



COMPTE RENDU D'ENQUETE DU COBEPS

Lumières en gare de Tilly

Date de clôture de l'enquête : 01/11/2013

1. INTRODUCTION

1.1. Témoin principal :	AEY (connue de l'enquêteur)
Nombre de témoins :	1
Autres témoins :	
1.2. Date :	12/08/2013
1.3. Heure locale :	22:45
1.4. Lieu de l'observation :	Gare de Tilly
N° Carte IGN 1/10.000 :	40/5S
Coordonnées WGS :	50.557696°N, 4.552421°E
1.5. Observation diurne/nocturne :	Nocturne
1.6. Direction générale dans laquelle regardait le témoin :	N°180E
1.7. Hauteur sur l'horizon (élévation en degré) :	50°
1.8. Aspect/forme :	Trois surfaces lumineuses disposées en triangle, deux grandes blanc-bleu et une petite rouge (peut-être double)
1.9. Couleur :	Blanc-bleu, orange et rouge
1.10. Dimension :	15° d'amplitude
1.11. Bruit :	Néant
1.12. Distance témoin/phénomène :	Non connue
1.13. Trajectoire :	Immobile
1.14. Vitesse angulaire :	Nulle
1.15. Durée totale de	00:00:20 (20 secondes)

l'observation :	
1.16. Manière dont a pris fin l'observation :	Départ du train
1.17. Origine de l'information :	Formulaire Internet du COBEPS
1.18. Nom de l'enquêteur principal :	Jean-Marc Wattecamps
Nombre d'enquêtes achevées :	>20
Autre(s) enquêteur(s) :	
1.19. Date de début d'enquête :	13/08/2013
1.18. Classification :	B : lumière de grue

2. DESCRIPTION DES LIEUX DE L'OBSERVATION



Photoplan : le témoin et les azimuts des trois lumières

L'observation se déroule sur le quai de la gare de Tilly dans le sens Ottignies-Charleroi. Le quai est surélevé de 5m par rapport à la voirie. La chef de

COBEPS

train est sur le quai à côté du système qui donne le signal de départ à peu près au milieu du quai.

Tilly est un village à caractère rural. Cependant, à 200m au sud de la position du témoin, se trouve l'usine de métaux non ferreux de la société 5NPlus (www.5nplus.com). Il s'agit d'une usine Seveso (risque chimique) qui transforme essentiellement le Bismuth. A elle seule, elle représente 50 % du raffinage et de la transformation mondiale de ce métal, utile pour des applications électroniques et médicales. L'usine occupe 83 personnes et dispose d'une cheminée de 20m de haut équipée d'émetteurs GSM (azimut N210°E). A moins de 100m au nord-est, se trouve un tout nouveau poste de pompiers actuellement inoccupé faute d'effectif.



Position du témoin sur le quai au moment de l'observation et environnement de l'observation



3. CONDITIONS DE L'OBSERVATION

3.1. Visuelles : 10 km

3.2. Météorologique

Voici la météo à l'aéroport de Charleroi à 22:50 selon :

<http://www.wunderground.com/history/>.

Warning: The information below may be out-dated, inaccurate, or both. It is not suited for use in aviation.

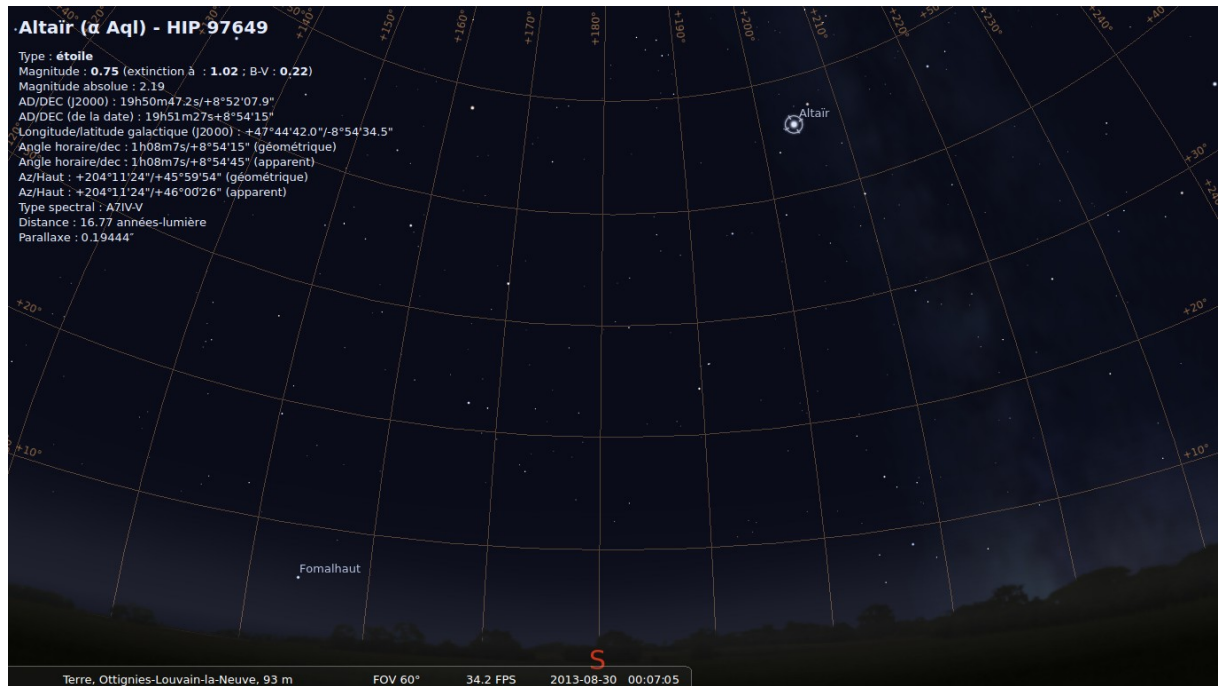
Values of entries marked with * do not originate directly from the message, but are derived from its data.

METAR EBCI 122050Z 31003KT 250V340 9999 BKN044 16/11 Q1017 NOSIG			
METAR	METAR Report		
EBCI	station id:	EBCI	
122050Z	observation time:	on the 12., 20:50 UTC	
31003KT 250V340	Wind:	from the north-west (310° (+4°/-5°)) at 5.6 km/h	3 kt = 3.5 mph = 1.5 m/s
		variable from west-south-west to north-north-west (250°--340°)	
9999	Visibility:	>=10 km	>=6.2 miles
BKN044	ceiling*:	at 1320 (.. <1350) m	4400 ft
	Sky condition:	broken clouds at 1320 (.. <1350) m	4400 ft
16/11	Temperature:	16 °C	60.8 °F
	Dewpoint:	11 °C	51.8 °F
	relative humidity*:	72 %	
Q1017	altimeter:	1017 hPa	30.03 in. Hg = 763 mmHg
trends within the next 2 hours:			
NOSIG	no significant change		

copyright (c) 2006-2013 metaf2xml @ [sourceforge](#)

Le temps est clément, il y a peu de nuage, le vent est léger et provient du nord-ouest.

3.3. Astres visibles



Le ciel à 22h45 (crédit logiciel Stellarium)

Seule Altair est d'une brillance significative avec une magnitude de 0,75 dans la direction observée et à 45° d'élévation. La Lune n'est pas présente dans le ciel. Le témoin n'a pas de souvenir de la présence d'étoiles.

4. CIRCONSTANCES DE L'OBSERVATION

Le témoin est chef de train et assure la dernière liaison omnibus entre Ottignies et Charleroi. Le train est un modèle automoteur classique de couleur rouge. Il y a deux voitures accouplées.





5. RECIT DE L'OBSERVATION

Extrait de l'interview du témoin réalisée le 24/08/2013 (durée 3h30 avec la reconstitution sur le terrain).

« Je faisais le dernier train d'Ottignies vers Charleroi et en gare de Tilly notamment on doit tourner ce que l'on appelle un IOT. Cela permet de donner l'ordre de départ au conducteur et il devait être, j'ai noté l'heure sur mon GSM, c'est le dernier train, il devait être 23h30 – 23h45. D'ailleurs je vous avais mis l'heure à ce moment-là (*JMWS : c'était une heure plus tôt*).

[...] Il faisait bon et en sortant il n'y avait pas de voyageur. Il y avait une voyageuse dans le train et personne sur le quai. Je vais pour tourner l'IOT et comme cela par réflexe, je regarde autour de moi et j'ai à ce moment-là... Mais comme on avait déjà un peu de retard etc., je n'ai pas traîné non plus, mais j'ai vu, cela m'a interpellé, mais j'ai vu deux lumières bleuâtres, blanches-bleuâtres, avec au centre... Enfin, je ne voyais pas de forme prédéfinie, je voyais juste ces lumières, et ce que je pourrais dire plus ou moins vers le centre, en dessous, des beaucoup plus petites lumières orange et rouge. C'était deux petites lumières distantes, assez proches ou une seule lumière qui faisait orange-rouge, ça je ne saurais pas vous dire

Mais le premier réflexe, disons je suis assez cartésienne, j'ai essayé de trouver une explication logique. J'avais pensé à un avion. Puis je me suis dit non, un avion aussi près parce que je veux dire c'était assez grand, et un avion aussi près, parce que quand on les voit décoller de Zaventem, on ne les voit pas aussi grands, et je me dis, il n'y avait pas de bruit, s'il y avait un avion aussi près, il y aurait un bruit énorme. Et donc c'est après, je me suis dit, c'est étonnant, il n'y avait vraiment aucun bruit quoi.

Donc, je vous dis j'ai pas traîné. Je suis remontée tout en restant interloquée, tout en essayant de trouver une explication, mais je vous dis, à part l'avion [...] mais ce n'était pas possible. Je me suis dit, mais tient est-ce qui aurait des grands bâtiments qui expliqueraient qu'il y aurait un éclairage particulier ? Mais il n'y a pas de bâtiment industriel. Il n'y a rien du tout. Des réverbères aussi haut et qui éclairent aussi, il n'y en a pas non plus. Il y a bien ceux qui éclairent le quai mais c'est très différent. [...] Sincèrement, je reste toujours... Je ne vois pas. Je ne vois pas du tout. Et comme j'ai l'esprit un peu ouvert, est-ce que ce serait... C'est pour cela que j'ai pensé à vous. J'avais déjà entendu parler de vous un peu via les médias et je me suis dit que peut-être vous pourriez me donner une explication. [...]

Et je suis repassée sur la ligne avant-hier, c'est en fin de journée donc, il ne faisait pas noir, mais je n'ai de nouveau rien vu qui puisse expliquer. Je vais juste vérifier s'il n'y a pas des grues ou quelque chose comme cela, un chantier que je n'aurais pas vu dans le noir mais je n'ai rien vu c'est un coin assez campagnard. [...] J'ai pensé à des spots lumineux émis par les dancings mais ici cela ne bougeait pas, c'était statique. Comme je suis partie assez rapidement je ne sais pas si c'est resté longtemps et comme je



n'avais pas levé les yeux au ciel tout de suite quand j'étais sur le quai, je ne sais pas si c'était déjà là quand on est arrivé.

[...]

Quand on donne le départ, on remonte dans le train par la dernière porte ouverte et on attend que le conducteur démarre et à ce moment-là on ferme la porte. Donc on est toujours à la porte et c'est vrai et je réfléchis bien oui j'étais à la porte et je regardais, car cela m'a interpellé et j'ai essayé en même temps et de m'assurer que ce n'était pas mon imagination me jouait un tour ou que je n'exagère pas quelque chose. Mais sincèrement non.

[...]

donc on continue, voilà on a quitté Tilly et on arrive, juste avant d'arriver à Charleroi ouest, il y a un passage à niveau, on est à l'arrêt et là c'est la panne totale, plus d'électricité sur le tronçon Charleroi ouest, les dépanneurs [...] ne savaient pas ce qui s'était passé. Ils ont envoyé des gens sur la ligne pour essayer de trouver la panne et ils n'ont pas trouvé dans l'immédiat. On est resté quarante minutes, oui facilement quarante minutes plus le temps d'attendre, qu'on vienne nous rechercher, une heure je vais dire. Et à ce moment je sais bien qu'ils n'avaient toujours pas trouvés la faille. [...] Cela n'a certainement rien à voir mais cela m'a interpellé aussi. »

Compléments apportés en Interview suite aux questions

En arrivant en gare de Tilly, la chef de train est dans la dernière voiture, vers l'arrière, elle descend sur le quai par la dernière porte. L'IOT qu'elle utilise est face à un bouquet d'arbres ou de buissons à une dizaine de mètres de la porte et les lumières sont au-dessus. Elle ne voit pas les maisons, ou leurs lumières, qu'elle sait en contrebas. Une fois le signal de départ donné, il lui reste dix secondes pour monter dans le train. Elle tourne donc le dos au phénomène, le perd de vue quelques instants et le revoit à la même place pendant encore quelques secondes avant de refermer la porte. A ce moment, elle ne le voit plus. En tout, l'observation est brève. Elle dure une vingtaine de secondes peut-être. L'arrêt en gare aura duré une trentaine de secondes.

Les lumières blanc-bleu occupent une certaine surface comparable à la surface de l'ensemble des spots d'un pylône d'éclairage de foot et avec la même intensité. Les deux lumières sont de la même taille. Elles sont plus grandes que la pleine lune de forme ovale. Ces lumières n'éclairent pas une surface porteuse mais montraient un halo de diffusion. Elles n'ont pas varié en couleur ou en intensité. Elles n'étaient pas aveuglantes. La lumière orange-rouge est quasi ponctuelle, elle donne l'impression de vibrer ou d'osciller entre les deux couleurs.

Il n'y a eut que le bruit de la locomotive et des freins ou d'autres pièces mécaniques qui travaillent. Il y a un peu de vent, la température est un peu fraîche.

Sur la ligne, les arrêts sont assez rapprochés et la chef de train a juste le temps de compléter sa fiche pour son rapport avant d'entamer les procédures d'approche de la

COBEPS

gare suivante. De plus, la journée a été longue et la fatigue se fait sentir. Elle a ainsi peu de temps pour éventuellement parler de ce qu'elle a vu. D'autre part, il n'y avait que 2 ou 3 passagers. Personne n'est descendu à Tilly. Seule une dame est restée jusqu'au terminus. Elle dormait la plupart du temps sauf pendant la panne. La chef du train a discuté de la panne avec le chauffeur du train mais ne lui a pas parlé de son observation, malgré la longue attente et les questions qu'elle se posait par rapport à ce qu'elle avait observé. Le chauffeur est dans une cabine réduite sa fenêtre ne couvre pas toute la largeur du train. Elle est à droite du train, il voit bien la voie mais pas le quai. Il ne voit pas la chef du train au moment de l'observation.

Données

Azimut extrémité gauche N170°E, extrémité droite N185°E, lumière rouge N177°E.
Élévation 50° pour les grandes lumières, 48° pour la petite.



Reconstitution

6. EFFETS SECONDAIRES

Néant

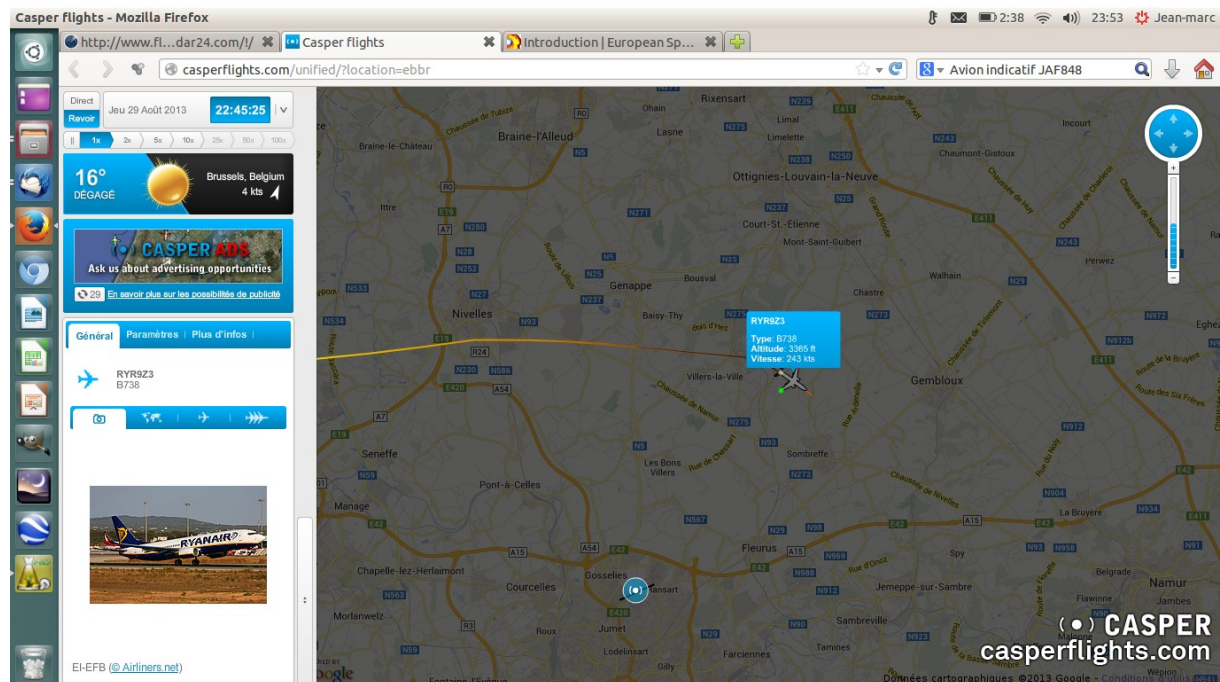
7. INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

Vérifications :

D'emblée étant donné la présence des pompiers et de l'usine, il convenait de tenter de vérifier l'hypothèse d'une grue citée également par le témoin.

J'ai consulté Internet qui m'a appris que le poste de pompiers, pourtant fraîchement installé, restait inutilisé. J'ai pu trouver les coordonnées de l'usine 5NPlus avec laquelle j'ai pris contact. J'ai également observé le départ du dernier train le 29 août, l'apparence du quai et le passage de nombreux avions à basse altitude. J'ai rencontré ce soir-là, des jeunes qui discutaient, mais ne sont malheureusement pas souvent présents. Ils n'avaient rien constaté ni entendu parler. J'ai vérifié les vols d'avions via www.casperflights.com.

Les sources de confusions possibles sont donc multiples. Première possibilité les avions. Voici une capture d'écran qui montre un Boeing 737-800 de Ryanair. Celui-ci survole la gare de Tilly à environ 1000m au moment de l'observation et vire pour s'aligner sur les pistes de l'aéroport de Charleroi.



Le Boeing de Ryanair au-dessus de Tilly

La taille apparente de l'avion à 1000m est d'environ 2° soit 4 fois la Lune. Les feux d'un avion en phase d'atterrissage ne correspondent pas, a priori, mais s'en rapprochent dans certaines conditions.

COBEPS



B737-800 de la Finnair, l'éclairage de queue et le phare d'atterrissage éclairant le fuselage s'approche de ce qui a été décrit. Le feu rouge en bout d'aile est peut-être visible suite à l'inclinaison de l'avion. Les couleurs Ryanair sont bleues.

Cependant le témoin note l'absence de bruit. Celui-ci n'est pas très intense, j'ai pu le constater le 29/08/13, mais il est perceptible. Elle parle également d'un objet immobile et la taille angulaire est beaucoup plus importante. Par expérience, étant donné la courte durée de l'observation, les déplacements du témoin sur le quai et la proximité de repères visuels, même si l'élévation était importante, il est possible que le mouvement n'ait pas été perçu et que la taille, comme c'est souvent le cas, ait été exagérée.

La seconde possibilité est celle d'une grue installée dans l'usine (5Nplus). Celle-ci confirme la présence d'une grue à cette période (e-mail reçu le 30/08/2013).



Voici une grue au-dessus d'un immeuble à Seraing qui a suscité une déclaration OVNI



Une grue disposant d'un bras de 40m situé à 200m aurait une taille de 11° plus proche des dimensions données par le témoin. Les azimuts donnés correspondent avec la position de l'usine. Cette grue permet d'expliquer l'immobilité décrite, l'absence de bruit.

8. IMPRESSION PERSONNELLE DE L'ENQUÊTEUR

Le témoin est parfaitement crédible et a collaboré entièrement à l'enquête. Elle accepte l'une ou l'autre de ces explications possibles.

9. APPRECIATION

Il s'agit d'un PAN B, je pencherais davantage pour une grue. Probabilité 60 %. Avion 30 %.