la reconstitution sur le terrain, le long du boulevard Industriel à hauteur de l'entrée de l'entrepôt IMC, rencontre avec un garde de sécurité (Groupe 4 Sécuritas).

PFN : « Quelques instants après notre arrivée à l'arrière de l'entrepôt, tandis que j'avais garé la

voiture à proximité du pied du pylône, un véhicule s'est arrêté à notre hauteur. Le conducteur m'a demandé si nous avions besoin d'aide, vraisemblablement pour s'enquérir de la raison de notre présence à cet endroit et à cette heure tardive. Sa question était on ne peut plus légitime puisqu'il s'agissait d'un des gardiens du zoning. Après m'être présenté et lui avoir expliqué succinctement que nous étions en train d'effectuer une enquête à propos d'un étrange phénomène qui avait été observé depuis la route, il a voulu savoir quand cela s'était produit. Entendant ma réponse, il a immédiatement confirmé qu'il était justement de garde ce soir du 12 février et qu'à cette heure-là il se trouvait précisément sur les lieux à faire sa ronde... Il semblait très étonné car, pour sa part, il n'avait strictement rien remarqué d'anormal. Comme j'insistais quelque peu pour qu'il fouille dans ses souvenirs, il m'a alors dit qu'il avait néanmoins fort bien entendu le bruit "d'un moteur d'avion qu'on poussait"... vraisemblablement au départ de Bierset, mais n'avait rien vu. Comme je lui demandais à quel moment cela avait eu lieu, il s'est remémoré le parcours qu'il avait effectué pour me dire que ce devait en effet être aux alentours de 22h45.

A la question de savoir s'il y avait des shows laser dans la région, il répondit par l'affirmative mais qu'ils provenaient de dancings situés le long de la route du Condroz (N63), par-delà les hauteurs d'Engis et que leurs effets ne seraient pas visibles de si loin. Il ajouta encore que si quelque chose de particulier avait dû se produire, il ne faisait aucun doute qu'il l'aurait immédiatement aperçu, ainsi que ses collègues, à fortiori un phénomène lumineux car celui-ci aurait été observé depuis leur poste de garde localisé rue de la Poudredrie, au sommet du versant surplombant le zoning... Je lui rétorquais qu'ils n'avaient peut-être pas l'œil rivé en permanence sur ces lieux... mais il répliqua qu'ils sont à même de tout voir depuis là-haut et que *rien* ne leur échappe... ("Non, on ne jouait pas aux cartes !"). »

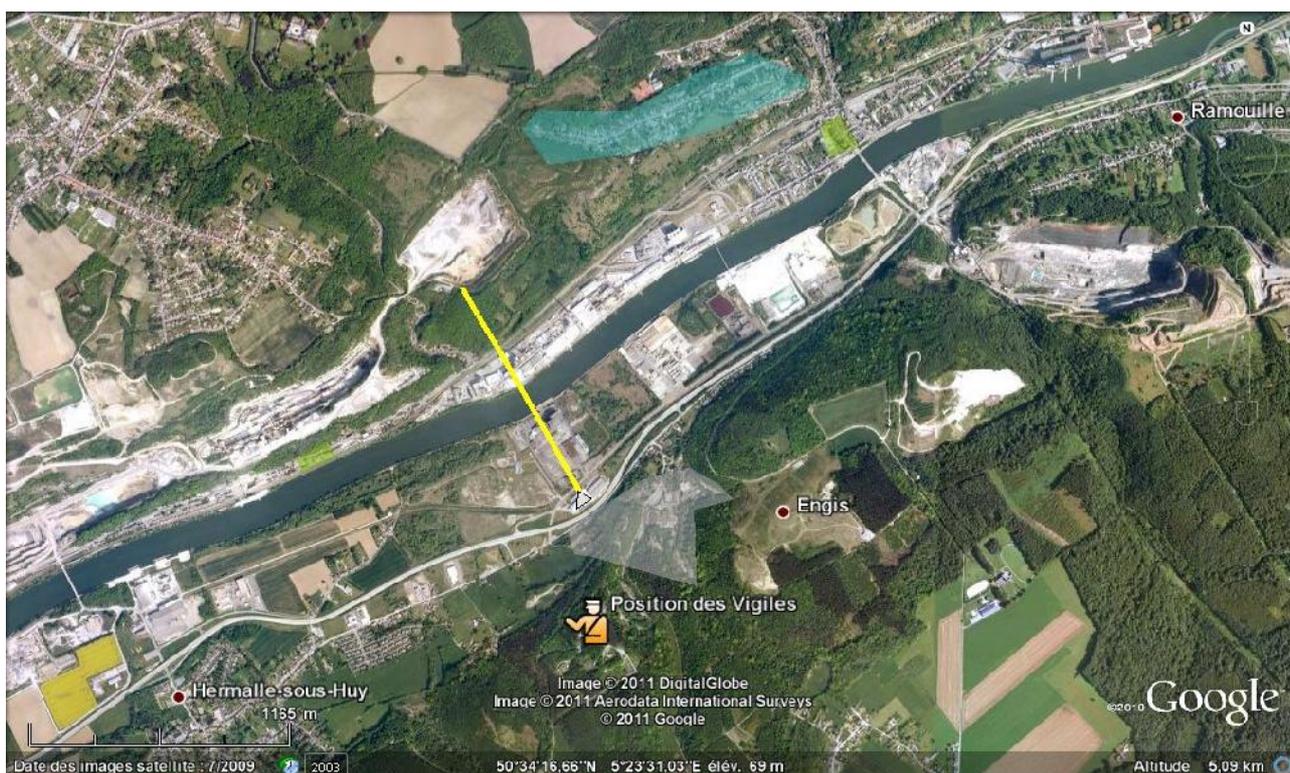


Figure 35 : les zones colorées en surimpression ont été couvertes par l'enquête de voisinage, la ligne jaune indique l'axe de fuite de l'objet et la position des vigiles à la Poudrerie

Le 05/04/2011, au terme de la seconde rencontre avec le témoin, nous avons essayé de retrouver le poste de garde dont il était question.

Rencontre avec un autre garde de la société de gardiennage Groupe 4 Sécurité le 05/04/2011 à 23h00

Les enquêteurs se sont rendus au sommet de la colline où les gardes disposent d'un poste d'observation (rue de la Poudrerie). Ils n'ont pas pu pénétrer dans la zone mais ont rencontré un garde. Celui-ci confirme que le poste dispose d'une vision dégagée sur l'ensemble du zoning en contrebas ; qu'à sa connaissance aucun de ses collègues n'a mentionné d'observation particulière. Il signale qu'il y a eu récemment une explosion à la Poudrerie qui a dégagé une intense lumière orange durant une dizaine de secondes. Cette explosion s'est déroulée en semaine. Le garde confirme le passage régulier d'avions au-dessus du site.

La poudrerie a été contactée par E-mail à propos de cet explosion. Aucun accusé de réception et aucune réponse n'a été faite.

En conclusion, l'enquête de voisinage ne confirme pas la présence d'un objet ce soir là elle a même plutôt tendance à l'infirmier car selon les vigiles. Ils n'auraient pas pu manquer de voir une manifestation lumineuse de cette importance.

Cependant la « masse » de l'objet pouvait masquer la luminosité émise par sa base.

VI.2.3.4. Caméras de surveillance

IMC dispose de plusieurs caméras de surveillance des accès. Rien sur les toits. C'est un énorme hall rempli de tôles en acier et aluminium et équipé de deux ponts roulants. Rien de particulier ne leur a été signalé cette nuit là selon l'enquête menée sur le terrain le 21/03/2011 par MDNE. IMC avait été contacté par JMWS, le 14/03/2011 via E-mail mais n'avait ni accusé réception, ni répondu.

Par contre, une usine voisine (ZZZ) dispose de caméras dont une donne sur IMC. Une première demande d'information avait été introduite par E-mail le 14/03/2011 par JMWS et était restée sans réponse. Le 21/03/2011 MDNE est autorisé à rentrer dans le poste de garde et à tenter de voir si des images étaient encore disponibles. Malheureusement, les images avaient déjà été recouvertes par d'autres. Les images ne sont pas conservées au-delà de 28 jours. Des démarches ont été entreprises pour essayer de récupérer ces informations. Voici les conclusions, en date du 07/04/2011 de PBT, membre du COBEPS et responsable d'une importante société de services informatique :

« Sur le même espace disque depuis le 12 février d'autres infos ont été gravées plusieurs fois peut être aujourd'hui. Nos chances de retrouver des données sont très très maigres 1/100. le temps de travail est non négligeable 1 à 3 jours (pendant lequel il faut faire travailler des logiciels spécifiques). On risque d'endommager les données actuelles, dont il faut faire un backup. L'espace disque doit être considérable quelques centaines de GB. Ensuite (si on récupère quelque chose) il faut réinstaller un logiciel de lecture d'images et de recherche pour la date et heure. Il faut aussi leur installer un autre disque dur et avoir leur autorisation. Je pense que les cas de témoignages avec images seront de plus en plus nombreux mais ici il faut admettre que nous n'avons pas les moyens. »

Cependant, le responsable de ZZZ nous a informé que les vigiles avaient relevé un incident ce soir là. MDNE a donc organisé une rencontre pour entendre ces vigiles. En voici le compte-rendu.

Rencontre avec les vigiles de la société ZZZ le 19/04/2011

MDNE : « Comme prévu, je me suis rendu chez ZZZ ce mardi 19/04 à 14h afin d'interroger les deux vigiles qui étaient de faction la nuit du 12 au 13 février 2011.

Un seul vigile a observé une lumière inhabituelle qu'il identifie comme étant celle d'un gyrophare car celle-ci envoyait des flashs dans l'objectif de la caméra de surveillance. Il ne sait pas si les lumières observées étaient bleue ou rouge, ou les deux, étant donné la distance et la moindre résolution de la caméra pendant la nuit. Elles lui semblaient être situées au niveau du sol, en avant plan par rapport à l'entrepôt qui nous intéresse, peut-être au niveau des rails qui coupent la route. Il

lui a semblé voir 2 silhouettes et une forme assez vague qui aurait pu être celle d'une camionnette.

L'observation a duré, probablement, une petite heure et a eut lieu entre 23:00 et 23:30. L'intrigue vient du fait qu'à cet endroit, il n'y a jamais aucun contrôle de police étant donné la très faible densité de trafic à cette heure de la nuit. Après l'interview, j'ai montré la reconstitution du phénomène, mais le vigile doute que les lumières observées puissent être celles se trouvant sous l'engin observé par VCD.

Il m'a également été permis, sans trop de négociations, d'accéder à nouveau à la salle de surveillance pour obtenir un cliché du champ de la caméra citée ci-dessus.



Figure 36 : vision de la caméra de l'usine ZZZ, la bande noire est une bande de discrétion par rapport aux riverains

Notre contact chez ZZZ (Mr BN) souhaite que le nom de l'usine ainsi que son nom n'apparaissent pas sur un rapport qui serait publié sur le site du COBEPS. Si des photos de l'usine sont publiées, le nom de l'usine devra être flouté.

L'entretien s'est terminé aux alentours de 15h. J'ai remercié Mr BN pour sa collaboration, l'ai invité à notre colloque, et lui ai promis que si les résultats de l'enquête devaient être plus probants, celui-ci en serait prioritairement informé. »

La recherche d'images ou d'autres indices a échoué. Les vigiles de ZZZ ont vu un incident qui ne s'est ni déroulé ni exactement au même moment, ni exactement au même endroit. Soulignons d'autre part que le bandeau de la caméra de surveillance de la Figure 6 aurait masqué une grande partie de la scène observée par le témoin. Rien ne vient confirmer le témoignage de VCD.

VI.2.3.5. Vérification avec la police et recherche d'incidents

Trois choses supplémentaires ont été faites en ce sens.

1. PFN a contacté la police de Amay afin d'avoir la confirmation du contact du témoin, des circonstances de ce contact et d'éventuelles suites qui y aurait été données. Le témoin a d'abord appelé le service 100 qui l'a gentiment renvoyé vers la police d'Amay. Le 100 devant servir uniquement pour des situations d'urgence. La police d'Amay a bien reçu l'appel de VCD mais aucun rapport n'a été établi. Ils ont simplement écouté VCD. Celle-ci a rappelé le lundi suivant pour savoir si d'autres témoignages avaient été transmis. Ce qui n'était pas le cas. La police de Amay n'a rien entrepris suite à cette affaire.
2. Jean-Baptiste, policier de son état, a initialement obtenu l'adresse de VCD par ce canal. Une main courante a donc été annotée cette nuit là. D'après ses collègues, aucun incident n'a été renseigné dans la zone de l'observation. Aucune intervention de police ou d'autres corps comme les pompiers n'a été réalisée dans la zone.
3. JMWS a contacté les société Tectéo en charge de la basse et moyenne tension pour l'alimentation électrique des particuliers et PME. Selon Tectéo, aucun incident électrique n'a été détecté. La société Elia, responsable de la haute tension et donc des pylônes, n'a pas accusé réception, ni répondu aux demandes concernant des incidents électriques ce soir là. Le site de Elia mis à jour en date du 17/10/2011 ne mentionne pas interruption de la haute tension le 12 février 2011. Nous ignorons s'il y a eu des baisses de tension.
(<http://www.elia.be/repository/pages/32d46bf1d65a4765b7319abd3002657a.aspx>)

A l'heure actuelle, ce 7 mai 2011, rien ne vient confirmer le témoignage de VCD qui reste isolé. L'observation des vigiles de ZZZ, qui se passe un peu plus tard et qui met en scène des personnes, une camionnette et un gyrophare n'est pas non plus expliquée.

VI.3. Conclusions de l'enquête

L'observation de VCD reste indiscernable. Le témoin est particulièrement crédible, solide psychologiquement selon toute apparence, précis et constant dans ses déclarations. Des indices de sa sincérité sont répartis à travers tout le dossier. Toutefois, il n'y a aucun élément matériel qui peut confirmer ses dires. Les démarches d'enquêtes ont pourtant été particulièrement intenses. Malheureusement, elles ont été tardives pour ce qui est des caméras de surveillance. C'est une leçon à tirer. Il faut être rapide d'une part, mais aussi actif physiquement sur le terrain. C'est en allant directement dans les usines que MDNE a pu obtenir des renseignements importants.

La conclusion pourrait être que le témoin a rêvé son observation. Ce qu'elle voit est tellement intense qu'il est difficile d'imaginer qu'il n'en reste aucune trace, ailleurs que dans son esprit. Des automobilistes la précédaient sur cette route. Un autre passe alors qu'un objet immense trône sur une colonne de lumière à 50m à sa gauche, presque au-dessus de la route. Des vigiles quadrillent le site industriel. Ils sont au moins trois qui étaient présents ce soir là et qui avaient pour mission de surveiller les lieux. Ils n'ont rien vu.

Il y avait un avion dans les parages mais sa taille apparente était sans commune mesure. Se pourrait-il que ce simple stimulus ait généré toute cette fantasmagorie dans l'esprit du témoin. Si tel est le cas, il me semble que c'est au moins un aussi grand mystère que celui de l'immense objet furtif, capable de se déplacer au millimètre, de se glisser sous les câbles électriques, dans l'angle mort des caméras de surveillance ou sous les filtres de discrétion, d'émettre une lumière intense mais localisée qui ne déborde pas et que sa surface peut masquer lorsqu'on l'observe de haut, du haut de ce nid d'aigle où les vigiles voient tout.

Il s'agit bien d'un phénomène aérien non identifié qu'il soit matériel ou psychique.

VI.3.1. Classification

Hynek : RR1
PAN (GEIPAN) : D
Vallée : CE1

VI.3.2. Identification

Identification : non identifié
Probabilité de l'identification : %

VI.3.3. Indices

Indices utilisés par le GEIPAN (Poher)

Crédibilité des témoins : 2,21
Etrangeté du cas : 3
Indice d'information : 5
Indice de certitude* : 26,52%

Indices utilisés par le Mufon (Ballester-Guasp Evaluation of Completed Reports). Le résultat varie entre 0 (non crédible, sans étrangeté...) et 1 (parfaite crédibilité, étrangeté...)

Crédibilité des témoins : 0,61
Etrangeté du cas : 0,14
Indice d'information : 1
Indice de certitude* : 8,72%

* L'indice de certitude est obtenu par multiplication des trois indices précédents. Il donne une évaluation globale de l'intérêt du cas. Ici il est exprimé en pourcentage.

REFERENCES

Littérature scientifique

DELORME A. & FLUCKIGER M. Perception et réalité. Une introduction à la psychologie des perceptions. Paris-Bruxelles : Edition De Boeck - Collection Neurosciences & Cognition, 2003.

MERCKELBACH H., HORSELENBERG R. & MURIS P. *The Creative Experiences Questionnaire (CEQ): a brief self-report measure of fantasy proneness*. Personality and Individual Differences 31 (2001) 987±995

Cartographie

- [Google Earth](#) 5.2.1.1588, date de la version 1 sept. 2010
- [NGI - infoshop](#) : Institut Géographique National Belge

Astronomie et satellites

- [Stellarium](#) version 0.10.50
- <http://heavens-above.com/>

Météorologie

- [Weather History & Data Archive : Weather Underground](#)
Weather Underground provides weather information for worldwide locations, including current conditions, hourly forecasts, radar and satellite maps. Specialized weather products include severe weather alerts, hurricane tracking, ski and sports weather, marine and aviation weather and user-contributed photographs.

Aéronautique

Radar virtuel : <http://casperflights.com/ebbr/>

Informations diverses : <http://www.aviation-fr.info/>

Outils ufologiques

- Ballester-Guasp Evaluation of Completed Reports, Javascript Report Evaluator by Terry Groff – [Mufon](#)
- Poher calcul des indices de crédibilité, étrangeté et information.

REMERCIEMENTS

Remerciements aux membres du COBEPS:

Philippe Briat pour l'analyse de la possibilité de récupération des données des disques durs vidéo
Daniel Van Assche pour sa relecture attentive.

Hors COBEPS

Julien qui se reconnaîtra pour ses contacts avec la Police de Amay.