

Plan de gestion pour la zone spécialement protégée de l'Antarctique n°156 BAIE LEWIS, MONT EREBUS, ILE DE ROSS

Introduction :

Une zone située sur les versants inférieurs du mont Erebus, au-dessus de la baie Lewis au nord de l'île de Ross, a été désignée pour la première fois comme tombeau dans la Recommandation XI-3 (1981), à la suite d'une notification par la Nouvelle-Zélande indiquant que 257 personnes de plusieurs nationalités avaient perdu la vie lorsque l'avion DC-10 à bord duquel ils voyageaient s'est écrasé sur ce site le 28 novembre 1979.

Malgré les actions déterminées et courageuses des expéditions antarctiques de la Nouvelle-Zélande et des États-Unis, les corps de certaines des victimes du crash n'ont pu être retrouvés. En signe de profonde sympathie pour les parents de ceux qui ont trouvé la mort ainsi que pour le Gouvernement et le peuple néo-zélandais, il a été fait déclaration du tombeau pour que la zone soit gardée en paix. Parce que le site est un tombeau, ses valeurs sont pérennes.

La zone a été désignée Zone spécialement protégée n°26 par la Mesure 2 (1997) pour garantir principalement l'inviolabilité de la zone en signe de respect dans le souvenir, et pour protéger les valeurs émotionnelles du site. Le site a été à nouveau désigné Zone spécialement protégée de l'Antarctique n°156 par la Décision 1 (2002), et un plan de gestion révisé a été adopté par la Mesure 2 (2003). Le plan de gestion a été examiné et est resté inchangé lors du CPE XI (2008).

1. Description des valeurs à protéger

La zone désignée est le site du crash du vol TE-901 d'*Air New Zealand* qui a eu lieu sur les versants nord du mont Erebus, sur l'île de Ross. La zone comprend le site du crash et l'aire glaciaire environnante, à 2 km de chaque côté du site en bas de la mer, ainsi qu'un espace aérien d'une altitude de 1000 m (3280 pieds), hormis un corridor d'accès aérien de 200 m qui longe le littoral. Les vestiges de l'aéronef et les corps de certaines victimes du crash qui n'ont pas pu être retrouvés demeurent dans la zone désignée tombeau.

En fin 1979, une croix en bois de l'Oregon de six pieds a été érigée près du site du crash en mémoire de ceux qui ont péri. Détruite par le vent, cette croix a été remplacée le 30 janvier 1987 par une autre en acier inoxydable, placée sur un promontoire rocheux surplombant le lieu du crash, à quelques 3 km de celui-ci (image 1). Ce site ne fait pas partie de la zone protégée mais il a été désigné Site et monument historique (SMH) n°73 en reconnaissance des valeurs commémoratives et symboliques de la croix. En novembre 2009, une capsule horaire en acier inoxydable a été installée à côté de la croix où étaient placés des messages des familles des victimes.

Sur la base des analyses des domaines environnementaux pour l'Antarctique (Résolution 3 (2008)), la baie Lewis se trouve dans l'environnement O – *Plate-forme glaciaire de l'Antarctique occidentale* (qui comprend également l'intérieur de la Terre de Coats, le dôme Taylor et la calotte glaciaire de l'île de Ross).

2. Buts et objectifs

La gestion de la baie Lewis vise à :

- éviter la dégradation, ou des risques substantiels pour les valeurs de la zone en empêchant toute perturbation humaine inutile de cette zone ;
- s'assurer que le site du crash reste inviolé et empêcher toute perturbation humaine inutile de la zone ;
- permettre des visites du site situé à proximité de la croix commémorative à des fins de commémoration ou pour rendre hommage ;
- permettre des visites à des fins soutenant les objectifs du plan de gestion.

3. Activités de gestion

Pour protéger les valeurs de la zone, il est nécessaire de mener les activités de gestion suivantes :

- Tous les pilotes opérant dans la région doivent être informés de l'emplacement, des limites et des restrictions applicables à l'entrée et au survol de la zone ;
- La zone est visitée, selon que de besoin, pour déterminer si elle continue de répondre aux objectifs ayant conduit à sa désignation et pour s'assurer que les activités de gestion sont menées de manière adéquate ;
- Les programmes antarctiques nationaux présents dans la région doivent se consulter afin de garantir la réalisation des activités de gestion susmentionnées.

4. Période de désignation

Désignation pour une période indéterminée.

5. Cartes

Carte A : Carte topographique de la zone protégée baie Lewis. Note : La Carte A est issue de la base de données numériques sur l'Antarctique (BNA), version 1.0 (1993), qui a été préparée par à partir de l'échelle de base 1:250 000, sous l'égide du SCAR. Au niveau des positions, des corrections ont été apportées aux données de la source BNA à partir des données GPS de 1995 et de la photographie aérienne prise en 1993. L'exactitude de la carte reste approximative, en attendant la publication de nouvelles cartes, plus correctes, de l'île de Ross à l'échelle 1:50 000. Les coordonnées géographiques du site du crash et d'autres éléments sont réputés exacts à environ 100 à 200 m en position horizontale. Quant aux données relatives à l'altitude, elles sont réputées exactes à environ 100 m en position verticale.

Spécifications de la carte : Projection : conique conforme de Lambert ; parallèles standard : 1^{er} 79° 18' 00" de latitude sud ; 2^e 76° 42' 00" de latitude sud ; méridien central : 167° 30' 00" de longitude est ; latitude origine : 78° 01' 16.211" S; Sphéroïde : GRS80.

6. Description de la zone

6(i) Coordonnées géographiques, bornage et caractéristiques du milieu naturel

La zone désignée est située sur les versants du mont Erebus (Carte A) et comprend le site du crash (77° 25' 29"S, 167° 28' 30"E) à une altitude de 520 m (1 720 pieds). La zone comprend également une aire glaciaire de 2 km de chaque côté du site du crash. La zone s'étend comme un rectangle de 4 km de large vers la mer et comprend un espace aérien d'une altitude de 1 000 m (3280 pieds), hormis un corridor d'accès aérien de 200 m le long du littoral.

La frontière ouest de la zone est le méridien E à 167° 23' 33", alors qu'à l'est on a le méridien E à 167° 33' 27". La frontière sud est le parallèle S à 77° 26' 33", tandis que la frontière nord est représentée par le littoral (Carte A).

Le premier impact de l'aéronef a eu lieu à une altitude de 446,7 m. Les débris de l'épave se sont envolés au-delà du versant à 570 m du point d'impact, sur une étendue de plus de 120 m de large et jusqu'à une altitude de 580 m (1900 pieds). La grande partie de l'épave reste enfouie dans la glace et se déplace lentement sur le versant avec le glacier vers la mer. Les corps de certaines victimes n'ont pas pu être récupérés et demeurent dans la zone.

Il n'a pas été placé de bornes frontières pour démarquer la zone pour deux raisons : d'abord, leur présence est jugée nuisible aux valeurs inviolées du site; et leur entretien ne serait pas facile sur le glacier mouvant.

6(ii) Accès à la zone

Les véhicules terrestres sont interdits à l'intérieur de la zone et l'accès n'est possible que par hélicoptère ou à pied. Le survol de la zone en-deçà de 1000 m (3280 pieds) au-dessus du niveau de la mer est interdit, sauf pour le cas d'un corridor d'accès aérien qui longe le littoral et permet le transit des aéronefs à travers la zone, lorsque la visibilité ou les intempéries rendent l'évitement de la zone difficile. Lorsque l'accès à la zone est autorisé, il n'existe pas de restrictions particulières pour les voies aériennes ou les pistes d'atterrissage utilisées pour aller et venir dans la zone par hélicoptère.

6(iii) Emplacement de structures à l'intérieur ou à proximité de la zone

La croix commémorative en acier inoxydable (SMH n°73) est placée sur un effleurement de rocher (77° 26' 38"S, 167° 33' 43"E, à une altitude de 810 m (2660 pieds)), à 3 km au sud-est du site du crash, et constitue un symbole d'une importance particulière pour la zone. En novembre 2009, une capsule horaire en acier inoxydable a été installée à côté de la croix portant des messages écrits par les familles des victimes. Aucune autre structure n'existe à l'intérieur ou à proximité de la zone. Les débris de l'avion demeurent sur place.

6(iv) Emplacement d'autres aires protégées à proximité

Les zones protégées les plus proches de la baie Lewis sont :

- ZSPA n°130 crête Tramway sur le mont Erebus, à 15 km au sud, près du sommet du mont Erebus ;

- ZSPA n°116 Caughley Beach dans la vallée New College, au cap Bird, à environ 35 km au nord-ouest de l'île de Ross ;
- ZSPA n°121 cap Royds et ZSPA n°157 baie Backdoor, à environ 35 km à l'ouest de l'île Ross ; et
- ZSPA n°124 cap Crozier, à 40 km à l'est de l'île de Ross.

6(v) Aires spéciales à l'intérieur de la zone

Il n'existe pas d'aires spéciales à l'intérieur de la zone.

7. Conditions d'obtention de permis d'entrée

7(i) Conditions générales de permis

L'accès à la zone est prohibé, sauf au moyen d'un permis délivré par une autorité nationale compétente. La délivrance d'un permis d'entrée est soumise aux conditions suivantes :

- Il n'est délivré que pour des raisons impérieuses et conformes aux buts du plan de gestion ;
- Les actions autorisées doivent être conformes au plan de gestion ;
- Les actions autorisées ne doivent pas mettre les valeurs de la zone en péril ;
- Le permis doit avoir une durée de validité déterminée ;
- Le titulaire du permis doit avoir copie de celui-ci en sa possession durant sa présence dans la zone ; et
- Un rapport de visite doit être établi et remis à l'autorité désignée dans le permis.

7(ii) Accès et mouvement à l'intérieur ou au-dessus de la zone

Les véhicules sont interdits à l'intérieur de la zone, l'accès n'étant autorisé que par hélicoptère ou à pied. Les survols de la zone à moins de 1000 m (3280 pieds) au-dessus du niveau de la mer sont interdits, sauf si c'est pour un accès essentiel en relation avec les valeurs pour lesquelles le site est protégé, ou pour son inspection ou sa surveillance. Lorsque l'accès à la zone est autorisé, il n'existe pas de restrictions particulières pour les voies aériennes utilisées pour y aller et venir par hélicoptère. Pour tous les autres cas, un corridor d'accès aérien de 200 m situé le long du littoral permet à l'aéronef de transiter par la zone, notamment lorsque la visibilité ou les intempéries ne permettent pas de l'éviter (Carte A). L'usage de grenades fumigènes par hélicoptère y est interdit, sauf en cas d'absolue nécessité pour des raisons de sécurité ; le cas échéant, les grenades fumigènes sont immédiatement retirées de la zone par la suite.

7(iii) Activités autorisées dans la zone

Toutes les visites de la zone pour quelque raison que ce soit doivent être effectuées dans le strict respect des principales valeurs à protéger et, dans la mesure du possible, il convient de la laisser en paix.

Les visites peuvent à des fins de gestion, y compris pour s'assurer que les valeurs sont maintenues et déterminer si les matériaux présents sur le site posent un problème quelconque par émergence de la glace, s'il y a une éventuelle dispersion par le vent, de même que les visites peuvent concerner la sécurité et le retrait de tels matériaux de la zone. Il peut

également s'agir de visites pour retirer les matériaux introduits dans la zone après sa désignation.

7(iv) Installation, modification ou démantèlement de structures

Il est interdit d'ériger de nouvelles structures à l'intérieur de la zone, sauf si le permis l'autorise. Il est également interdit de modifier ou de retirer une structure qui se trouvait dans la zone au moment où elle a été désignée zone spécialement protégée.

7(v) Emplacement des camps

Le camping est interdit à l'intérieur de la zone, à moins que ce ne soit pour y mener des activités de gestion de la zone. Là où le camping est nécessaire pour de telles activités, le site choisi doit être distant d'au moins 200 m de l'endroit où se trouvait l'épave au moment de la visite (77° 25' 29"S, 167° 28' 30"E).

7(vi) Restrictions sur les matériaux et organismes pouvant être introduits dans la zone

Il est interdit d'introduire des matériaux dans la zone. Les grenades fumigènes utilisées en cas de nécessité absolue pour la sécurité des opérations aériennes doivent être retirés après usage.

7(vii) Prise ou interférence nuisible avec la flore et la faune indigènes

La prise ou l'interférence avec la flore et la faune indigènes est interdite, sauf si un permis délivré conformément à l'Annexe II au Protocole au Traité sur l'Antarctique, relatif à la protection de l'environnement l'autorise.

Dans le cas d'une prise ou d'une interférence nuisible avec des animaux, cela devrait se conformer tout au moins au Code de conduite du SCAR pour l'utilisation d'animaux à des fins scientifiques en Antarctique.

7(viii) Prélèvement ou enlèvement de matériels non introduits dans la zone par le détenteur de permis

Sauf si le permis l'autorise expressément, les visiteurs de la zone ne peuvent interférer avec, toucher, prendre ou endommager un quelconque objet trouvé dans la zone. S'il est constaté que les matériaux se trouvant sur le site émergent de la glace ou que la dispersion par le vent présente un problème de gestion, ces matériaux doivent être enlevés de manière adéquate et en respectant les familles des victimes ainsi que les procédures nationales. Les matériaux introduits dans la zone après sa désignation peuvent être retirés sauf si un tel retrait est susceptible d'avoir un impact négatif encore plus élevé que si on laissait ces matériaux sur place. Si tel est le cas, il convient de le notifier à l'autorité compétente.

7(ix) Élimination des déchets

Tous les déchets, y compris les déchets humains, doivent être retirés de la zone.

7(x) Mesures pouvant s'avérer nécessaires pour réaliser les objectifs du plan de gestion

Des permis d'entrée dans la zone peuvent être délivrés pour des raisons totalement justifiées et liées à la réalisation des buts du plan de gestion. Pour aider à conserver les valeurs émotionnelles du site, il importe de réduire autant que faire se peut le nombre de visiteurs.

7(xi) Exigences liées aux rapports

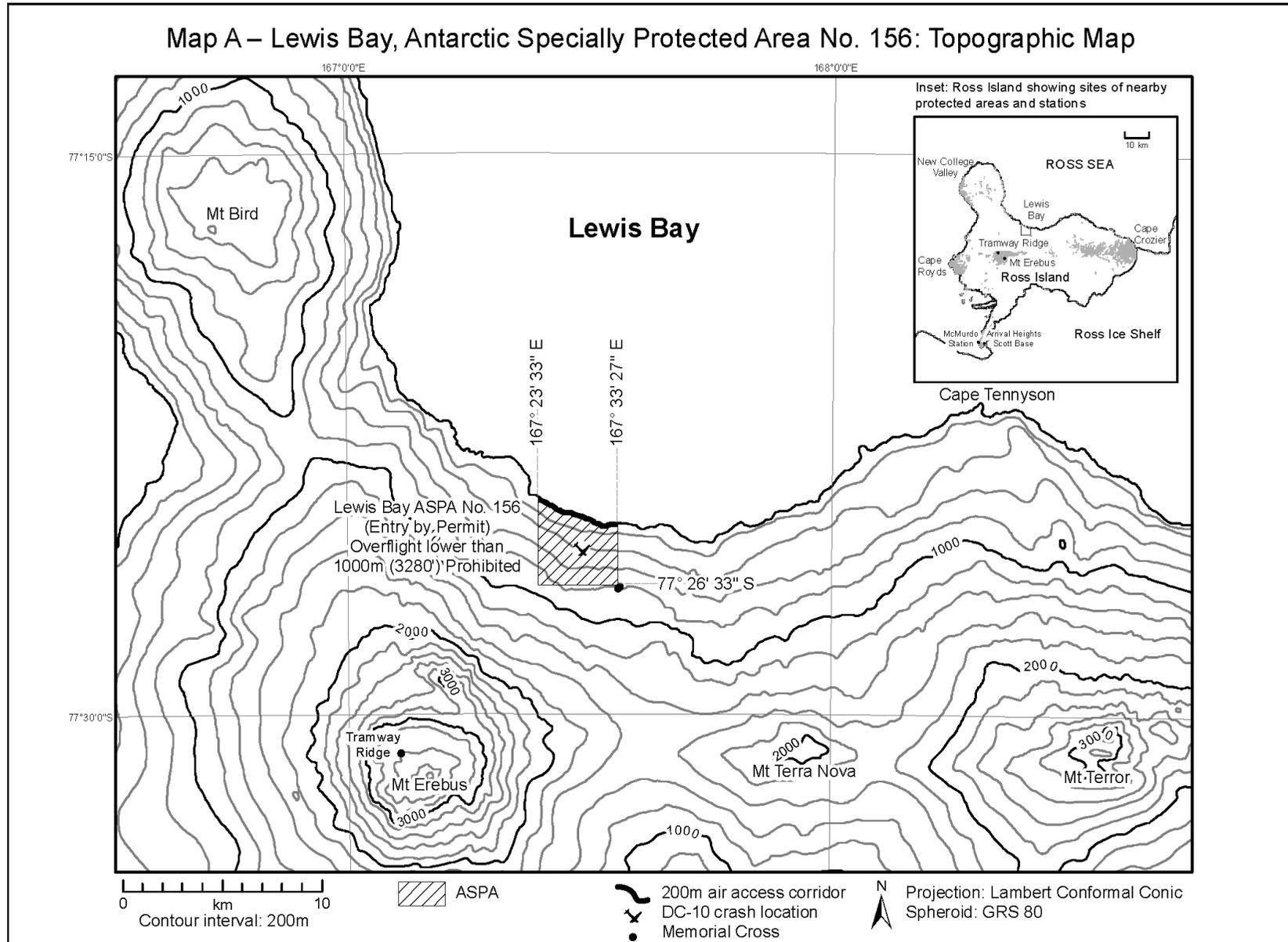
Le principal détenteur de permis, pour chaque visite effectuée dans la zone, est tenu de remettre un rapport à l'autorité nationale compétente dans la mesure du possible et au plus tard six mois après la visite. Le rapport de visite doit inclure, si possible, les informations identifiées dans le formulaire du rapport de visite [cf. Appendice 4 du Guide pour la préparation des plans de gestion des zones spécialement protégées de l'Antarctique, joint à la Résolution 2 (1998)].

Le cas échéant, l'autorité nationale compétente doit également envoyer une copie du rapport de visite à la Partie qui a proposé le plan de gestion, et ce, dans le but de contribuer à la gestion de la zone et à l'examen du plan de gestion.

Les Parties doivent déposer, si possible, les originaux ou les copies des rapports de visite dans les archives publiques aux fins de conservation de dossier d'utilisation, utile au cas où l'on voudrait à nouveau examiner le plan de gestion ou organiser l'utilisation qui est faite de la zone.



Image 1: Croix érigée en mémoire des victimes du crash de 1979 sur le mont Erebus (SMH n°73) et capsule horaire en koru (installée en novembre 2009), surplombant le site du crash (© Antarctica New Zealand Pictorial Collection : K322 09/10).



Carte A : la baie Lewis, zone spécialement protégée de l'Antarctique n°156 : carte topographique

ZSPA n°156 baie Lewis, sur le Mont Erebus, île de Ross

Liste de légendes de la carte A

Carte A – Baie Lewis, Zone spécialement protégée de l’Antarctique n°156: carte topographique

Baie Lewis

Baie Lewis ZSPA n°156

Entrée sur permis

Survol inférieur à 1000m (3280 pieds) interdit

Crête tramway

Mont Erebus

Mont Terra Nova

Mont Terror

Cap Tennyson

Encart: île de Ross Island et sites des zones protégées et stations environnantes

Mer de Ross

Vallée New College

Baie Lewis

Crête Tramway

Mont Erebus

Ile de Ross

Cap Royds

Station McMurdo

Monts Arrival

Base Scott

Plateforme glaciaire de Ross

Cap Crozier

Courbes de niveau: 200m

ZSPA

Couloir d’accès aérien à 200 m

Site du crash du DC-10

Croix commémorative

Projection: conique conforme de Lambert

Sphéroïde: GRS 80