BlueSeeds - Centre international d'Intelligence Artificielle en Acoustique Naturelle - EcoOcéan Institut·- Ecopolis - Explore & Preserve - France Nature Environnement - France Nature Environnement Occitanie-Méditerranée - France Nature Environnement Provence-Alpes-Côte d'Azur - Globice - Groupe de Recherche sur les Cétacés - Fonds international pour la protection des animaux (IFAW) - LONGITUDE 181 - Mare Vivu- MIRACETI - SOS Grand Bleu -Terre Bleue - We are Méditerranée

TRIBUNE INTER ORGANISATIONS

25 novembre 2026

Navires à grande vitesse : vers la fin des cétacés en Méditerranée ?



© Greg Lecoeur / We Are Méditerranée

Fin août, nous alertions les autorités françaises, monégasques et italiennes sur la mise en service annoncée d'un premier navire à grande vitesse (NGV) dans le Sanctuaire Pelagos (Tribune du 31 août 2026). Les demandes de rendez-vous et de clarifications adressées aux ministères de la Mer, de la Transition écologique, et des Transports par les premiers signataires sont restées sans réponse. Depuis, d'autres projets de liaisons maritimes rapides émergent en Méditerranée, aggravant encore substantiellement les menaces sur les cétacés de Méditerranée, pourtant classés en danger d'extinction pour la majorité d'entre eux. Car le modèle économique des NGV repose sur un impératif : aller vite. C'est cette vitesse qui permet aux passagers de gagner du temps. C'est aussi elle qui augmente considérablement le risque de collisions mortelles avec les cétacés. Aucune mesure d'atténuation ou dispositif d'accompagnement ne peut aujourd'hui résoudre cette contradiction fondamentale. Face à ces nouvelles menaces, les organisations et experts signataires de cette nouvelle tribune demandent aux autorités françaises d'imposer, dans les prochaines semaines, des mesures indispensables de réduction de la vitesse des navires.

Une vitesse incompatible avec les engagements de protection

L'enjeu dépasse désormais le cas d'un seul navire. Plusieurs signaux venus du secteur maritime laissent présager l'ouverture de nouvelles liaisons rapides en Méditerranée dans les mois et les années à venir. Sans encadrement clair, ces lignes pourraient se multiplier au détriment de cétacés déjà fragilisés par un trafic toujours plus dense.

Près d'un quart du trafic maritime mondial transite en effet par la Méditerranée. Or sa partie nord-occidentale abrite certaines des populations de cétacés parmi les plus remarquables et les plus menacées au monde. Le rorqual commun (*Balaenoptera physalus*) et le cachalot (*Physeter macrocephalus*) y sont classés « En danger » sur la Liste rouge de l'UICN. Leur protection est au cœur de plusieurs dispositifs majeurs : le Sanctuaire Pelagos, des Aires spécialement protégées d'importance méditerranéenne (ASPIM) et la Zone maritime particulièrement vulnérable (ZMPV) de Méditerranée nord-occidentale, reconnue par l'Organisation maritime internationale (OMI) en 2023.

Tous ces dispositifs reposent sur un même constat scientifique : protéger les cétacés suppose de réduire les risques de collision et le bruit sous-marin liés au trafic. Sur ces deux plans, la vitesse est un facteur déterminant.

L'analogie avec la route est évidente : lorsqu'un animal surgit devant une voiture lancée à pleine vitesse, le conducteur n'a pas le temps de réagir et le choc est plus violent. En mer, c'est la même chose. Or les NGV, quel que soit leur type, naviguent couramment au-delà de 25 nœuds, bien plus vite que les ferries classiques (15 à 18 nœuds). L'OMI recommande pourtant de ralentir à 10–13 nœuds en présence de cétacés dans la ZMPV. L'exposition des cétacés aux risques de la navigation concerne également les yachts de grande plaisance qui sillonnent les eaux territoriales françaises à des vitesses très élevées.

À ces vitesses, ni l'animal ni l'équipage n'ont le temps de manœuvrer : à 25 nœuds, une baleine qui fait surface à 50 mètres de l'étrave dispose de moins de quatre secondes pour s'écarter. Et le choc n'en est que plus grave : la probabilité qu'une collision soit mortelle pour une grande baleine passe d'environ 20 % à 9 nœuds à près de 80 % à 15 nœuds, et tend vers 100 % au-delà (Vanderlaan & Taggart, 2007). Le danger concerne aussi les personnes à bord : face à des animaux pouvant mesurer jusqu'à 20 mètres, une collision ou une manœuvre d'évitement d'urgence à pleine vitesse représente un risque réel pour les passagers et l'équipage.

La vitesse accroît également le bruit sous-marin : en augmentant la cavitation des hélices, elle élève fortement le niveau sonore émis, qui perturbe la communication, l'alimentation et l'orientation des cétacés.

Avec les navires à foils, des risques démultipliés

On entend parfois que les hydrofoils seraient moins dangereux pour les cétacés parce qu'ils sont plus petits et s'enfoncent moins dans l'eau. C'est pourtant l'inverse. Un ferry classique crée devant lui une vague d'étrave qui repousse souvent les dauphins et leur laisse le temps de s'écarter. Le risque concerne alors principalement les grandes espèces, comme le rorqual commun et le cachalot, moins agiles et plus vulnérables aux collisions. A dire d'experts, les NGV à foils ne génèrent pas cette protection naturelle et ne laissent pratiquement aucune possibilité d'évitement aux animaux et peuvent provoquer des blessures graves. Les navires à foils impacteront donc tous les cétacés, en particulier le grand dauphin, régulièrement observé dans les eaux corses.

La technologie et les moyens humains ne compensent pas la vitesse

Les mesures déjà mises en œuvre par certains armateurs, telles que les systèmes de signalement des cétacés, la formation des équipages, la présence d'observateurs en passerelle, ou encore l'adaptation des routes constituent des avancées que nous encourageons, et que nous construisons pour certains d'entre nous main dans la main avec les armateurs. Toutefois, aucune d'entre elles ne permet de répondre au problème spécifique posé par la grande vitesse.

Les cétacés passent l'essentiel de leur temps sous la surface et leur détection reste limitée par les conditions d'observation (météo, réverbération de la lumière et hauteur de l'observateur). Une fois de plus, au-delà de 15 noeuds, un animal repéré l'est souvent trop tard pour permettre une manœuvre d'évitement.

Le dispositif REPCET repose sur le signalement des observations de cétacés renseignées par les navires équipés auprès d'autres navires équipés. Il est imposé seulement aux pavillons français, et uniquement au sein du Sanctuaire Pelagos. Son intérêt est donc limité sur certains itinéraires envisagés par les NGV. Quant aux "zones sensibles", elles nécessitent une protection plus large : les cétacés sont mobiles et c'est l'ensemble de la ZMPV Nord Ouest Méditerranée qui a été reconnu pour son importance écologique.

En réalité, **une seule mesure réduit à la fois le risque de collision et sa gravité : la réduction de la vitesse.**

Le climat comme alibi

Certains NGV sont présentés comme plus sobres en émissions que les ferries conventionnels. Cet avantage reste à démontrer et dépend de leur taux de remplissage. Surtout, la protection du climat et celle de la biodiversité doivent être placées au même niveau d'importance. Car les cétacés jouent un rôle essentiel dans l'équilibre des écosystèmes marins et dont dépendent les secteurs économiques liés à la mer.

Gagner deux heures, à quel prix ?

Certaines liaisons rapides promettent un gain de temps sur des trajets déjà assurés par des ferries. Elles ne transportent pas de marchandises et ne répondent à aucune mission de service public. Quel intérêt général justifie alors d'accroître les risques pour des espèces en voie d'extinction?

Elles créent en outre une concurrence déloyale vis-à-vis des compagnies qui réduisent leur vitesse pour limiter leur consommation, leurs émissions et leur impact sur la biodiversité. Cette logique va également à rebours des attentes citoyennes : selon une enquête Ipsos BVA pour IFAW de 2026, 91 % des Français soutiennent la réduction de la vitesse des navires pour protéger la vie marine, même si les trajets doivent s'allonger ou coûter plus cher.

Le nord-ouest de la Méditerranée, classé zone maritime particulièrement vulnérable depuis 2023, verra prochainement ses mesures associées révisées. La réduction de vitesse préconisée (entre 10 et 13 nœuds) n'étant aujourd'hui globalement pas respectée, des mesures contraignantes s'imposeront. Mieux vaut agir maintenant, y compris pour les armateurs, plutôt que de les laisser investir dans des lignes à grande vitesse vouées à être remises en cause.

La France et l'Italie ont déjà montré la voie

Interdire des engins rapides n'a rien d'inédit. L'Italie l'a fait dès 2001 pour les compétitions de bateaux rapides à moteur dans ses eaux territoriales du Sanctuaire Pelagos (loi n° 391 du 11 octobre 2001), la France en 2023 pour les compétitions de sports motonautiques dans le Sanctuaire Pelagos et les aires marines protégées de Méditerranée (arrêté du préfet maritime de la Méditerranée n° 384/2023 du 20

novembre 2023). Ces décisions reconnaissent que ces engins rapides exposent les cétacés au dérangement et aux risques de collision. Ce qui vaut pour une course d'un jour doit valoir, a fortiori, pour des navires qui traverseraient les habitats des cétacés plusieurs fois par jour, toute l'année. La cohérence impose d'étendre cette interdiction aux navires à grande vitesse.

Nos demandes

À ce jour, nos alertes et demandes d'entretien auprès des ministères chargés de la Mer, de la Transition écologique, et des Transports sont restées sans réponse, alors même que les projets de lignes à grande vitesse se multiplient. Ce silence n'est pas à la hauteur des engagements internationaux pris par la France au titre de l'Accord Pelagos, de la ZMPV.

Les organisations signataires demandent ainsi aux autorités françaises :

1. **D'interdire la navigation à grande vitesse, qu'elle soit commerciale ou de grande plaisance, dans les eaux sous juridiction française de l'ensemble de la Méditerranée, sans distinction de pavillon ;**
2. **De garantir la cohérence entre les objectifs de protection des cétacés et les autorisations délivrées aux compagnies maritimes ;**
3. **D'inscrire la réduction de la vitesse comme axe central de gestion du trafic maritime dans les zones écologiquement sensibles.**

Elles demandent également à être reçues par les ministères concernés.

Pour gagner deux heures de trajet, sommes-nous prêts à accélérer le déclin d'espèces déjà menacées ? Notre réponse est non. La Méditerranée a déjà besoin de navires qui ralentissent, pas de navires qui accélèrent.

Organisations signataires

Nouveaux signataires

Contacts presse :

Alexandre Gannier, GREC grec-cetaces@laposte.net

Aurore Morin, IFAW amorin@ifaw.org

François Sarano, Longitude 181, saranofrancois@gmail.com

Barbara Mathevon, MIRACETI bmathevon@miraceti.org