



Décoder & Agir

Note aux adhérents

Avril 2025

La « Ville 30 »

*Pour des villes apaisées et
un cadre de vie plus agréable*



En France, le concept de « ville 30 » gagne du terrain. Un nombre croissant de collectivités urbaines ou rurales font ce choix. Le principe : la règle en matière de limitation générale de la vitesse en ville est inversée ; le 30 km/h devient la norme et le 50 km/h l'exception.

Dans la dynamique de Lorient ou Grenoble, 35 des 96 villes préfetures de département en France métropolitaine ont adopté la « ville 30 ». Et au total, plus de 400 villes ont désormais adopté ce dispositif en France.

Que signifie une « ville 30 » ? L'indicateur choisi est l'application d'une vitesse limite autorisée de 50 km/h (ou plus) sur 30 % maximum du linéaire de la voirie urbaine ; le reste de la voirie étant limité à 30 km/h ou moins.

Assise juridique

La loi NOTRe, en 2015, a donné une assise légale pour que l'autorité de police de la circulation et du stationnement puisse choisir une vitesse limite différente du 50 km/h sur « tout ou partie » de sa voirie.

L'article Art L. 2213-1-1. du Code général des collectivités territoriales¹ indique que « *Sans préjudice de l'article L. 2213-1, le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le Code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement.* »

Qu'est-ce qu'une Ville 30 ?

Mettre en place la « ville 30 » vise à apaiser les circulations tant par la baisse des vitesses que par la baisse du volume du trafic motorisé. Elle favorise également le développement et la sécurité des modes actifs et des transports publics.

Plus de 70 % de la voirie passe à 30 km/h ou moins. Cette modification permet de faire évoluer les plans de circulation, éviter un trafic de transit dans des quartiers résidentiels ou encore de fermer des rues aux abords des écoles.

Pour les axes qui restent avec des vitesses maximales de 50 km/h ou plus et qui visent à écouler le trafic motorisé de transit :

- des modifications peuvent intervenir pour séparer les cyclistes des véhicules motorisés afin d'améliorer le niveau de service (fluidité et sécurité), en accord avec l'article 228 du code de l'environnement ;
- des aménagements sont à prévoir pour les piétons (traversées piétonnes, profils de voirie spécifiques, etc.)
- des lignes fortes peuvent être identifiées pour les transports en commun.

La « ville 30 » vise donc à modifier l'ensemble des pratiques de mobilité.

Comment est-elle signalée ?

Une « ville 30 » associera au panneau d'entrée de ville un panneau de zone 30, ou un panneau de limitation de vitesse à 30 km/h, ou développera sur la totalité ou presque de son territoire un nombre très important de zones de circulation dite apaisée (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes²).



Panneaux de signalisation B30 + EB10 et B14 (30) + EB10

¹ Code général des collectivités territoriales : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000039784591

² Cf. [Guide Cerema : « Aménager des rues apaisées »](#)

La signalisation de l'abaissement des vitesses, oui, mais pas seulement !

Au-delà de la mise en place d'une signalisation spécifique et d'aménagements en cohérence avec la limitation de vitesse, la « ville 30 », entraîne différentes mesures.

L'abaissement des vitesses contribue à sécuriser les déplacements de tous les usagers, à encourager les déplacements des modes actifs et à améliorer le cadre de vie.

Cependant, cette démarche prise isolément n'est pas suffisante et est souvent couplée avec d'autres mesures, qu'elles soient générales ou localisées, qu'elles viennent s'inscrire en amont, en parallèle ou en aval de cette stratégie de réduction des vitesses. Voici ci-dessous quelques exemples de ces mesures mises en place :

- Hiérarchiser le réseau pour l'aménager de manière différenciée
- Requalifier les axes destinés au trafic motorisé de transit (50 km/h ou plus)
- Aménager la voirie pour développer les modes actifs
- Mettre en cohérence les documents d'urbanisme avec la stratégie de mobilité
- Aménager des voiries et des espaces publics qualitatifs et inclusifs
- Améliorer l'attractivité des transports en commun (en site propre, mieux intégrés sur l'espace public, etc.) et développer des services de mobilité partagés

L'abaissement des vitesses favorise l'utilisation des modes actifs (marché et vélos) qui en retour incite les conducteurs de véhicules motorisés à être plus attentifs, voire à changer de mode de transport. Certaines nuisances comme le bruit diminuent également, améliorant la qualité des espaces publics. C'est l'ensemble de l'équilibre entre les différents modes de transport qui évolue.

Le concept de la ville 30 est une politique globale de mobilité : l'ensemble des mesures mises en œuvre le sont en cohérence et en complémentarité avec la stratégie d'aménagement et de mobilité du territoire.

Pourquoi passer en ville 30 ?

L'instauration d'une « ville 30 » peut répondre à 3 objectifs qui se cumulent : la sécurité des déplacements, la qualité de vie des usagers, et l'impact sur la santé et l'environnement.

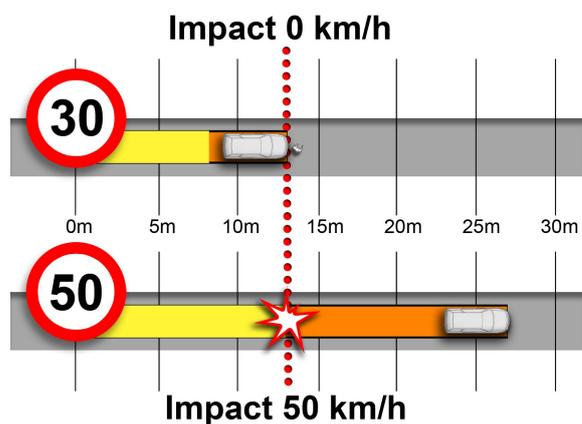
• Sécurité des déplacements

Il est établi que la réduction de la vitesse des véhicules diminue le nombre et la gravité des accidents, en particulier dans les zones urbaines denses où la cohabitation entre piétons, cyclistes et automobilistes est plus intense.

Au-delà d'une vitesse de circulation de 30 km/h, la probabilité de blessures graves ou de décès augmente considérablement. Le risque de décès est 6 fois moindre pour le piéton lorsque le choc est à 30 km/h qu'à 50 km/h. Il faut noter que dans 50 % des accidents, le conducteur ne réalise pas de manœuvre d'urgence et donc percute le piéton à la vitesse à laquelle il circulait préalablement. La diminution effective de la vitesse de 50 à 30 km/h limite donc directement la gravité des accidents corporels.

Cette diminution de la vitesse permet également d'augmenter le champ de vision du conducteur d'environ 30°. En conséquence, le conducteur anticipe mieux les situations, réagit plus rapidement et réduit ainsi la distance d'arrêt du véhicule.

Dit autrement, à 30 km/h un automobiliste qui voit un piéton s'engager à 13 mètres devant lui aura le temps de s'arrêter. Dans la même configuration, à 50 km/h, il n'aura pas le temps de commencer à freiner : le piéton sera percuté à pleine vitesse.



Distance nécessaire à un conducteur pour s'arrêter sur chaussée sèche (Source : Cerema)

Le schéma ci-dessus représente la distance nécessaire à un automobiliste pour s'arrêter, dans les mêmes conditions :

- en jaune, la distance parcourue par le véhicule pendant le temps de réaction du conducteur (fixé à 1 seconde)
- en orange, la distance de freinage du véhicule (sur chaussée sèche)

• Qualité de vie des usagers

L'abaissement de la vitesse limite à 30 km/h améliore la qualité du cadre de vie, par une meilleure cohabitation entre les différents usagers. Plusieurs études ont montré qu'avec le passage à 30 km/h d'une rue, la possibilité de traverser plus facilement la rue était ressentie comme une amélioration pour les piétons.

Quand les trafics motorisés sont limités, et que la vitesse réelle des véhicules motorisés est inférieure à 30 km/h, la circulation en mixité vélos-véhicules motorisés sur un même espace est généralement possible.

Des travaux de sociologie (Californie et Suisse) ont montré également que les riverains-voisins avaient plus d'interactions dans une rue à 30 km/h que dans une rue à 50 km/h, notamment parce que l'utilisation de l'espace public comme espace de rencontre est facilitée et parce que le niveau sonore plus faible facilite les échanges.

• Impact sur la santé et l'environnement

La « ville 30 » ne se limite pas à la sécurité des déplacements de tous les usagers et à l'amélioration du cadre de vie à l'échelle du quartier. Elle a également des effets positifs sur la santé et l'environnement lorsque l'abaissement des vitesses s'accompagne d'un report de l'utilisation de la voiture vers des modes moins polluants. A Grenoble, une baisse du trafic automobile d'environ 9 % a été constaté ainsi qu'une diminution des pollutions associées.

La mise en œuvre d'une « ville 30 » est donc l'occasion de repenser l'ensemble de la mobilité. L'abaissement de la vitesse favorise en effet l'essor des modes actifs – vélo, marche – en leur offrant plus de sécurité et en les rendant plus compétitifs pour les trajets courts, avec une présence prépondérante au quotidien dans l'espace public. La « ville 30 » s'accompagne aussi d'accès facilité pour le vélo et la marche aux arrêts des transports en commun et pôles d'échanges.

La mesure de réduction des vitesses peut donc s'avérer bénéfique pour la santé si elle se traduit par une réduction suffisante du nombre de véhicules motorisés circulant dans la zone visée : réduction de la pollution, diminution des nuisances sonores, développement de l'activité physique en limitant la sédentarité (report modal vers les modes actifs).

L'évaluation d'un passage à la « ville 30 » sur la santé doit prendre en compte l'ensemble des mesures (baisse des vitesses, report modale, etc.).

Abaissement de la vitesse limite de 50 km/h à 30 km/h : qu'en est-il des vitesses pratiquées ?

Le passage d'une vitesse limite de 50 km/h à 30 km/h ne se traduit pas dans les faits par une baisse stricte de 20 km/h sur les vitesses pratiquées. En effet, la vitesse moyenne en ville atteint rarement le 50 km/h, notamment du fait des franchissements des carrefours. Par contre, il est constaté que certains usagers font des pointes à 50 km/h et au-delà. Les résultats d'évaluation montrent que l'abaissement de la vitesse limite à 30 km/h se traduit à la fois par une baisse de la vitesse moyenne et à la fois par un écrêtement des vitesses de pointe réalisée.

Ces résultats constatés sur la baisse des pointes de vitesse se traduisent positivement pour l'accidentalité. Le respect des limitations de vitesse est essentiel en matière de sécurité routière.

Le saviez-vous ? ZOOM sur une étude en cours impliquant trois collectivités adhérentes

Pour compléter ces éléments d'évaluation de la « ville 30 » en étudiant plus finement et à une autre échelle différents volets (impacts sur les vitesses, les temps de parcours, le trafic, l'accidentalité, la qualité de l'air et le bruit), le Cerema a lancé un projet de recherche en lien avec 3 collectivités adhérentes (Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer, Nantes Métropole et Clermont Auvergne Métropole) dans le cadre de l'appel à projets organisé par la Délégation à la Sécurité Routière (DSR).

L'étude est en cours et les premiers résultats seront disponibles à l'automne 2026.

Les rues à 30 km/h dans la ville 30 sont diverses

Avec le développement du 30 km/h, l'aménagement des rues limitées à 30 km/h se diversifie : parmi elles, certaines sont faiblement circulées et d'autres sont marquées par un trafic motorisé pouvant rester élevé. Il convient comme le propose le cahier du Cerema « Rendre sa voirie cyclable » de prendre en compte le niveau de trafic motorisé pour séparer ou non les cyclistes du reste des autres véhicules. De même que les aménagements cyclables, les aménagements pour les piétons sont à prévoir et à adapter en fonction du niveau de trafic motorisé. Si, dans les rues à 30 km/h peu circulées, le piéton peut traverser partout et n'a pas besoin de passage piéton pour être « canalisé » (il est alors possible de recourir à des traversées « suggérées » lorsqu'un besoin émerge). Dans d'autres rue plus circulées (trafic de 8 000 véhicules jour et plus), la présence d'un passage piéton peut rester souhaitable.

Résumé

Une ville est une « ville 30 » lorsque la vitesse limite autorisée est de 50 km/h (ou plus) sur moins de 30 % du linéaire des voiries urbaines ; ce qui revient à dire que la vitesse limite est de 30 km/h ou moins sur plus de 70 % du linéaire des voiries urbaines.

Le passage à la « villes 30 » invite à revoir la hiérarchisation du réseau viaire et à faire évoluer les vitesses limites en prenant parallèlement d'autres mesures qui impactent la mobilité.

La « ville 30 » est aujourd'hui un concept de plus en plus adopté par les collectivités locales pour répondre aux enjeux de sécurité routière, de qualité de l'air, de réduction du bruit, et d'amélioration de la qualité de vie en milieu urbain.

Références

– Éditions Cerema

[Guide Cerema : Aménager des rues apaisées : zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes](#)

[Référence série de 4 fiches - Les zones de circulation particulières en milieu urbain](#)

[Rapport de stage : Politique de généralisation du 30 km/h. Recommandations issues du retour d'expérience de cinq collectivités](#)

[Cahier Cerema : Rendre sa voirie cyclable. Les clés de la réussite](#)

– Études Cerema

[Le rapport d'étude pour Grenoble](#)

[Évaluation du passage de Bordeaux en zone 30](#)

– Articles Cerema

[Ville 30 : enjeux et bénéfices](#)

[Un tour d'horizon de la ville 30 en Europe](#)

[Ville 30 ou Zone 30 : Pourquoi de telles mesures et laquelle choisir ?](#)