OPENFIELD
REVUE OUVERTE SUR LE PAYSAGE

RéCITS / HISTOIRES

Sandy Island

On apprend il y a peu qu'une île que l'on croyait exister n'existe pas. Sandy Island, répertoriée aux coordonnées géographiques 19° 15? 00? S 159° 56? 00?E, mesurait 25 km de long et 5km de large et était uniquement composée de sable, d'où son joli nom, Sandy.

Par Armande Jammes, JUIN 2013

Erreur cartographique

Personne ne devait beaucoup penser à cette île, elle apparaissait cependant sur Google map, Google earth au large de la Nouvelle Calédonie. En novembre dernier, un groupe de scientifiques Australiens cherche à la repérer lors d'une expédition. Mais aux coordonnées indiquées les relevés indiquent une profondeur de plus de 4000 mètres, soit aucune possibilité d'une terre émergée. Le monde scientifique s'interroge, les médias reprennent l'information, l'idée d'une île fantôme fascine et offre, entre deux tâches journalières, une pause mentale lointaine. A un moment où le monde est parcouru en long en large et en travers, il subsiste une source d'imaginaire, liée à ces territoires insulaires. Quelques mois plus tard, je reviens sur ces articles laissés en suspend. Fin mot de l'histoire, cette île n'a jamais existé, elle serait due à une erreur cartographique datant de 1876. Une personne du musée d'Auckland en

Nouvelle Zélande a fait des recherches et a retrouvé une carte datant de 1906 qui indique l'île au moyen de pointillé. Entre parenthèses on peut lire la mention Velocity 1876, précisant le navire et la date à laquelle fut recensée cette terre. L'erreur a ensuite été reproduite de carte en carte jusqu'à ce jour de décembre 2012 où elle fut effacée. Erreur de territoire corrigée.

Un certain Simon Garfield a écrit un article dans le Wall Street Journal intitulé *the End of the map* et qui raconte avec élégance, emprunte d'une légère nostalgie, quelques-unes des célèbres erreurs cartographiques. Son article démarre sur la déception qu'ont pu connaitre tous les utilisateurs d'Apple Plan, prisonniers de ce système qu'Apple avait mis sur ces Iphones à la place du très populaire Google map. *"Une cartographie ratée blâmée à tout les niveaux, de la suppression de la maison natale de Shakespeare à l'échouage de voyageurs australiens dans un parc national désolé, à 43 miles au loin de leur destination voulue. Parmi les nombreuses erreurs trouvées dans Apple Plans, on trouve une solution assez élégante au différend persistant entre le Japon et la Chine sur les îles Senkaku. Le Japon les contrôle, la Chine les réclame. La carte d'Apple avait choisi de dupliquer les îles, avec deux séries présentées côte à côte, l'une pour le Japon, l'autre pour la Chine. Gagnant-gagnant."*

Il existe ainsi au sujet des îles des erreurs particulières, dues, sans doute, à la petitesse de ces territoires, à leur isolement et à la méconnaissance que nous en avons. Simon Garfield continue en racontant le cas de Benjamin Morrel qui lors de ses voyages dans l'hémisphère sud entre 1822 et 1831 à la recherche de trésors et de gloire qu'il n'a pas trouvé, a semble t-il pensé amusant d'inventer quelques îles en chemin. *"Les récits publiés de ses voyages étaient si populaires que ses découvertes, y compris l'île Morrell (près de Hawaii) et le Nouveau Groenland du Sud (près de l'Antarctique), ont été inscrits sur les cartes maritimes et les atlas mondiaux. En 1875, un capitaine de la marine britannique nommé Sir Frederick Evans a commencé à traverser certains de ces archipels fantômes, supprimant pas moins de 123 fausses îles de l'Amirauté britannique. Il a fallu attendre 1914-1917 et l'expédition d'Ernest Shackleton, pour régler la question du Nouveau Groenland du Sud. Shackleton a constaté que l'endroit était en fait en haute mer, avec des sondages allant jusqu'à des profondeurs de 1.900 brasses. L'Île Morrell a quitté les cartes peu de temps après."*

Pourtant l'auteur, et je ne peux que suivre son indulgence, semble particulièrement enclin à pardonner aux explorateurs. *"Peut-être que nous ne devrions pas être trop dur envers les premiers cartographes, ces pionniers de l'erreur. Je dirais que Morrell et ses compagnons aventuriers égarés ont fait du monde un endroit plus excitant et romantique dans lequel vivre. N'avons-nous pas perdu quelque-chose d'important depuis que la cartographie est devenue une science des logarithmes et des applications, des adresses parfaitement géo-référencées? Il y a quelque chose de décevant dans l'austère perfection des nouvelles cartes. Les satellites au-dessus de nous ont vu tout ce qu'il y a à voir du monde, techniquement, ils ont tout cartographié. Mais les satellites ne savent rien de la beauté des cartes dessinées à la main, avec leurs galions espagnols et leur monstres marins, et ils ne peuvent pas comprendre la bougeotte et le désir de découverte."*

Malgré la perfection apparente de ces cartes que semble regretter l'auteur, lorsque l'on s'attarde à regarder aux coordonnées 19° 15? 00? S 159° 56? 00?E, il subsiste comme une trace de l'erreur Sandy Island. L'île ou plutôt la tache sombre qui la représentait a été gommée. Mais on peut lire comme la cicatrice de cette île qui n'a jamais existé, un léger ourlet demeure dans le bleu intense qui caractérise la mer de Google Earth, comme si les modèles et les logarithmes qui permettent de générer ces images n'avaient pu se résoudre à la faire disparaître, conscients de la portée poétique de cette erreur. Conscients peut-être que malgré leur non-existence, ces fausses îles font désormais partie des récits. Prise dans la toile d'une histoire plus vaste, cernée de personnages, Sandy Island demeure. Je peux

aujourd'hui raconter une partie de l'histoire, de part les bribes que j'ai pu rassembler.

Sandy Island, récit

Le Velocity, baleinier, 1878, photographie, auteur inconnu, archives en ligne de Tasmanie Il fut bâti en 1827, à Shaldon dans le Devonshire, UK. On ne sait pas bien ce que furent ces premières années en mer, il existe en fait plusieurs navires portant ce nom d'après les registres maritimes, ce qui rend un peu difficile la filature. Certains disent, mais rien n'est moins sûr, qu'il aurait navigué entre les Etats-Unis et l'Angleterre. Ce navire est un brick, ses deux mâts dont le premier, le mât de misaine, était plus court, portaient des voiles carrées. Le grand mât, à l'arrière, supportait également une grande voile, la brigantine, celle qui offrait au vent le plus de surface. Le navire arrive à Sydney en Australie en 1842. Durant les décennies qui suivirent je perds à nouveau sa trace. Certains affirment qu'il aurait servi, sous les ordres du capitaine Boyd, au blackbirding : le rapt des insulaires des îles du Pacifique en vue de les faire travailler dans les plantations de cannes à sucre du sud de l'Australie. Mais les journaux de l'époque mentionnent la présence, aux ordres de Boyd, d'un schooner (une goélette) et non d'un brick, ce qui laisse penser que deux navires du même nom parcouraient à la même époque les mêmes mers.

Le Velocity,

baleinier. Dessin, aquarelle et crayon, attribué à W.C. Piguenit En 1860 William Lodewyk Crowther achète le Velocity pour l'utiliser pour la chasse à la baleine. L'auteur de cette aquarelle, sans doute W.C Piguenit, l'un des grands peintres paysagistes Australien, le dessine alors qu'il mouille au port de Hobart, au sud de la Tasmanie. Nouvelle colonie anglaise depuis 1803, la Tasmanie s'appelait à cette époque la Terre de Van Diemen. Le port de Hobart, par sa position vers les mers antarctiques et par la profondeur de ses eaux, devint rapidement la capitale des baleiniers.

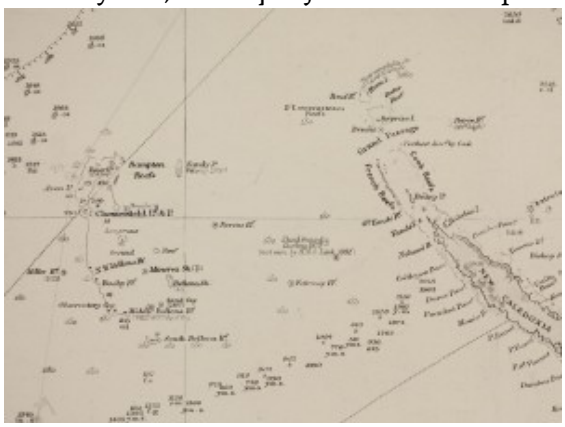
Dr William Lodewyk Crowther, photographie, auteur inconnu, archives en ligne de Tasmanie Né en 1817 au Pays-Bas, il arrive encore enfant en Tasmanie. Après des études passées en Europe, il rentre à Hobart aux coté de sa cousine et femme Sarah Victoria Marie Louise, en 1842, date à laquelle le navire Velocity vient toucher les côtes Australiennes. Jeune homme de 24 ans, sans doute plein d'ambition, il envisage de suivre les traces de son père, médecin reconnu dans la nouvelle colonie anglaise. Ce qu'il fera, avec peut-être plus de talent encore. Honoré et reconnu comme chirurgien et naturaliste, il devient également armateur et possède de nombreux baleiniers : l'Offley, Isabella, Sapphire, Velocity et Elizabeth Jane. Membre du Royal College of Surgeon, il sera pourtant suspendu en 1869 pour avoir mutilé le corps de William Lanney, notamment pour avoir subtilisé son crâne en le remplaçant par celui d'un homme blanc. Vexé sans doute de la sentence, il redouble d'énergie et se concentre sur une carrière politique. En 1878, pour une courte durée certes, mais tout de même, il deviendra premier ministre de la Tasmanie.

William Lanney, aussi connu sous le nom de «King Billy», photographie, auteur inconnu. Né aux alentours de 1835, il vivait avec sa famille dans le nord ouest de la Tasmanie. En 1842, alors que Crowther débarquait sur l'île accompagné de sa femme, un certain George Auguste Robinson vient les chercher afin de les faire emmener dans le camps de Wybelenna, sur Flinders Island. De cette façon on pense mettre fin aux conflits entre colons et aborigènes. William Lanney doit avoir environ 7 ans. Il part ensuite pour l'orphelinat puis devient marin sur les baleiniers. Comme beaucoup d'aborigènes il meurt en 1869 de la dysenterie et du choléra. Alors que sa vie avait généré peu d'intérêt auprès de ses contemporains, sa mort déchaine les passions puisqu' il était, semble t-il, le dernier aborigène non métissé de sexe masculin. La Royal Society of Tasmania et le Royal college of Surgeons se disputèrent ses restes en vu des les étudier. Eut lieu une véritable foire d'empoigne : sa tête, ses mains, ses pieds furent coupés et ce qui restait de son corps fut enterré. Mais sa mutilation fit scandale et fut à l'origine de l'Anatomy Act voté dès 1869. Celui-ci interdit toute expérience médicale sur le corps d'un défunt sans autorisation du vivant de celui-ci ou de sa famille.

John Maguire, marin sur le Velocity, 1870, photographie, auteur inconu, archives en ligne de Tasmanie Le jeune homme, habillé en tenue de régate, pose appuyé sur un socle, la main près d'un corail blanc. Il est possible qu'il ait été à bord du Velocity en 1878. A t-il aperçu, ou cru apercevoir, Sandy island ? Mais peut-être était-il déjà mort, car la légende au dos de la photo ne précise rien sur lui, si ce n'est qu'il meurt jeune de consomption, ce mal indéterminé, lié à la tuberculose, qui consume le corps. Il se peut également que malgré sa courte existence, il ait travaillé aux côté de William Lanney, sur l'un des navires de W.L Crowther. L'histoire, d'après les traces que j'ai pu

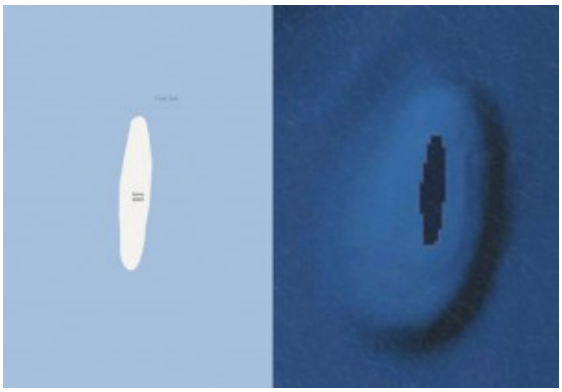
trouver, ne le dit pas.

Captain James William Robinson, photographie, auteur inconnu, archive office of Tasmania. J.W. Robinson, fils de colons américain est né en 1824 à Hobart en Tasmanie. Dès l'âge de 11 ans, il part pour de longues expéditions en mer. D'abord matelot, il devient harponneur, second et enfin capitaine. Aux environs de 1850 il s'associe avec le Dr W.L.Crowther et prend le commandement de ses baleiniers. En 1875, Crowther lui offre le Velocity. Deux mois après avoir appareillé il attrape la fièvre et se voit contraint de rentrer à terre. Il repart ensuite en 1876 pour une expédition autour des îles Salomon, à la recherche de phoques et de baleines. Celle-ci sera calamiteuse, une partie de l'équipage déserte tandis qu'une autre tombe malade. Le navire, en piteux état et peu chargé, rentre à Hobart le 20 mars 1877. J.W.Robinson ne repartira plus en mer. Faut-il croire que durant ce voyage, Robinson, vieilli, fatigué, sachant venue la fin de sa carrière, avide d'évènements face à une mer trop plate et décevante, a cru ou voulu voir quelque chose au loin ? Pourtant l'homme a l'air on ne peut plus respectable, il est d'ailleurs celui qui, parmi la galerie de ces homonymes, alors que je cherchais sa photo, a le moins la tête de l'aventurier.



Carte nautique de l'hydrographic office du Royaume-Uni datant de 1908. Sandy Island apparaît marquée par un pointillé, la mention entre parenthèses précise que le relevé de cette île a été fait à bord du Velocity en 1876. Ainsi de la même façon que Morrell inventa une série d'îles au cours d'une expédition ratée, Robinson semble avoir signé à l'intention de la postérité sa dernière sortie en mer. Faut-il croire alors que les erreurs de territoires sont dues aux

frustrations, à l'ennui, ou encore à la facétie des vieux capitaines au long cours. Une note associée à la carte stipule d'ailleurs que les données sur ces îles du pacifique proviennent de différents navigateurs et différentes époques et peuvent s'avérer inexactes.

Capture écran de google earth, novembre 2012. L'île sera pourtant reproduite de carte en carte, jusqu'à ce jour de l'automne 2012 ou une équipe de scientifiques Australiens l'a cherché en vain, à des latitudes où la mer était si profonde qu'aucune terre émergée n'était possible. 

Captures écran de google map et google earth, novembre 2012. L'île aurait mesurée selon les cartographies 25 km de long et 5 km de large et serait composée de sable. Pourtant en regardant bien la photo aérienne peut-être aurions nous pu nous rendre compte de l'improbabilité de cette île, car l'ombre qui la représente semble être le vide laissé par l'absence de donnée. Elle forme sous elle une sorte de renflement étrange, due sans doute au croisement de ces deux données : le signalement d'une île et son impossibilité.

Capture écran de google earth, décembre 2012. L'île a disparue des cartographies en ligne et a été supprimée des bases de données. Et pourtant sa trace est encore visible, quelque chose résiste à son effacement.

L'AUTEUR

Armande Jammes

Armande Jammes est installée à Saint-Ouen et travaille, en tant que paysagiste indépendante, avec différentes agences. Egalement artiste, elle développe parallèlement un travail autour, notamment, de l'écriture et de l'investigation. Site internet : www.armandejammes.com

NOTE / BIOGRAPHIE

Simon Garfield, ***The end of the map***, 21 décembre 2012, The Wall Street Journal lien vers l'article en ligne

POUR RÉFÉRENCER CET ARTICLE :

Armande Jammes, Sandy Island, Openfield numéro 11, Juillet 2018

© 2018 Openfield. Tous droits réservés