

COMPTE RENDU D'ENQUÊTE

[A27] de LILLE (59) vers TOURNAI (BE.WHT) 01.10.2007

CAS D'OBSERVATION

1 – CONTEXTE

Le GEIPAN continue à publier l'ensemble de ses archives sur son site public www.geipan.fr. Dans ses publications, figurent des cas anciens classés à l'époque (A, B, C ou D) et qui font aujourd'hui l'objet d'un réexamen, dans le seul but d'être plus pertinent dans les conclusions. Grâce à de nouveaux moyens techniques (logiciels) et à l'expérience d'enquête acquise depuis toutes ces dernières années, ce réexamen aboutit quelquefois à de nouvelles remarques voire à un changement de classification.

Ce cas d'observation précédemment classé D1 et nommé LILLE (59) 01.10.2007 fait partie d'un ensemble de cas réexaminés récemment. Il concerne l'observation d'un PAN par un témoin unique, en déplacement avec son véhicule, puis à l'arrêt, sur une autoroute.

Le témoin se rend le jour même à la brigade de Gendarmerie la plus proche afin d'être entendu. Un procès-verbal de renseignement militaire est constitué à cet effet.

Le GEIPAN organise le 30/01/2008 une reconstitution sur place en présence du témoin et après son audition. A l'issue de cette reconstitution, un compte-rendu d'enquête est rédigé le 03/07/2008 qui conclut à un phénomène non identifié et préconise en conséquence une classification en « D1 ».

Le compte rendu d'enquête 2008 est joint en annexe.

2- DESCRIPTION DU CAS

Le cas est décrit par le témoin dans le procès-verbal comme suit :

« Je me présente à votre unité ce jour pour vous faire part d'un fait inhabituel que j'ai observé ce matin en allant sur mon lieu de travail en Belgique.

A 07H40 je circulais à bord de mon véhicule sur l'autoroute A27 dans le sens LILLE-TOURNAI et me trouvais à 5,5 km avant la frontière franco-belge, lorsque mon attention a été attirée sur ma droite et au-dessus de champs plats, par huit lumières blanches groupées quatre par quatre sur ce

qui pourrait être deux ailes delta. Ceci pouvait se situer à environ deux kilomètres de l'endroit où je me trouvais, hors agglomération et à une hauteur de 100 à 200 mètres. A l'extrémité gauche l'une des lumières clignotait.

Une minute après, je me suis rendu compte que ces lumières blanches n'éclairaient pas vers le bas mais qu'elles illuminaient deux tranches qui peuvent correspondre à des ailes dont l'envergure totale devait mesurer plus de cent mètres.

Puis je me suis arrêté sur la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute pour mieux voir ce que c'était. J'ai alors vu à 400 mètres de moi que l'appareil ou l'objet n'avait pas bougé depuis mon premier regard. Je me suis rendu compte qu'hormis les deux tranches allumées l'appareil était de couleur gris foncé ou noir. A partir du moment où je me suis arrêté, ce que je pense être un OVNI est resté quinze secondes en survol stationnaire, puis j'ai pris mon téléphone portable pour le photographier, mais dans la panique je me suis trompé de touche tout en visant l'OVNI. Quelques secondes après cet engin s'est incliné sur sa droite tout en restant à la même hauteur du sol. Il est parti sur la droite à une vitesse que j'estime à environ 30 à 40 km/heure et finalement je l'ai perdu de vue. Il ne s'est passé que trente secondes entre le moment où je me suis arrêté et celui où il a disparu de ma vue.

Je n'ai donc pas eu le temps de prendre une photo qui n'aurait pas été exploitable vu mon appareil.

Je pense que d'autres automobilistes et chauffeurs de camions ont pu être témoins de la scène.

J'ai effectué mon service militaire en 1991 dans la défense sol-air, et je n'ai jamais vu d'avion ressemblant à ce que j'ai vu. Même l'avion furtif américain F117 est plus petit et ne lui ressemble pas. Je n'ai pas d'autre détail à vous donner sur ce que j'ai vu. Le temps était très nuageux.

A le 01 octobre 2007 à 18 heures 20, lecture faire par moi des renseignements d'identité et de la déclaration ci-dessus, j'y persiste et n'ai rien à y changer, à y ajouter ou à y retrancher ».

3- DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

3.1. COLLECTE DES DONNEES

La **situation géographique** fut particulièrement délicate à établir. En effet, les données en notre possession sont peu claires, peu précises voire contradictoires.

Les repères géographiques fournis par le témoin dans le procès-verbal sont les suivants :

- 1- « **je me trouvais à 5,5 km avant la frontière franco-belge** lorsque mon attention a été attirée sur ma droite et au-dessus de champs plats... ».
- 2- « **Une minute après, je me suis rendu compte [...]** » et « **puis je me suis arrêté sur la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute...** ».

Dans le compte-rendu d'enquête rédigé le 03.07.2008, nous avons les indications suivantes.

Dans le chapitre « résumé de l'observation » :

- 1- « **Sur l'A27, à 5,5 km de la frontière, il [le témoin] observe vers l'avant de son véhicule, à 1-2 km de lui, un PAN...** »
- 2- « **Il continue à rouler 1-2 km, puis se gare sur la bande d'arrêt d'urgence à environ 400 m du PAN.** ».

Dans le chapitre « reconstitution » :

- 3- « *Alors qu'il conduisait sur l'autoroute A27 entre Lille et Tournai en direction de la Belgique, à 4,3 km de l'échangeur de Baisieux (5,5 km de la frontière belge), Mr X a eu le regard attiré par plusieurs lumières blanches. Situées à 11 heures, vers l'avant de son véhicule* ».
- 4- « *Etonné, le témoin s'est mis à ralentir, rouler encore sur 1 à 2 km avant de se garer sur la bande d'arrêt d'urgence. [...] Il estime alors être au plus près du PAN, soit à environ 400 mètres de lui, et à 15 heures vis-à-vis de la direction de son véhicule* ».

L'observation peut ainsi se décomposer en deux phases : la première commence dès l'instant où le témoin voit pour la première fois le PAN, soit « à 5,5 km de la frontière » tout en continuant à rouler. La seconde, lorsqu'il décide de s'arrêter sur la bande d'arrêt d'urgence, *soit 1-2 km plus loin*, pour détailler son observation.

Le plan ainsi que les données figurant dans le compte-rendu d'enquête de 2008 placent le témoin arrêté sur le bas-côté à une distance d'environ 5,9 km par l'autoroute (et à environ 5,7 km à vol d'oiseau), soit une différence de 400 m par rapport aux déclarations du témoin. Toute l'enquête (reconstitution, mesures, calculs et hypothèses) s'est basée sur ce point d'observation qui, en réalité, s'avère être erroné. De plus, il n'a pas été tenu compte du fait que le témoin a continué à rouler après la première phase et que la majorité de l'observation s'est déroulée, non pas à « 5,5 km de la frontière », mais 1 à 2 km plus loin, selon l'enquête.

En conclusion en ce qui concerne les positions effectives du témoin dans les deux phases (notées ci-après « P1 » [première observation du PAN] et « P2 » [arrêt du témoin]), nous retiendrons pour la première phase son estimation première donnée aux Gendarmes, à savoir 5,5 km de la frontière, avec une marge d'erreur de 400 m de part et d'autre, soit $5,1 \text{ km} \leq P1 \leq 5,9 \text{ km}$ (repères rouges sur la carte ci-dessous).

Concernant la phase 2, en tenant compte des positions possibles extrêmes pour P1 et du fait que le témoin a encore roulé sur 1 à 2 km avant de s'arrêter, nous retiendrons les valeurs suivantes : $3,1 \text{ km} \leq P2 \leq 4,9 \text{ km}$ (repères verts sur la carte ci-dessous).

Intéressons-nous à présent aux directions d'observation du PAN.

En P1, le témoin indique que son attention a été attirée **sur sa droite, au-dessus de champs plats**. Cette déclaration est contradictoire avec celle qui figure dans l'enquête, au chapitre « reconstitution », où le témoin indique avoir eu « *le regard attiré par plusieurs lumières blanches. Situées à 11 heures, vers l'avant de son véhicule* ».

Pour déterminer quelle est la direction d'observation la plus plausible, nous pouvons nous fier à la suite du récit du témoin dans le procès-verbal qui indique : « *puis je me suis arrêté sur la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute pour mieux voir ce que c'était. J'ai alors vu à 400 mètres de moi que l'appareil ou l'objet n'avait pas bougé depuis mon premier regard* ».

Dans l'enquête du GEIPAN de 2008, il est par ailleurs indiqué dans le chapitre « reconstitution » que le PAN, une fois le témoin arrêté, se situait « *à 15 heures vis-à-vis de la direction de son véhicule* », soit à droite.

Si le PAN avait réellement été situé « à 11 heures » en P1, puis « à 15 heures » en P2, le témoin aurait obligatoirement observé un déplacement de ce PAN, or il affirme au contraire dans le procès-verbal qu'il est resté à la même place.

Ce déplacement qui aurait dû être observé par le témoin ne peut pas non plus être un effet d'optique causé par les virages de l'autoroute pouvant provoquer un effet « boule suiveuse », le témoin étant

en déplacement. En effet, ces virages ne sont pas assez prononcés pour placer visuellement tantôt le PAN à gauche, tantôt à droite du témoin.

En conséquence, l'affirmation figurant dans l'enquête du GEIPAN de 2008 situant le PAN en P1 à « 11 heures » est probablement également erronée.

On pourra s'étonner d'autre part de cette autre affirmation figurant dans l'enquête selon laquelle le témoin « *tout en roulant, se penchait par la fenêtre pour mieux l'observer* [le PAN] ». En effet, si le PAN ne se situait pas à « 11 heures » en P1, cette attitude du témoin est inexplicable, sauf à imaginer qu'il se soit penché par la fenêtre côté passager, ce qui est pour le moins acrobatique voire impossible tout en roulant. Mais, même si le PAN avait été situé à « 11 heures », nous ne voyons pas non plus l'intérêt d'une telle attitude du témoin, qui aurait en toute logique pu tout aussi bien observer le PAN par le pare-brise sans être gêné par le montant gauche (« 11 heures », c'est pratiquement de face), lequel PAN était par ailleurs très probablement bas sur l'horizon.

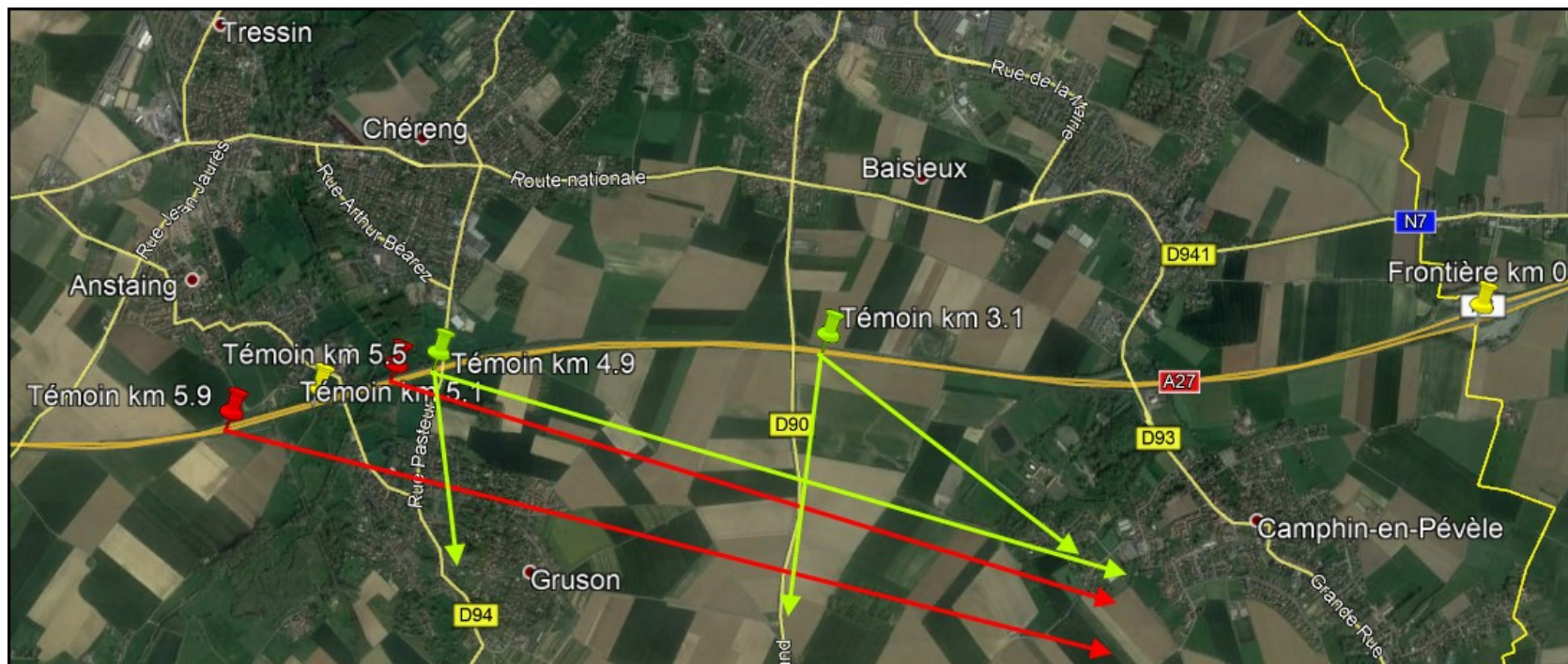
Ces données testimoniales erronées sont peut-être causées par le délai entre d'une part l'observation et la première rencontre avec le témoin (4 mois) et entre d'autre part cette rencontre et la rédaction du compte-rendu d'enquête (5 mois) ; plus les délais sont importants, plus de faux souvenirs risquent d'apparaître. C'est une raison supplémentaire de privilégier les données issues du procès-verbal, compilées le jour même.

Le témoin indiquant que le PAN n'a pas bougé entre les deux phases, et compte tenu de la topographie de l'autoroute, si le PAN a été observé en P2 « franchement » à droite, soit à « 14 heures » ou même à « 15 heures » comme indiqué dans l'enquête, alors il est probable qu'en P1 ce PAN ait été observé davantage de face ou quasiment, vers « 13 heures » par exemple, soit légèrement sur la droite du témoin.

Concernant la direction d'observation en P2, le témoin n'indique pas lui-même dans le procès-verbal avoir observé le PAN à ses « 15 heures » ; il ne donne même pas de direction du tout. La seule donnée est celle des « 15 heures » figurant dans l'enquête GEIPAN de 2008, mais elle se base sur une position inexacte du témoin en P2, comme nous l'avons vu précédemment. Il convient donc d'être prudent quant à cette donnée et de considérer une marge d'erreur possible. Nous retiendrons donc comme valide la fourchette comprise entre les « 13 heures » et les « 15 heures » du témoin.

En conclusion en ce qui concerne les directions d'observation du PAN dans les deux phases, nous retiendrons pour P1 une direction d'observation probable vers les « 13 heures » du témoin, et pour P2, entre « 13 heures » et « 15 heures ».

L'ensemble des résultats sont regroupés sur la carte suivante.



  **Positions du témoin et directions d'observation possibles en phase 1**

  **Positions du témoin et directions d'observation possibles en phase 2**

Carte

Concernant les **données météorologiques**, l'enquête du GEIPAN de 2008 indique que « *il pleut, mais la visibilité reste assez bonne grâce à l'absence de brouillard* ». Le témoin indique quant à lui dans le procès-verbal simplement que « *le temps était très nuageux* ».

Les données issues de la station l'aéroport de Lille-Lesquin situé à environ 10 km à l'ouest-sud-ouest de la position du témoin sont les suivantes :

Indicatif	59343001								
Nom	LILLE-LESQUIN								
Altitude	47 mètres								
Coordonnées	lat : 50°34'12"N - lon : 3°05'51"E								
Coordonnées lambert	X : 6540 hm - Y : 26197 hm								
Producteurs	2007 : METEO-FRANCE								
+ Afficher la liste des paramètres									
- Masquer les données ...									
Date	DRR1	FF	DD	N	NBAS	N1	C1	B1	VV
01 oct. 2007 06:00	60	3,8	50	8	5	5	6	1050	4000
01 oct. 2007 07:00	60	4,4	60	8	5	5	6	1000	3200

Le ciel était totalement couvert, avec une première couche nuageuse de 5/8 octas constituée de stratocumulus au plafond 1000/1050 m.

La visibilité horizontale, médiocre, était de 3200 à 4000 m, le vent soufflait très faiblement de secteur est et il a plu avant et pendant l'observation.

Concernant la **situation aéronautique**, l'aéroport International de Lille-Lesquin est situé à environ 10 km à l'ouest-sud-ouest de la position du témoin dont l'un des axes d'approche se situe à quelques kilomètres au sud du témoin.

Nous pouvons rajouter un mot rapide sur la **situation astronomique** en précisant qu'à 7h40 à Lille, le soleil n'était pas encore levé (environ 1° sous l'horizon). Avec un ciel totalement couvert et par temps de pluie, le ciel devait être relativement sombre.

En préambule, nous pouvons évoquer les conditions d'observation qui ne sont pas idéales. En effet, il pleuvait au moment de l'observation avec un ciel totalement couvert dont une bonne partie par des nuages bas (1000 m de plafond) et, ainsi que l'attestent les données météo, la visibilité horizontale était médiocre (environ 3 à 4 km). De plus, nous sommes au crépuscule, juste avant le lever du soleil. Ces conditions faisaient que le ciel était probablement encore bien sombre et la visibilité du témoin sur l'autoroute plutôt mauvaise, avec des éléments du paysage lointain pas ou peu visibles.

D'autre part, le témoin se devait de rester concentré sur sa conduite en P1, ce qui l'a probablement empêché de pouvoir détailler à loisir le PAN à cet instant.

La plupart des estimations de directions d'observation, pour les deux phases, converge vers le bourg de Camphin-en-Pévèle, et particulièrement sa banlieue ouest.

Avant d'aller plus loin dans l'analyse, est-il possible d'affiner encore les positions du témoin dans les deux phases ?

Nous avons vu dans la situation géographique qu'il était particulièrement difficile de les déterminer.

Pour P1, reprenons les mots du témoin dans le procès-verbal : « *...lorsque mon attention a été attirée sur ma droite et au-dessus de champs plats, par huit lumières blanches groupées quatre par quatre sur ce qui pourrait être deux ailes delta. Ceci pouvait se situer à environ deux kilomètres de l'endroit où je me trouvais, hors agglomération et à une hauteur de 100 à 200 mètres* ».

Le témoin observe sur sa droite (vers ses « 13 heures ») le PAN « *au-dessus de champs plats* », à une distance qu'il estime être d'environ 2 km. Si nous reprenons la carte 1 de la situation géographique, nous constatons qu'au km 5,9 vers les « 13 heures » du témoin, il n'y a qu'environ 500 m de « champs plats » avant d'arriver au bourg de Gruson et à une zone plus boisée.

Une fois passée cette zone, la visibilité est totalement bouchée par de nombreux arbres bordant l'autoroute puis par un petit talus (Source : images satellite Google Earth du 30.04.2007) jusqu'aux environs du point kilométrique 4 (en partant de la frontière). La vue est ensuite totalement dégagée sur environ 2 kilomètres et donne sur une enfilade de grands « *champs plats* » jusqu'au bourg de Camphin-en-Pévèle, à environ 3 km de distance.

Il existe ainsi deux possibilités pour la position du témoin en P1 :

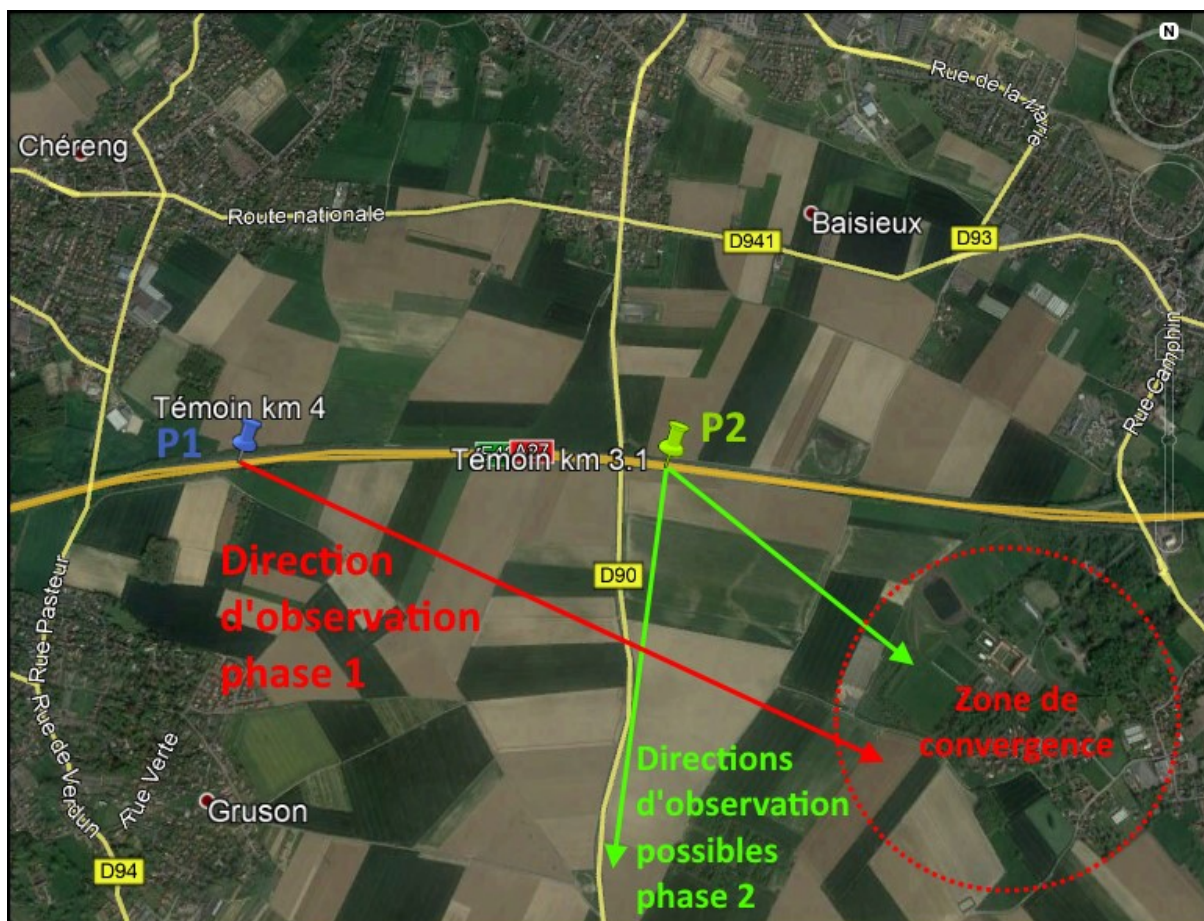
- 1- Aux environs du point kilométrique 6,1 km avant le bourg de Gruson et en sa direction où se trouvent quelques champs sur une distance d'environ 500 m.
- 2- Aux environs du point kilométrique 4, 3 km avant le bourg de Camphin-en-Pévèle et en sa direction où se trouvent de nombreux champs sur une distance d'environ 2 km.

La seconde possibilité est la plus vraisemblable, offrant une meilleure visibilité sur une plus grande distance, sur la droite du témoin et hors agglomération.

Cela implique que le témoin s'est probablement trompé de plus d'un kilomètre sur son estimation initiale de distance à la frontière lorsqu'il a observé le PAN au début. Ce n'est guère étonnant, car il est parfois difficile de se repérer correctement, même pour des lieux familiers, lorsque les conditions d'observation ne sont pas optimales.

Cela nous amène en conséquence à revoir également notre position pour P2, avec cette fois-ci une possibilité unique, aux environs du point kilométrique 3, soit une distance parcourue d'environ 1 km avant que le témoin ne s'arrête. Aller plus loin nous amène à l'échangeur de Camphin-en-Pévèle, ce que le témoin n'aurait pas manqué de signaler ; de plus, la vue à droite est de nouveau bouchée par des arbres bordant l'autoroute à droite.

Nous pouvons à présent établir une nouvelle carte de situation géographique, plus précise :



Carte 2

Comme nous le constatons, et l'avions déjà noté page 6, les estimations de directions d'observation pour les deux phases convergent vers le bourg de Camphin-en-Pévèle, et particulièrement sa banlieue ouest.

3.2. ANALYSE

Au vu de ce qui précède et du fait que le PAN se trouvait probablement très près du sol, se pourrait-il que le témoin ait observé une structure de facture humaine, qui puisse à la fois émettre une forte lumière blanche et se trouver suffisamment haut pour être vue de loin ?

Nous avons examiné scrupuleusement toute la zone du village à l'aide des photos satellites de 2007 sans rien trouver de particulier hormis une antenne-relais, mais qui se situe à l'est et en sortie de bourg.

Plus intéressant en revanche est l'existence à l'ouest du village du château situé au sein du domaine de Luchin, qui abrite actuellement le siège du football club professionnel de Lille (le LOSC Lille). Laisse à l'abandon depuis des années, le club l'a racheté ainsi que les terrains adjacents en 2003 afin de regrouper l'ensemble de ses activités, dispersées jusque-là dans tout le département.

Les premiers travaux de rénovation et de construction de locaux et de terrains ont débuté en avril 2004 et se sont étalés jusque fin 2007.

Lorsque nous comparons les photos satellites disponibles de juin 2006, avril 2007 et avril 2015, nous pouvons nous rendre compte de l'évolution des travaux :



Le domaine de Luchin en juin 2006



Le domaine de Luchin en avril 2007



Le domaine de Luchin en avril 2015

Parmi les nombreux terrains construits autour du domaine, le dernier à l'avoir été est celui situé au nord-ouest, entouré par des couloirs d'athlétisme. Sur la photo d'avril 2007, on constate que les pistes et le terrain ne sont pas encore présents. En revanche, les quatre très grands pylônes supportant l'éclairage du stade étaient déjà installés :



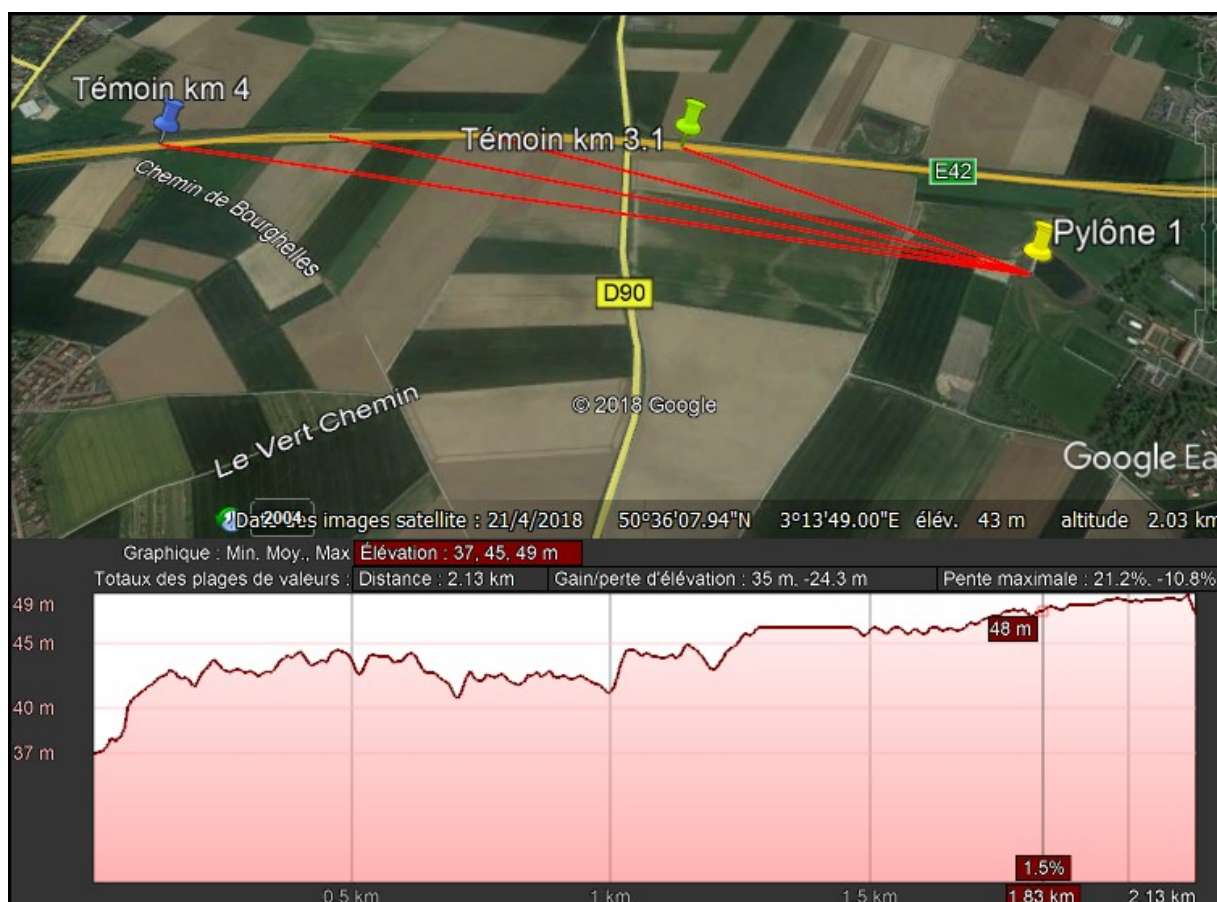
Capture Google Earth 1

Ces quatre pylônes sont clairement visibles depuis l'autoroute, aux alentours du point kilométrique 3 :



Capture Google Earth 2 (Street View)

La vue depuis l'autoroute est totalement dégagée à partir des environs du point kilométrique 4 jusqu'au domaine de Luchin et au stade, à une distance d'environ 2 km. Par ailleurs, les divers profils de dénivelé entre le kilomètre 4 et le kilomètre 3 jusqu'au stade montrent que le paysage est très plat, sans obstacles avec un faible dénivelé d'une hauteur maximale d'environ 10-12 m.



Il peut sembler étrange que le témoin n'ait pas su reconnaître les pylônes d'un des stades du domaine, mais en octobre 2007, le chantier n'était pas tout à fait terminé. L'inauguration du nouveau siège du club Lillois a eu lieu le 13/09/2007, soit à peine plus de 15 jours avant l'observation.

Les pylônes sont donc un élément nouveau dans le paysage, auquel le témoin n'était pas habitué. Les voir allumés tôt le matin n'est également pas courant, l'éclairage étant bien entendu destiné à éclairer correctement le stade en nocturne (ils ont peut-être été allumés pour des tests d'éclairage ou pour de la maintenance).

D'autre part, comme nous l'avons vu, les conditions d'observation étaient loin d'être optimales, avec une visibilité médiocre par temps de pluie et au crépuscule (environnement sombre), ce qui a sans doute empêché le témoin de pouvoir distinguer toute structure ayant pu lui permettre d'identifier les pylônes (poteaux...), sans compter que l'éclairage lui-même joue un rôle en masquant par contraste sa structure porteuse.

Concernant les pylônes eux-mêmes, nous pouvons nous rendre compte de leur hauteur sur cette capture prise depuis un drone :



Un des stades d'entraînement du domaine de Luchin – Source : [présentation du domaine de Luchin](#)

A gauche du premier pylône, à la même hauteur, se trouve un but. Sa hauteur étant de 2,44 m, nous pouvons en déduire la hauteur approximative du pylône, qui est donc de 25 m, soit bien supérieur au dénivelé maximum du terrain situé entre le témoin positionné au kilomètre 4 et ce pylône. Une comparaison de toutes les vidéos et photos montrant les pylônes d'éclairage des terrains du domaine montre qu'ils ont tous la même taille.

Les lumières émises depuis les spots situés au sommet sont blanches, très puissantes, portent très loin et pouvaient donc sans problèmes être vues depuis l'autoroute.

Nous pouvons par ailleurs comparer leur disposition à ce que dit le témoin au sujet de celle des lumières du PAN, ainsi qu'à son croquis :



Dans le procès-verbal, le témoin précise à ce sujet : « ... *par huit lumières blanches groupées quatre par quatre* ». Dans l'enquête, il est spécifié que « *le témoin n'est pas certain du nombre de lumières 6 à 8 lors de son audition et 2 groupes de 4 à la gendarmerie. Le chiffre de 8 est retenu dans le PV* ».

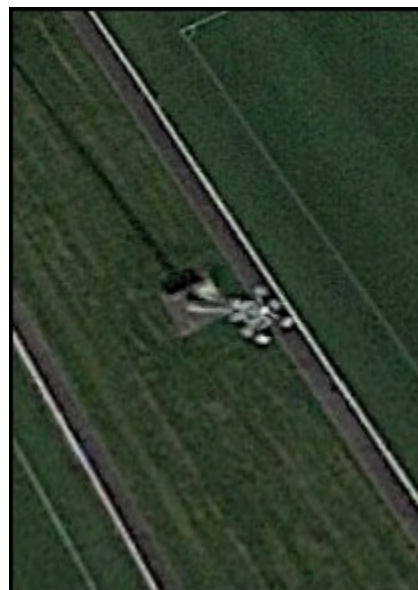
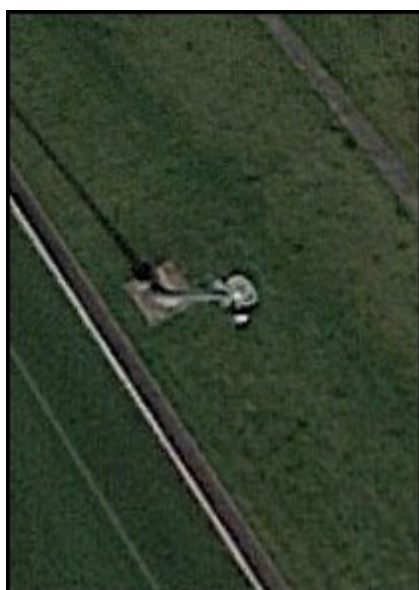
Certains pylônes d'éclairage des stades du domaine sont équipés soit de 4 spots disposés en demi-cercle soit de 8 spots disposés en rond :



Cette disposition circulaire des 8 spots fait que la personne les observant verra toujours, quel que soit le côté où elle les voit, 4 spots, disposés sur une ligne horizontale, comme dans l'exemple ci-dessous et comme représenté par le témoin dans son croquis.



D'autres stades sont équipés de pylônes pourvus de soit 3 spots disposés en demi-cercle soit 7 spots (4 d'un côté et 3 de l'autre) disposés en rond :



Pylônes n°5 et 7 (voir ci-après)



De gauche à droite, pylônes n°8, 6 et 7 (voir ci-après)

Le fait que le témoin décrive 8 spots en deux groupes de 4 signifie que, de ses points de vue, deux pylônes se trouvent visuellement peu éloignés l'un de l'autre.

Sur le croquis du témoin reproduit page 13, nous remarquons qu'il n'a pas dessiné 8 lumières, mais 7. Cette particularité trouve son écho dans le témoignage figurant dans l'enquête GEIPAN de 2008 : « le témoin n'est pas certain du nombre de lumières 6 à 8... ». Il est donc possible, dans l'hypothèse, que nous ayons affaire à soit deux groupes de 3 spots, soit deux groupes de 4 spots ou encore un groupe de 3 spots et un groupe de 4.

Depuis l'autoroute, ce sont en tout 8 pylônes qui sont visibles (en jaune avec leurs spots tournés vers le témoin et en vert avec leurs spots tournés à l'opposé du témoin) ; les autres (en bleu) n'existant pas encore en 2007. Les trois drapeaux du LOSC sont en rouge (« D1 », « D2 » et « D3 ») :





Nous avons cherché à faire se rapprocher visuellement le plus possible ces pylônes par paires, tels qu'observés depuis l'autoroute entre les points kilométriques 3 et 4. Pour la position du témoin en P1, soit aux environs du kilomètre 4, une seule configuration correspond parfaitement, celle qui aligne les pylônes n°5 et 7 :



Au tout début de l'observation, les spots du pylône n°5 sembleront visuellement pour le témoin se trouver juste à gauche de ceux du pylône n°7, soit une disposition horizontale de 4 et 3. Cette disposition ressemble trait pour trait à celle des lumières du PAN telles que dessinées par le témoin :



Comparaison entre les spots de pylônes n° et 7 et les lumières du PAN, telles que dessinées par le témoin

Puis, le témoin se déplaçant et par effet de parallaxe, le pylône n°7 passe visuellement à gauche du pylône n°5, donnant une configuration différente à l'ensemble, ce qui explique peut-être l'incertitude du témoin quant au nombre de lumières visibles sur le PAN.

En procédant de même pour P2, rien ne correspond vraiment avec les pylônes visibles depuis l'autoroute et dont les spots sont tournés vers le témoin.

Il est possible cependant que, depuis le kilomètre 3, les deux pylônes restent relativement proches visuellement l'un de l'autre (le n°7 toujours à gauche du n°5), l'autoroute faisant une légère courbe sur la droite entre le kilomètre 4 et le kilomètre 3, ce qui tend à maintenir l'écart apparent.

Après vérifications et mesures sur la carte, l'écart entre les axes de visée des deux pylônes n'est que d'environ 14 m ce qui, observé depuis le kilomètre 3 à environ 1 km est finalement assez peu.



Capture Google Street View zoomée de juin 2015 depuis le point kilométrique 3

Nous ne savons pas à quel instant de l'observation le croquis réalisé par le témoin correspond, mais il semble logique de penser que ce soit lors de P1, au moment où, visuellement, les deux pylônes sont les plus proches.

On notera par ailleurs que, toujours visuellement, les spots se trouvent juste au-dessus d'une ligne d'arbres, exactement comme décrit pour le PAN dans l'enquête GEIPAN de 2008 :



Extrait de la reconstitution lors de l'enquête GEIPAN de 2008

Le témoin, en roulant sur l'autoroute, se rapproche de la zone et constate que les lumières émises par le PAN grossissent, d'où sa remarque « ...l'appareil ou l'objet n'avait pas bougé depuis mon premier regard... ». Il ne prête pas attention à l'écart entre les deux groupes de lumières qui est plus important car cela lui semble logique, s'étant rapproché de lui et considérant toujours qu'il s'agit d'un objet unique.

Comme nous le constatons sur toutes les captures précédentes, les pylônes, blancs, se détachent bien sur le fond vert des arbres. Mais les images ont été faites dans des conditions « normales », de jour par bonne visibilité et sans pluie ; les spots étant par ailleurs éteints.

Dans les mauvaises conditions d'observation dans lesquelles se trouvait le témoin, même à une distance modeste d'environ 1 km, il en est très certainement tout autrement.

Un dernier mot dans ce chapitre enfin concernant la structure du PAN que le témoin finit par apercevoir : « ... je me suis rendu compte que ces lumières blanches [...] illuminaient deux tranches [...] l'appareil était de couleur gris foncé ou noir ». Ceci correspond à la structure porteuse des spots, en haut des pylônes, que le témoin parvient à discerner en se rapprochant, sans pour autant toutefois parvenir encore à voir les pylônes eux-mêmes.

Des points plus difficiles à comprendre ou expliquer.

Après une relecture minutieuse du témoignage, nous relevons dans le procès-verbal et dans l'enquête du GEIPAN de 2008 des points plus difficiles à comprendre ou expliquer.

- Clignotement : « à l'extrémité gauche l'une des lumières clignotait ».

Peu après l'inauguration, il est possible d'envisager des essais de fonctionnement ou une maintenance des spots avant une utilisation des terrains. Un des spots a pu mal fonctionner.

- Disparition du PAN : « à partir du moment où je me suis arrêté, ce que je pense être un OVNI est resté quinze secondes en survol stationnaire [...]. Quelques secondes après cet engin s'est incliné sur sa droite tout en restant à la même hauteur du sol. Il est parti sur la droite à une vitesse que j'estime à environ 30 à 40 km/heure et finalement je l'ai perdu de vue. Il ne s'est passé que trente secondes entre le moment où je me suis arrêté et celui où il a disparu de ma vue ».

Difficile a priori à expliquer avec par le pylône d'éclairage.

Le déroulé de la séquence de cette phase finale d'observation n'est cependant pas très clair. En effet, le témoin indique que le PAN s'est incliné sur sa droite tout en restant à la même hauteur du sol mais est-il resté à la même position en s'inclinant pour ensuite se déplacer ou s'est-il incliné tout en se déplaçant ? L'enquête GEIPAN semble indiquer qu'il s'est d'abord incliné sur place (même hauteur, même position) *avant* de se déplacer sur la droite.

Le déplacement est décrit vers la droite, mais le témoin dit aussi (reconstitution enquête 2008) qu'il est perpendiculaire à la trajectoire des avions, ce qui correspond à un déplacement essentiellement en éloignement car la trajectoire avion est bien vers la droite. La perception d'un éloignement sans ou à très faible déplacement latéral peut correspondre à l'illusion classique engendrée par une baisse d'intensité des lumières (extinction progressive des projecteurs ?) que le témoin interprété logiquement comme une fuite en distance du PAN.

Le même flou existe en ce qui concerne le moment où les lumières ont disparu, voire même comment elles ont disparu. Aucune indication à ce sujet ne figure dans le procès-verbal et on lit dans l'enquête GEIPAN : « lorsqu'il s'éloigne [le PAN], le témoin n'a plus mémoire de la présence des lumières ». On peut se demander si le témoin a réellement observé les lumières en mouvement et, si oui, jusqu'à quel moment.

Le point le plus étrange, dans le cadre de la confusion avec des spots éclairant un stade, est l'inclinaison des lumières qui est décrite sans ambiguïté. Par contre la description de déplacement manque de fiabilité du fait des incohérences factuelles et des sources de mauvaise interprétation (en premier lieu, erreur de perception du témoin).

- Taille apparente du PAN : une première estimation est donnée « de mémoire » par le témoin deux mois après son observation : « "l'engin" est silencieux et s'inscrit dans l'espace occupé par sa main [la main du témoin], les doigts écartés, soit 8 à 10 cm. Sur la base de 10 cm d'écartement à bout de bras (env. 60 cm), le PAN fait environ 85 mètres de diamètre ». Puis, lors de l'intervention du GEIPAN sur place le 30.01.2008, le témoin donne une autre estimation, très différente ; « la taille apparente de l'objet observé est d'environ 3 cm ».

Sur cette base, l'enquête du GEIPAN conclut à une dimension du PAN d'environ 30 m de long, en supposant que le PAN se trouve au niveau du rideau d'arbres distant du témoin d'environ 510 mètres.

Or, comme nous l'avons vu précédemment, les positions initiale et finale du témoin telles que figurant dans l'enquête GEIPAN sont erronées. En P2, le témoin est distant des spots lumineux à l'origine de la confusion d'environ 1 km, ce qui ramènerait la dimension effective du PAN à environ 60 m de long.

Cette estimation est cependant fortement sujette à caution, pour trois raisons :

- Que ce soit deux mois après « de mémoire » ou quatre mois après sur place, les estimations faites longtemps après-coup par le témoin sont propices à générer des erreurs. Il aurait fallu réaliser ces mesures de suite après l'observation.

- L'emplacement en P2 du témoin étant erroné, la ligne d'arbre servant de référence à ces mesures n'est pas la même (le témoin a probablement confondu). Ce point est d'ailleurs sous-entendu dans l'enquête GEIPAN où il est précisé : « lors de son audition, le témoin sur place a été beaucoup moins affirmatif qu'au téléphone quant à la position du PAN par rapport aux peupliers ».

- Les témoins ont naturellement tendance à surestimer les tailles angulaires, d'autant qu'elles sont en réalité souvent petites au départ. La plupart des personnes surestiment la taille de la Lune d'un facteur 3 à 5, dans un contexte d'étrangeté les écarts peuvent être bien plus grands. De nombreux cas GEIPAN l'attestent sans ambiguïté car la dimension réelle est prouvée. Par exemple le cas **SILLY-LE-LONG (60) 31.05.2015** met en évidence une surestimation d'un facteur 30 (<http://www.geipan.fr/index.php?id=202&cas=2015-05-09194>).

3.3. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS COLLECTÉS

TEMOIN N°1

#	QUESTION	REPONSE (APRES ENQUETE)
A1.	Commune et département d'observation du témoin (ex : Paris (75))	/
A2.	(opt) si commune inconnue (pendant un trajet) : Commune de début de déplacement ; Commune de Fin de déplacement	De LILLE (59) vers TOURNAI (BE.WHT)
A3.	(opt) si pendant un trajet : nom du Bateau, de la Route ou numéro du Vol / de l'avion	A27
<i>Conditions d'observation du phénomène (pour chaque témoin)</i>		
B1.	Occupation du témoin avant l'observation	Trajet domicile-travail
B2.	Localisation précise du lieu d'observation	Lat. 50.628 Long. 3.044
B3.	Description du lieu d'observation	AUTOROUTE Territoires artificialisés - Zones industrielles ou commerciales et réseaux de communication - Réseaux routier et ferroviaire et espaces associés Paysage Rural
B4.	Date d'observation (JJ/MM/AAAA)	01/10/2007
B5.	Heure du début de l'observation (HH:MM:SS)	07:40
B6.	Durée de l'observation (s) ou Heure de fin (HH :MM :SS)	00 :00 :30
B7.	D'autres témoins ? Si oui, combien ?	0
B8.	(opt) Si oui, quel lien avec les autres témoins ?	
B9.	Observation continue ou discontinue ?	Continue
B10.	Si discontinue, pourquoi l'observation s'est-elle interrompue ?	N/A

B11.	Qu'est ce qui a provoqué la fin de l'observation ?	LE PAN
B12.	Phénomène observé directement ?	OUI
B13.	PAN observé avec un instrument ? (lequel ?)	non
B14.	Conditions météorologiques	Quelques éclaircies ou Nuageux
B15.	Conditions astronomiques	Ciel caché
B16.	Equipements allumés ou actifs	NP
B17.	Sources de bruits externes connues	NP
<i>Description du phénomène perçu</i>		
C1.	Nombre de phénomènes observés ?	1
C2.	Forme ?	Huit Lumières aile delta
C3.	Couleur ?	Lumières blanches Aile delta Noir ; Gris sombre
C4.	Luminosité ?	Très forte ; un lumière clignotante
C5.	Trainée ou halo ?	NP
C6.	Taille apparente ? (maximale)	
C7.	Bruit provenant du phénomène ?	Inconnu
C8.	Distance estimée ?	<10000m (très éloignée)
C9.	Azimut d'apparition du PAN (°)	
C10.	Hauteur d'apparition du PAN (°)	100 à 200 mètres
C11.	Azimut de disparition du PAN (°)	NP
C12.	Hauteur de disparition du PAN (°)	NP
C13.	Trajectoire du phénomène	Stationnaire, puis en déplacement
C14.	Portion du ciel parcourue par le PAN (°)	
C15.	Effet(s) sur l'environnement	...
<i>Pour les éléments suivants, veuillez reporter les réponses du témoin ou sinon indiquez simplement si ce dernier a répondu à ces questions</i>		
E1.	Quelles sont les émotions ressenties par le témoin pendant et après l'observation ?	NP
E2.	Qu'a fait le témoin après l'observation ?	NP
E3.	Quelle interprétation donne-t-il à ce qu'il a observé ?	NP
E4.	Avant son observation, quel intérêt le témoin portait aux PAN ?	NP
E5.	L'observation a-t-elle changé l'avis du témoin sur les PAN ?	NP
E6.	Le témoin pense-t-il que la science donnera une explication aux PAN ?	NP
E7.	Pense-t-il que l'expérience vécue a modifié quelque chose dans sa vie ? Quel est son ressenti ?	
<i>Documents et pièces jointes</i>		
D1.	Y a-t-il eu reconstitution sur plan ou photo/croquis de l'observation ?	OUI

4- HYPOTHESES ENVISAGEES

La seule hypothèse envisagée est celle de la confusion avec un ensemble de spots lumineux, éclairant un stade, observés au loin dans de mauvaises conditions.

4.1. SYNTHESE DES HYPOTHESES

HYPOTHESE			EVALUATION*
SPOTS LUMINEUX DU DOMAINE DE LUCHIN			80 %
ITEM	ARGUMENTS POUR	ARGUMENTS CONTRE ou MARGE D'ERREUR	POUR/CONTRE
- Forme	Disposition 4 et 3 et nombre des lumières telles qu'observées en phase 1 parfaitement conforme aux pylônes 5 et 7. - Conditions de visibilité médiocres empêchant le témoin de distinguer les détails (pylônes...).	-- incertitude pour la phase 2 mais témoin pas certain du nombre.	0.9
- Couleur	- Blanche, conforme.	-	1.00
- Dimensions	- Taille PAN trop grosse mais sans fiabilité car reconstituée sur une position initiale du témoin fautive et tardivement (génération de faux souvenirs ?). - Possible surestimation typique des dimensions du PAN par le témoin.		0.9
- Position	- Conforme après détermination correcte des positions du témoin - A l'endroit des pylônes d'un des stades du domaine- -Au ras de la ligne d'arbre, identique à la reconstitution de l'enquête GEIPAN de 2008.	-	1.00
- Vraisemblance en lieu et date	- Visibilité et paysage totalement dégagés entre les km 3 et 4 pour distinguer les éclairages. - Conditions météo médiocres empêchant le témoin de distinguer les détails (pylônes...). - Possibles opérations de tests ou de maintenance suite à l'inauguration récente du domaine après rénovation. - Possible défaut à l'origine de clignotement des feux.	- Pas de vérification factuelle formelle de l'allumage ce soir-là et du clignotement.	0.7
- Déplacement et inclinaison lors de la disparition	- Croquis de déplacement droit non cohérent avec la description par ailleurs de mouvement perpendiculaire aux déplacements des avions. Cette description pouvant	- Croquis de déplacement latéral droit non compatible. - inclinaison non compatible.	0.5

	<p>résulter d'une illusion de fuite en avant provoquée par l'extinction progressive des spots.</p> <p>- illusion perceptive du témoin s'agissant de l'inclinaison ?</p>		
--	---	--	--

***Fiabilité de l'hypothèse estimée par l'enquêteur : certaine (100%) ; forte (>80%) ; importante (60% à 80%) ; moyenne (40% à 60%) ; faible (20% à 40%) ; très faible (<20%) ; nulle (0%)**

4.2. SYNTHÈSE DE LA CONSISTANCE

La consistance est moyenne :

- Un seul témoin, une première enquête entachée par des relevés erronés de position, des points manquant de précision en particulier sur la façon dont le PAN disparaît, pas de photographies.
- Aucune enquête de Gendarmerie.

5- CONCLUSION

Le PAN observé par le témoin résulte très probablement de puissants spots montés sur deux pylônes éclairant un stade appartenant au domaine de Luchin, dont l'alignement fortuit et la position au ras d'une ligne d'arbres a fait croire au témoin à un objet unique équipé de lumières en vol stationnaire à basse altitude.

La rénovation du domaine de Luchin ayant été inaugurée environ deux semaines plus tôt, il est probable que des essais d'éclairage aient eu lieu avant que les premiers matchs ou entraînements aient lieu sur le terrain concerné.

Les conditions d'observation médiocre et la forte luminosité dégagée par les spots ont contribué par ailleurs à ce que le témoin ne puisse pas observer la structure des pylônes soutenant ces spots lumineux.

Cette conclusion s'appuie sur les éléments suivants :

- Reprise complète de la première enquête du GEIPAN de 2008, qui comportait des erreurs de placement du témoin et de direction d'observation ayant induit des mauvaises estimations d'azimuts et de dimensions du PAN. La présence d'une ligne d'arbres au loin, dans la direction vers laquelle les spots sont visibles a également probablement contribué à cette confusion. Ces données testimoniales erronées sont peut-être causées par le délai entre d'une part l'observation et la première rencontre avec le témoin (4 mois) et entre d'autre part cette rencontre et la rédaction du compte-rendu d'enquête (5 mois) ; délais propices à la création de faux souvenirs.

- Après corrections et vérifications, il s'avère que l'ensemble de l'observation s'est en réalité déroulée sur la droite de l'autoroute, selon un angle d'environ 30° par rapport à la direction de déplacement du témoin. La visibilité étant par ailleurs limitée par portions par des obstacles naturels (végétation), nous avons pu en déduire deux positions probables, une première aux environs du kilomètre 4 (en partant de la frontière belge) où l'observation a débuté, et une seconde, aux environs du kilomètre 3, où le témoin s'est arrêté.

- Les conditions d'observation sont médiocres car il pleuvait au moment de l'observation, la visibilité horizontale était médiocre (environ 3 à 4 km) et nous étions au crépuscule, juste avant le

lever du soleil. Ces conditions faisaient que le ciel était probablement encore bien sombre et la visibilité du témoin sur l'autoroute plutôt mauvaise, avec des éléments du paysage lointain pas ou peu visibles.

- Le domaine de Luchin, racheté par le LOSC en 2003, était en phase finale de rénovation à l'automne 2007. Les pylônes d'éclairage étaient cependant déjà en place et il est probable que des essais de fonctionnement ou une maintenance aient eu lieu avant que les premiers matchs ou entraînements se déroulent après l'inauguration.

- A partir du kilomètre 4, la vue est totalement dégagée et survole des champs sans obstacles jusqu'au domaine. Cette visibilité est permanente jusqu'aux environs du kilomètre 3.

- Le témoin débute son observation aux environs du kilomètre 4, à partir du moment où la vue est dégagée sur la droite. A cet instant, il se trouve que deux pylônes sont visuellement alignés depuis cet emplacement.

- La couleur blanche des spots est conforme à celle que donne le témoin.

- Les pylônes du domaine mesurent 25 mètres de haut et soutiennent des spots organisés horizontalement par rangs de 3, 4, 6 ou 8. Les pylônes observés alignés au début de l'observation soutiennent 7 et 3 spots lumineux et leur visibilité depuis la position du témoin se trouve être de gauche à droite respectivement de 4 et 3, soit en nombre et en alignement exactement tel que le témoin a représenté les lumières du PAN sur son croquis.

- Les spots en question se trouvent être visibles juste au-dessus d'une ligne d'arbre, tout comme le PAN l'est.

- Le témoin s'arrête ensuite pour mieux observer, un kilomètre environ plus loin. L'écart entre les pylônes est à cet instant visuellement plus important, mais cela n'interpelle pas le témoin qui ne distingue toujours par les pylônes supportant les spots, toujours probablement à cause de leur forte luminosité empêchant de distinguer des détails et des conditions médiocres d'observation. Le PAN lui semble donc plus grand, ce qui lui fait dire qu'il n'a pas bougé de place dans la mesure ou lui-même s'est rapproché de la zone et pense avoir à faire à un seul objet. Il parvient tout de même à distinguer la structure porteuse métallique des spots, qu'il décrit comme étant « *l'appareil de couleur gris foncé ou noir* ».

- Le clignotement d'une des lumières du PAN peut s'expliquer par un dysfonctionnement d'un des spots, l'éclairage du stade étant en phase d'essai.

- le PAN est décrit trop gros. Mais l'estimation est fortement sujette à caution car reconstituée (enquête sur place) plusieurs mois après l'observation et basée sur un emplacement initial du témoin erroné. D'autre part, nous savons que les témoins ont naturellement tendances à surestimer les dimensions apparentes.

- Le déplacement lors de la perte de vue par le témoin est difficile à expliquer mais il s'agit d'une séquence manquant de précisions et de cohérence. Si l'axe de déplacement est plutôt en éloignement pur (compréhension des déclarations « perpendiculaire à l'axe des avions ») il peut s'agir d'une illusion classique créée par l'extinction progressive des lumières que le témoin interprète logiquement comme une fuite en distance du PAN. Par contre si on considère le croquis avec déplacement latéral (qui n'est alors plus perpendiculaire aux trajectoires avions !) il n'y a pas d'explication.

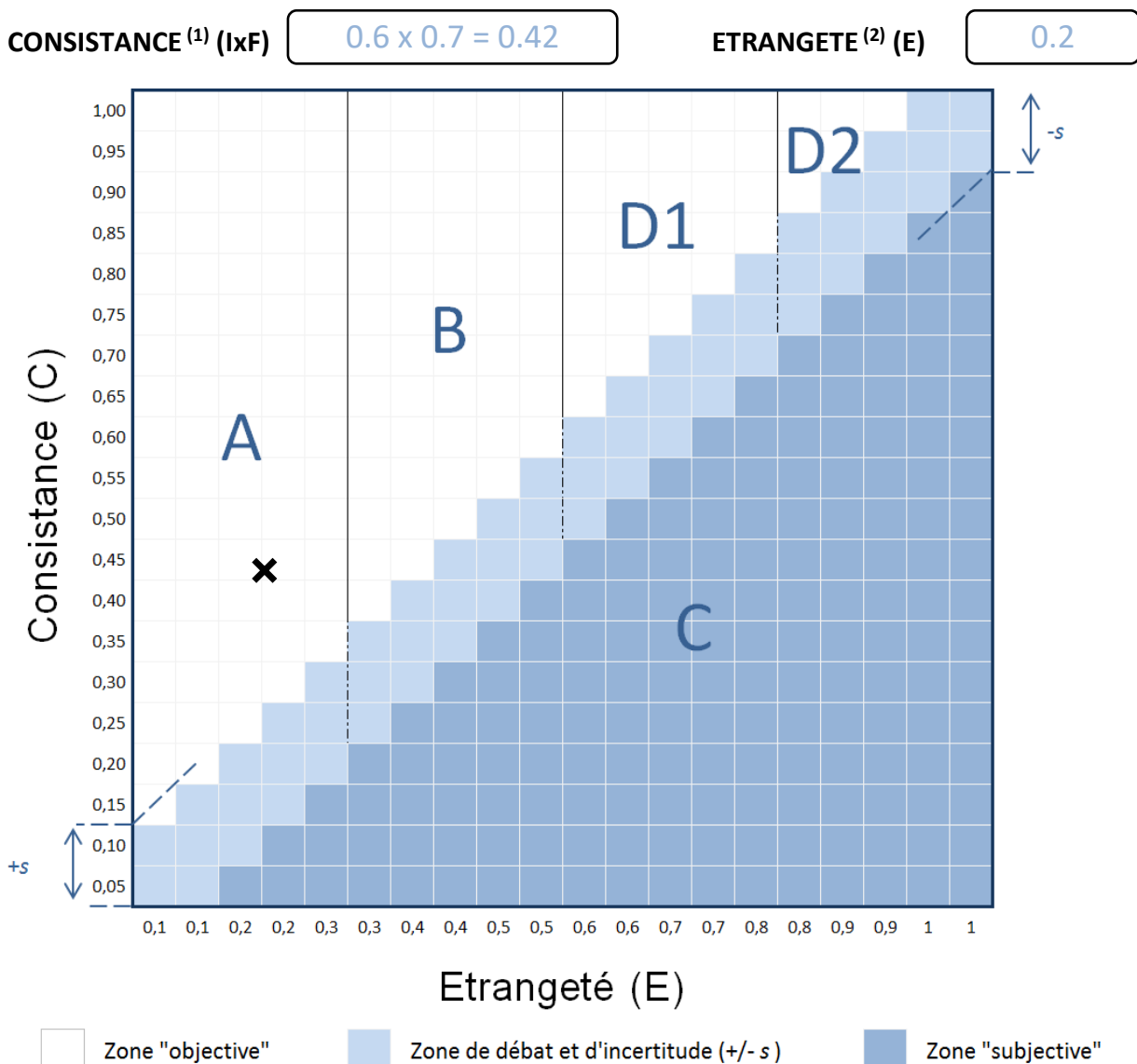
- la description de l'inclinaison finale des lumières est moins ambiguë et constitue au final la seule source d'étrangeté dans le cadre de cette hypothèse.

La consistance est moyenne : un seul témoin, une première enquête entachée par des relevés de position erronés, des points manquant de précision en particulier sur la façon dont le PAN disparaît, pas de photographies.

Compte tenu de l'exacte correspondance sur de nombreux points déterminants, le seul point de divergence portant sur l'inclinaison des lumières apparu uniquement lors de la disparition n'est pas de nature à changer le caractère très probable de l'explication. Cette divergence étant donc à mettre sur le compte d'une mauvaise perception du témoin (illusion d'optique, mauvaises conditions d'observation ...).

En conséquence le GEIPAN classe le cas en A : observation très probable d'un ensemble de spots lumineux observés à distance dans de mauvaises conditions.

5.1. CLASSIFICATION



⁽¹⁾ Consistance (C) : entre 0 et 1. Quantité d'informations (I) fiables (F) recueillies sur un témoignage ($C = Ix F$)

⁽²⁾ Etrangeté (E) : entre 0 et 1. Distance en termes d'informations à l'ensemble des phénomènes connus

ANNEXE

Compte Rendu Enquête 2008

1- RESUME DE L'OBSERVATION

Le 1er octobre 2007 à 7h40, monsieur XX conduisait pour se rendre de son domicile, en France, vers son lieu de travail en Belgique.

Sur l'A27, à 5,5 Km de la frontière il observe vers l'avant de son véhicule, à 1-2 Km de lui, un PAN de couleur gris foncé, formé de 2 ailes delta et d'une envergure supérieure à 100m. Des lumières blanches sont disposées sur la tranche arrière des ailes.

Il continue à rouler 1-2 Km, puis se gare sur la bande d'arrêt d'urgence à environ 400 mètres du PAN. Ce dernier semble stationné au-dessus d'un champ à une centaine de mètres de hauteur. Au bout d'une dizaine de secondes le PAN s'incline puis s'éloigne au loin à une vitesse de 30 à 40 Km/h.

Le témoin va déposer à la gendarmerie le jour même.

2- RECONSTITUTION

1 - Alors qu'il conduisait sur l'autoroute A27 entre Lille et Tournai en direction de la Belgique, à 4,3km de l'échangeur de Baisieux (5,5 km de la frontière belge), François C. a eu le regard attiré par plusieurs lumières blanches. Situées à 11 heures, vers l'avant de son véhicule.

Elles étaient disposées sur ce qui lui apparaissait être deux ailes delta. A une extrémité gauche une lumière clignotait. Les lumières illuminaient les tranches des ailes, dont l'envergure totale devait être supérieure à 100 mètres.

Ce que le témoin décrit comme un appareil ou objet était au début de l'observation à 2 kilomètres de lui et entre 50 et 200 mètres de hauteur (100 à 200 mètres indiqués aux gendarmes). Le témoin n'est pas certain du nombre de lumières 6 à 8 lors de son audition et 2 groupes de 4 à la gendarmerie. Le chiffre de 8 est retenu dans le PV.



Dessin fait par le témoin

2- Etonné, le témoin s'est mis à ralentir, rouler encore sur 1 à 2 km avant de se garer sur la bande d'arrêt d'urgence. Tout en roulant, il se penchait par la fenêtre pour mieux l'observer. Un camion lui a fait des appels de phares. Il estime possible que d'autres conducteurs aient vu le PAN.

Il estime alors être au plus près du PAN, soit à environ 400 mètres de lui, et à 15 heures vis à vis de la direction de son véhicule. Hormis les deux tranches qui illuminaient le PAN celui-ci lui apparaissait de couleur gris foncé/noir. Le PAN est resté pendant ce temps à peu près stationnaire au-dessus d'un champ de maïs, au ras d'une frondaison d'arbres le territoire de la commune de Gruson.

"L'engin" est silencieux et s'inscrit dans l'espace occupé par sa main, les doigts écartés, soit 8 à 10 cm. Sur la base de 10 cm d'écartement à bout de bras (env. 60 cm), le PAN fait environ 85 mètres de diamètre.



3- Au bout d'une quinzaine de secondes, le témoin tente de prendre une photo avec son téléphone portable, dans la précipitation il se trompe de touche et rate sa prise de vue.

4- Au même moment, "l'engin" s'incline sur sa droite tout en restant à même hauteur vis à vis du sol.



5- Il s'éloigne alors en vol incliné à une vitesse estimée entre 30 et 40 km/h. Lorsqu'il s'éloigne le témoin n'a plus mémoire de la présence des lumières.

Selon le témoin, la trajectoire du PAN est perpendiculaire à celle des avions qu'il a pu observer les jours qui ont suivi son témoignage. L'aéroport le plus proche est celui de Lille-Lesquin.

6- Il a dû s'écouler 30 secondes entre le moment où l'arrêt de la voiture et la disparition du PAN.

7 – Sur le plan météorologique, il pleut, mais la visibilité reste assez bonne grâce à l'absence de brouillard.

3 – INTERVENTION DU GEIPAN

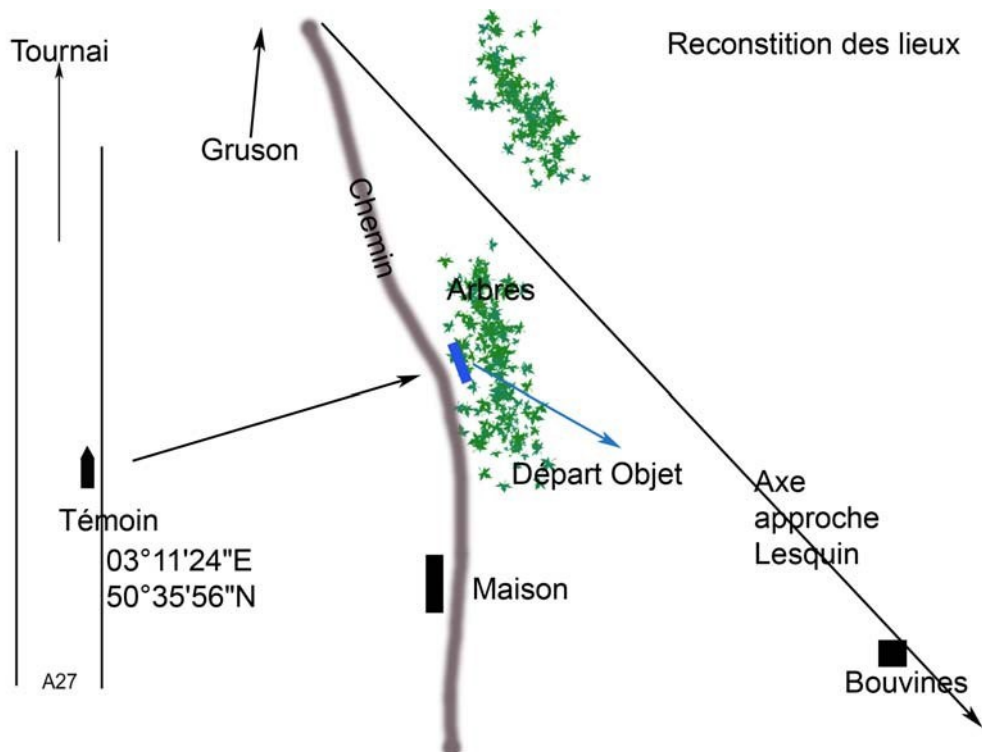
Une première intervention du GEIPAN sur site a eu lieu le 30 janvier 2008. Après audition du témoin, les lieux de l'observation ont été examinés. Le lieu de l'observation est situé sur l'autoroute A27 en direction de Tournai, à 4 Km de Baisieux. A 500 mètres environ, un rideau d'arbres d'une trentaine de mètres de haut sert de repère au témoin pour situer son observation. L'objet observé par le témoin est situé au niveau des arbres et à la forme d'un appareil triangulaire vu « de dos » avec une série de lumières très blanches (voir le dessin du témoin). L'objet reste stationnaire environ 4 secondes avant de partir plutôt lentement en s'inclinant sur le côté. La taille apparente de l'objet observé est d'environ 3 cm. Il faut noter

cependant que par rapport à sa déposition la position du PAN par rapport aux arbres est un peu floue entre « au dessus » ou « à travers » les arbres.

Il faut noter que dans un axe voisin du rideau d'arbres se trouve l'axe d'approche des avions de l'aéroport de Lille Lesquin. Pendant la reconstitution, un avion en approche a été observé. La taille apparente est du même ordre que celle de l'objet observé par le témoin mais l'avion se situe beaucoup plus haut au-dessus des arbres que l'objet observé.

Près du rideau d'arbres se trouve une maison dont la propriétaire a été interrogée. Elle n'a rien observé le 1er octobre mais précise que quelquefois, les avions en approche sur Lesquin prennent une route perpendiculaire à la route normale et passent au-dessus de la maison. Vu de la maison, les remorques de poids lourds (12 m) passant sur l'autoroute sont vues sous une taille apparente de 8 à 10 mm.

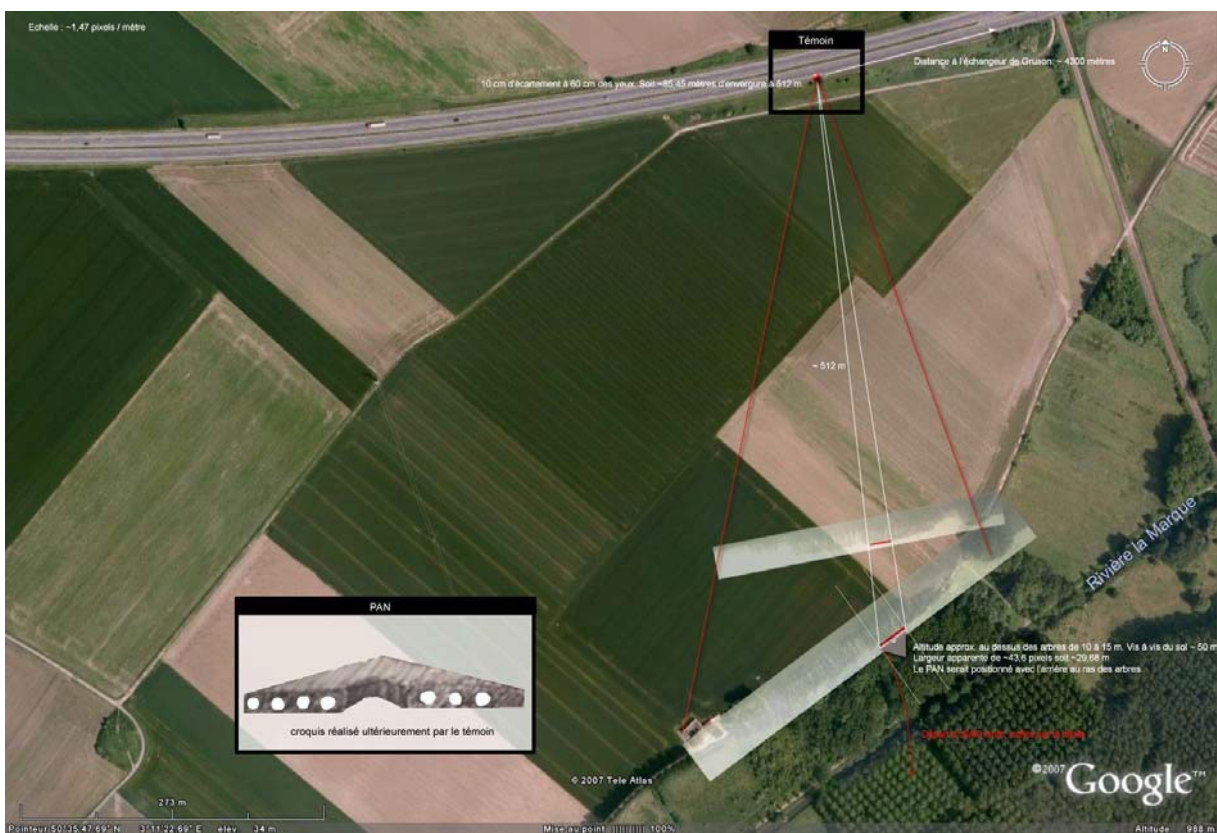
Le schéma de la reconstitution est donné ci-après.



Le témoin est un homme qui ne recherche aucune publicité (l'anonymat absolu a été demandé) et qui est convaincu qu'il y a une explication conventionnelle à son observation. Durant son service militaire dans l'armée de l'air, il a appris à reconnaître tous les types d'avions en service lors d'exercices opérationnels. Il est donc familier des silhouettes d'aéronefs mais n'a pas pu identifier l'objet observé. Il est cependant à ce jour le seul témoin identifié. En effet, renseignements pris auprès de la gendarmerie, aucune autre déposition n'a été faite dans les brigades les plus proches, Baisieux et Bouvines.

4 – ESTIMATION DU PAN

En reportant les données connues sur Google Earth on peut estimer la taille du PAN avec une certaine précision. Le rideau d'arbres est à 512 mètres de la position du témoin, ce qui donne une estimation du PAN de 29,70 mètres, sans doute plus réaliste que l'estimation donnée de mémoire par le témoin 2 mois après l'observation.

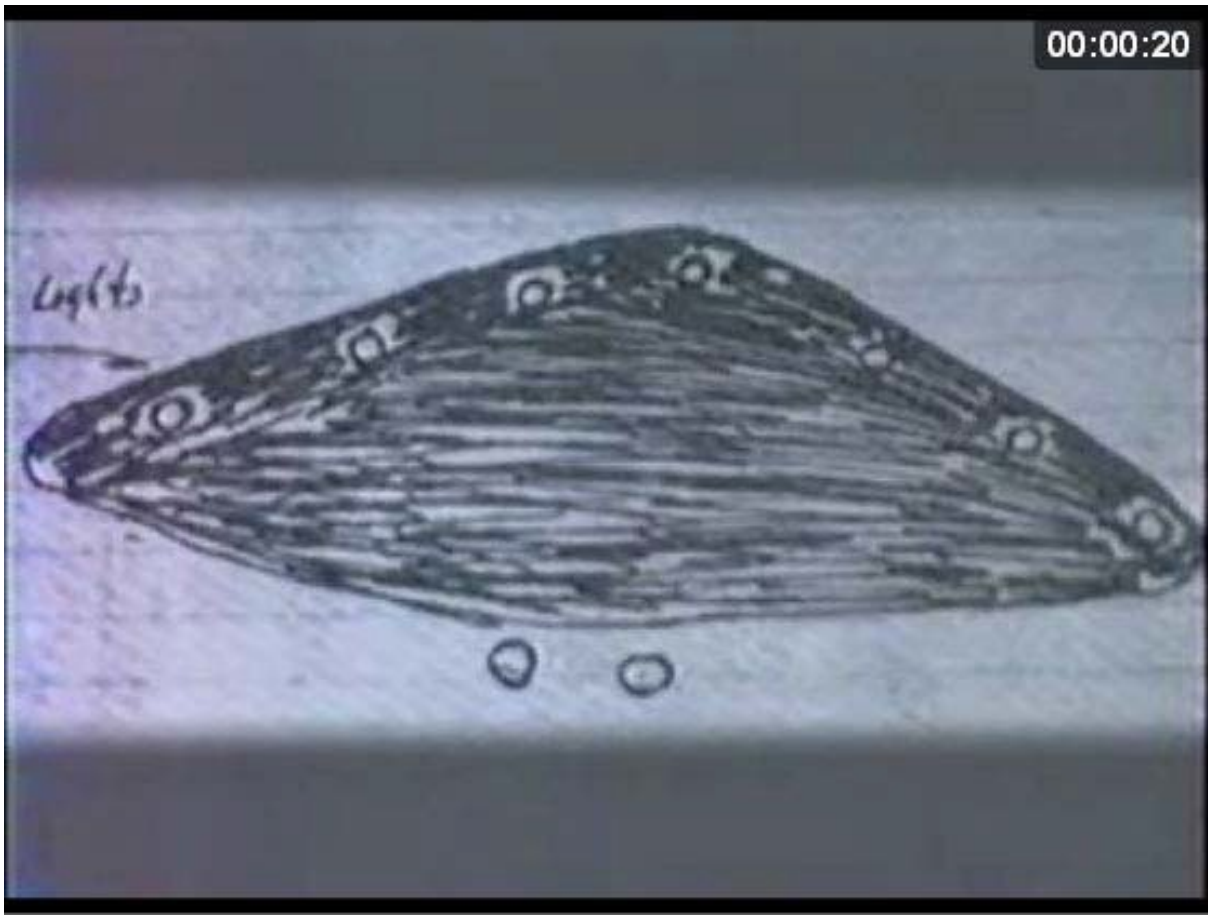


5 – HYPOTHESES

Observations semblables

Lors d'un premier contact, le témoin nous informe que depuis son témoignage il a effectué sa propre recherche. Il nous confie ainsi avoir retrouvé un portrait robot ressemblant trait pour trait à celle-ci dans une émission intitulée "Mystère".

Cette émission, datée de l'époque de la vague belge des années 90 est accessible sur "dailymotion". C'est à la 20^e seconde que le dessin du PAN peut-être observé :



Avion de ligne

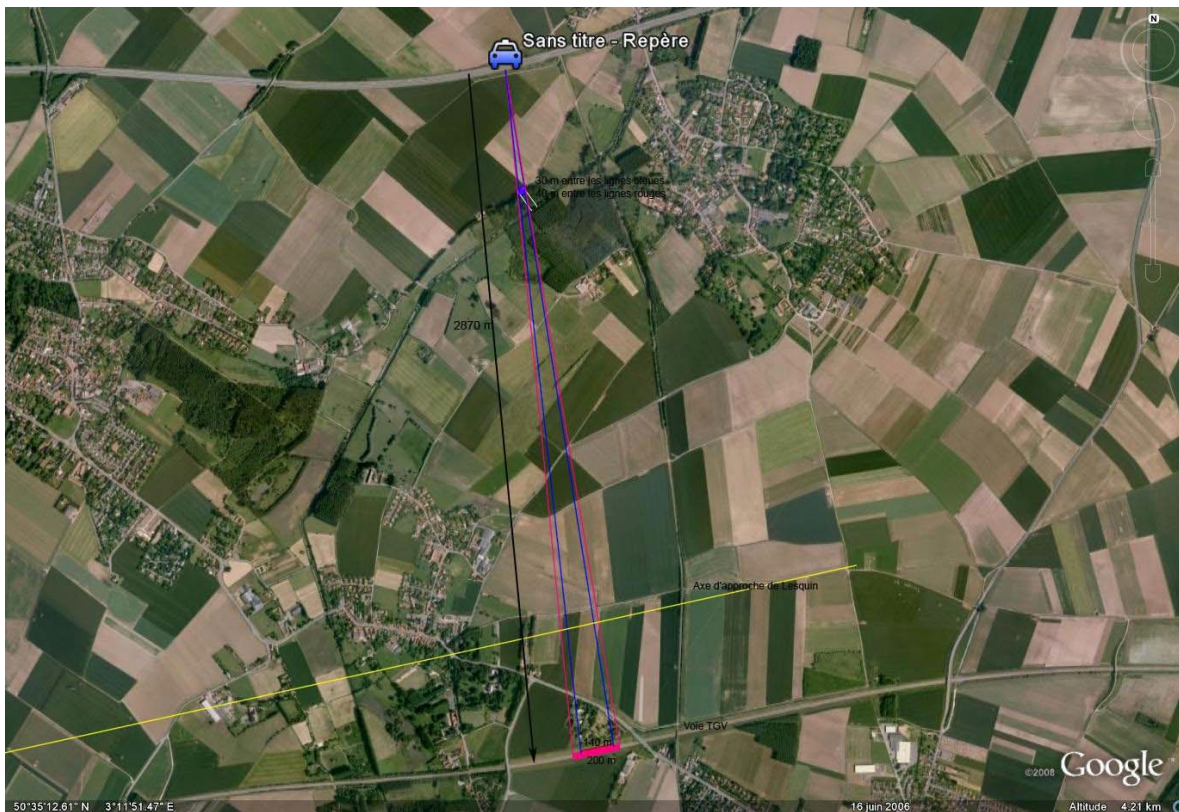
L'hypothèse de l'avion de ligne semble difficilement envisageable pour deux raisons :

- Le témoin, compte tenu de son expérience dans la reconnaissance des formes d'aéronefs aurait vraisemblablement reconnu un avion de ligne
- Les avions en approche de Lesquin passent beaucoup plus haut que l'observation faite par le témoin. Cette objection est également valable pour des avions qui auraient exceptionnellement effectué une approche perpendiculaire à l'approche normale, sensiblement parallèle à l'autoroute.

TGV Lille Bruxelles

La ligne TGV étant située à 2870 mètres de l'autoroute au point de l'observation, l'hypothèse d'une confusion avec le passage d'un Thalys ou d'une rame de TGV Lille Bruxelles, peut être envisagée.

En effet, en prolongeant les axes reliant la position du témoin aux extrémités du PAN présumé jusqu'à la ligne du TGV, on obtient un objet de 140 mètres au niveau de la voie pour un PAN supposé de 30 mètres. Hors une rame Thalys fait 200 mètres de long, ce qui, ramené au point présumé de l'observation, donnerait un PAN de l'ordre de 40 mètres, ce qui reste cohérent compte tenu de la précision de l'estimation. La reconstitution possible est donnée ci-après :



Par ailleurs, lors de son audition, le témoin sur place a été beaucoup moins affirmatif qu'au téléphone quant à la position du PAN par rapport aux peupliers. Il est donc possible que le PAN ait été vu au niveau ou à travers les arbres, les lumières décrites pouvant être les vitres des wagons. L'hypothèse a donc une certaine cohérence et méritait d'être vérifiée.

Cette vérification a été faite le 23 mai et montre que :

La ligne TGV est effectivement visible depuis certains endroits de l'autoroute mais pas de l'emplacement du témoin comme le montre la photo ci-dessous, malgré la végétation plus abondante que le jour de l'observation.



La portion de la ligne où aurait dû se trouver le train au moment de l'observation passe en tranchée, toute observation est donc impossible même à quelques dizaines de mètres de la voie.



L'hypothèse du TGV doit donc être abandonnée.

6 – CONCLUSION (PROVISOIRE)

A ce point de l'enquête, aucune explication ne peut être avancée.