

Face à la montée des eaux, la course effrénée aux îles artificielles

Invoquant la lutte contre le réchauffement climatique et ses besoins en développement, l'archipel multiplie les projets pharaoniques. Et enclenche une nouvelle catastrophe écologique.

REPORTAGE

VANESSA DOUGNAC
ENVOYÉE SPÉCIALE À MALÉ (MALDIVES)

Autour, il n'y a que le ciel et la mer, aux dégradés de bleus insolents. Les quatre petites îles n'existent pas encore sur les cartes. A 50 minutes en hors-bord au nord-est de Malé, la capitale des Maldives, elles ont récemment émergé de lagons clairs comblés par des milliers de tonnes de sable. Sur l'une d'entre elles s'activent tracteurs et ouvriers migrants, confinés à leur tâche insulaire tels des bagnards d'un autre temps. Une jetée en béton est en construction, des plages sont façonnées, et d'énormes blocs de rochers forment des digues. Ceinte par des eaux turquoise, l'île artificielle est encore nue, avant que des cocotiers ne soient déracinés ailleurs pour y être transplantés, dans une harmonie qui frôlera la perfection.

Ici se joue l'envers d'un décor que les plus riches touristes de la planète ne verront pas. Dans trois mois, eux découvriront le paradis qui leur a été vendu sur des brochures de luxe. Et, pour ce faire, l'homme s'est fait dieu : il remodèle et invente des îles entières en modelant le sable à sa guise. « Le remblayage est devenu la norme en l'espace d'une décennie. Les deux tiers des îles habitées ont été agrandies, et des dizaines d'îles artificielles ont été créées », alerte Ibrahim Mohamed, consultant environnemental. « Ces grands travaux sont présentés comme la seule option en matière de développement et d'adaptation face à la montée du niveau de la mer. »

Pour les 1.192 îles groupées en 26 atolls au ras de l'eau, le dérèglement climatique est l'annonce d'un naufrage. D'après les experts, les Maldives pourraient être le premier pays au monde à être rayé de la carte d'ici à la fin du siècle. En 2050, 80 % du territoire devrait être inhabitable, selon l'Institut d'études géologiques des États-Unis. « Nos îles sont submergées une à une », a lancé, impuissant, le président Ibrahim Mohamed Solih, lors de la COP27 en novembre dernier.

Gagner de la place

Dans l'immédiat, le pays cherche à gagner de la place. Capitale de 2,6 km² aux 193.000 habitants, soit un tiers de la population, Malé est l'île la plus dense de la planète. Afin de désengorger cette capitale a été créée, à partir de 1997, l'île satellite d'Hulhumalé, où vivent déjà 90.000 personnes. Pour faire face à la montée des eaux, elle a été construite à deux mètres d'altitude, en comblant deux lagons d'une étendue de 403 hectares. « Personne n'avait l'expertise pour créer une île de cette ampleur. Nous avons dû tout apprendre », souligne Shahid Ahmed Waheed, urbaniste de la Housing Development Corporation (HDC), l'entreprise d'État chargée du site. Cette île artificielle géante est aujourd'hui reliée à Malé par un pont de 1,6 km. Et il fait bon y vivre. Les couples se promènent sur la plage, les cafés sont animés, et les chats paressent dans les rues ombragées. Difficile d'imaginer

que, 25 ans plus tôt, il n'y avait ici que la mer.

Si la vie moderne et l'espace offert par Hulhumalé séduisent les Maldiviens, ce chantier pharaonique a un prix écologique. Il a entraîné la destruction du récif corallien, des herbiers et de l'écosystème marin ; les sédiments se sont déplacés, et les courants et les marées ont été perturbés. D'après une étude de l'Imperial College London, l'île s'expose ainsi plus encore à l'érosion et aux inondations : « Les modifications côtières sont en mesure de modifier à grande échelle et à court terme le bassin de l'atoll, par comparaison aux scénarios de la montée du niveau de la mer à long terme. » En résumé, l'homme provoque un désastre plus rapide encore que les impacts du réchauffement climatique.

Ailleurs, les îles sont déjà rongées par la mer et l'érosion. Sur la plage de la jolie île de Fulidhoo, les anciens expliquent, avec de grands gestes, les déplacements de terrains, de sable, de plages, et les arbres et les digues grignotés. « J'ai vu le corail mourir : la quasi-totalité du récif corallien qui existait quand j'étais enfant a disparu », assure Adam Naseer, un pêcheur de 68 ans, avant de rejoindre l'appel à la prière de la mosquée. « Notre économie entière dépend de la santé du système des récifs coralliens et des écosystèmes aquatiques », alerte Shafiya Naeem, directrice de l'Institut gouvernemental des recherches marines.

Une fragilité aggravée

Mais au nom de la course au développement, l'archipel aggrave sa fragilité. Depuis 2015, se poursuit la construction de la phase 2 d'Hulhumalé, portion défigurée par 16 tours de 25 étages. « Ce sont des cages à lapin », commente Mohammed Iman, un locataire de 46 ans, qui, pour tromper l'enfermement, a dessiné à la main, sur le mur de son appartement, les cocotiers et les oiseaux de son île natale. En dépit des ratées architecturales, les Maldiviens se sont précipités pour acheter ces logements à des prix élevés.

Dans quelques années, un pont devrait relier l'île artificielle de Hulhumalé à de nouvelles « banlieues », qui seront donc accessibles en voiture, avec les îles en construction de Thilafushi et de Gulhifaloo. Le port de Gulhifaloo est l'un des projets majeurs, avec un remblayage de 13,75 km² confié à l'entreprise néerlandaise Boskalis. « Ce chantier est pourtant dans une zone protégée », dénonce Humay Abdulghafoor, de l'Ong Save Maldives. « Mais il a été approuvé par l'Agence de protection environnementale (EPA), qui n'est pas indépendante et valide généralement les propositions du gouvernement. »

Une dette croissante

Les travaux délirants de remblayage s'accroissent dans l'archipel, précipitant, dans la foulée, la dette des Maldives envers ses créanciers indiens et chinois. Avec hôtels, pont et logements, un deuxième grand projet de 147 millions de dollars concerne le remblayage de 190 hectares dans l'atoll d'Addu, par le néerlandais Van Oord. Même scénario :

la zone est dans une réserve naturelle et le projet a été validé par l'EPA. « Cependant, de façon inhabituelle, une évaluation officielle a chiffré l'an dernier le coût des pertes environnementales causées par la construction », explique Humay Abdulghafoor. « Il est estimé entre 343 et 858 millions de dollars. Sans compter le sable, qui n'est pas considéré comme une ressource, ni la résilience climatique. »

La frénésie des travaux s'inscrit à l'approche d'un scrutin présidentiel prévu le 9 septembre prochain. Car, dans les îles, les politiciens multiplient les promesses de logements aux électeurs. Et chacun y va de son projet de remblayage. « Le contexte est marqué par une énorme corruption, notamment par des accords entre gouvernement et entreprises qui échangent remblayage contre hôtel », souligne le consultant environnemental Afrah Ismail. Un grand scandale a déjà révélé un détournement d'au moins 80 millions de dollars, opéré en 2014 et 2015, au moyen de licences d'exploitation d'une cinquantaine d'îles et lagons illégalement cédées à de grosses entreprises du tourisme.

Ce secteur, qui représente 28 % du PIB et 1,3 million de visiteurs par an, est le plus puissant lobby des Maldives. Plus de 132 îles sont occupées par des « resorts », où bikini et alcool sont autorisés, et la population musulmane vit quant à elle sur 200 îles. « Pour séduire les touristes, les hôtels modifient la forme des îles et construisent des jetées ; et si jamais l'EPA les sanctionne, ils préfèrent payer les amendes tant leurs profits sont élevés », dénonce Sara Naseem, de l'ONG Transparency. Et de nouvelles formes de corruption voient le jour pour détourner la végétation des îles locales au profit des îles-resorts. »

Mais ces hôtels, qui proposent des activités de plongée aux touristes, sont aussi les témoins privilégiés de la dégradation marine. Certains d'entre eux revendiquent un engagement écologique. « Ils ont des sites de restauration des coraux », explique Shafiya Naeem. « Mais c'est un peu comme un jardin potager à l'attention des touristes, car la véritable restauration est bien plus complexe. Néanmoins, les resorts ont un périmètre protégé de 700 m autour de leur île, ce qui engendre une forme de protection. »

À Fulidhoo, aucun des vieux pêcheurs ne croit au réchauffement climatique. Ils accusent le « développement » d'être la cause des changements qu'ils observent. « Dieu a créé ces îles à la perfection. La végétation, les racines, la mer, les récifs, le corail et les poissons sont interconnectés », assure le doyen, Nasser Ali. « En coupant les arbres et en remblayant notre île, nous avons affaibli sa résistance. Nous devons réapprendre à faire confiance à Mère Nature. »

Malé, la capitale, et le Pont de l'amitié financé par la Chine, qui la relie à Hulhumalé.

© DR.



Thilafushi, aujourd'hui île-poubelle des Maldives, qui va être remblayée et transformée en un centre industriel.

© DR.



projet La controverse

V.DC

Pas un dossier ne traîne dans les bureaux immaculés de l'entreprise néerlandaise Dutch Docklands, sur le front de mer de Malé, la capitale des Maldives. Quelques photos de synthèse à l'appui, le dirigeant, Paul Van de Camp, présente un projet colossal dont le chantier démarre ce mois-ci et qui, d'après lui, « pourrait changer l'archipel et le monde ». « Il s'agit de la première ville flottante de la planète », affirme le Néerlandais, dans un large sourire. Moyennant un milliard de dollars, son projet incarne « une solution écologique face à la montée du niveau de la mer ».

La Maldives Floating City (MFC) se rêve en ville à part entière. Entre ruelles de sable et cocotiers, 13.000 maisons seront agencées sur des plateformes flottantes. Avec hôtels, port, restaurants, bureaux, commerces et hôpital, l'ensemble sera amarré dans un lagon de 200 hectares situé à dix minutes en