

## Estimation provisoire du mois

### Données 2025 du mois

Pour ce mois l'estimation est de :

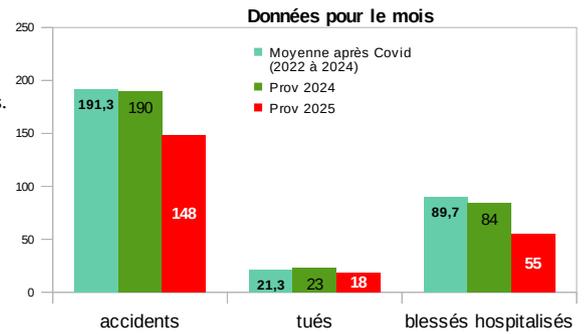
- 148 accidents corporels,
- 18 personnes décédées (1)
- et 186 personnes blessées dont 55 hospitalisées de plus de 24 heures et de 131 blessés légers.

### Par rapport à la moyenne des 3 années après pandémie (moyenne de 2022 à 2024) :

- Le nombre d'accidents est en baisse (- 23% avec 43 accidents en moins) ;
- la mortalité a baissé avec 3 tués en moins.
- celui des blessés hospitalisés de plus de 24h a baissé avec 35 hospitalisés en moins.

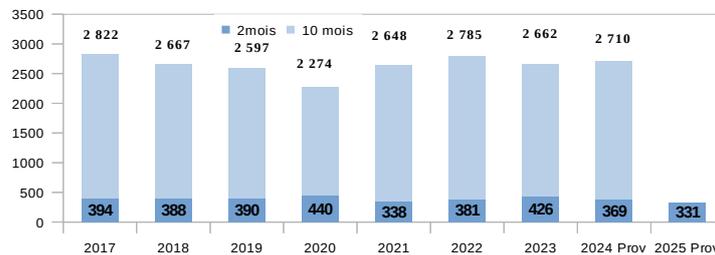
### Par rapport à 2024 :

- Le nombre d'accidents a baissé avec 42 accidents en moins ,
- la mortalité a baissé avec 5 personnes tuées en moins.
- celui des blessés hospitalisés de plus de 24h a baissé avec 29 hospitalisés en moins.



## Cumul depuis le début de l'année

**Accidents corporels**  
enregistrés par les forces de  
l'ordres, sur voie ouverte à  
la circulation publique

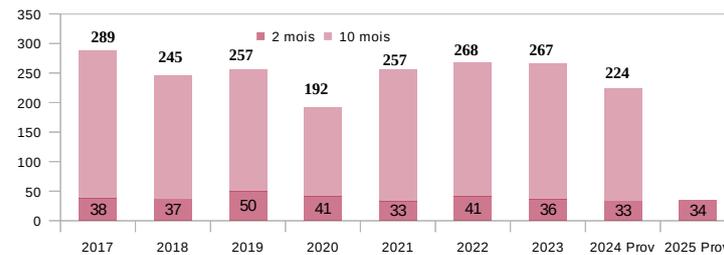


### Estimation provisoire 2025

**331 accidents**

-10 % par rapport à 2024  
(France Métropole: - 4 %)

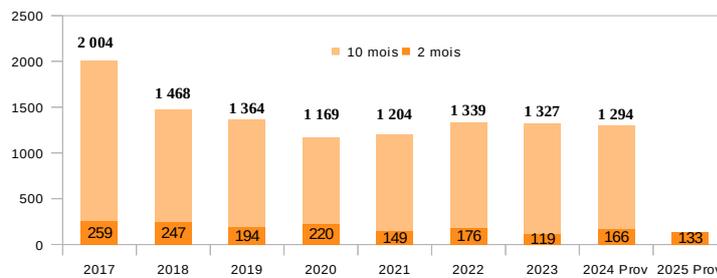
**Personnes tuées**  
dans les 30 jours suivants  
l'accident



**34 tués (1)**

+3 % par rapport à 2024  
(France Métropole : - 16 %)

**Personnes hospitalisées**  
plus de 24 heures et  
enregistrées par  
les forces de l'ordre.



**133 hospitalisés**

- 20 % par rapport à 2024  
(France Métropole : - 6 %  
pour les hospitalisés graves (2))

(1) S'agissant des personnes tuées dans un délai de 30 jours après l'accident, compte tenu de la mortalité peut parfois être sous estimée dans le présent baromètre ainsi que son évolution même si l'accident a été saisi. Aussi l'évolution la plus fiable de la mortalité reste l'évolution sur les 12 derniers mois.

(2) Hospitalisés graves : Les informations concernant les accidents corporels sont transmises par les forces de police et de gendarmerie nationales, qui ne sont pas systématiquement informées lorsque l'accident n'est pas mortel. Aussi, le calcul des blessés graves (selon la définition médicale M.AIS3+) repose sur les constatations des forces de l'ordre corrigées par la modélisation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône)

### Tableau synthétique du mois par rapport à auparavant

	Ce mois *		Ces 3 derniers mois**			Ces douze derniers mois***		
	Hauts-de-France		Hauts-de-France		Métropole	Hauts-de-France		Métropole
	Nombre	Variation 2025 /2024	Nombre	Variation 2025 /2024	Variation 2025 /2024	Nombre	Variation 2025 /2024	Variation 2025 /2024
- Personnes tuées (1)	18	-22 %	57	6%	-12%	264	-15%	-2%
- Hospitalisés + 24h pour les HdF	55	-35 %	239	-13%	-3%	1 279	-1%	-2%
- Hospitalisés graves pour la Métropole (2)								

Les accidents corporels non mortels enregistrés par les forces de police et de gendarmerie nationales ne constituent qu'une partie des accidents corporels de la circulation routière, les forces de l'ordre n'étant pas systématiquement appelées pour intervenir. Les indicateurs contenus dans cette publication donnent toutefois une information sur l'évolution de l'insécurité routière.

BAAC et PréBAAC Hauts-de-France – Traxy au 17/2/2025 -Données provisoires de la base vivante pour 2024 et base officielle de 2017 à 2023 / France Métropole (Baromètre de décembre)

Les diagrammes peuvent être représentés avec des valeurs approchées tant pour les données que pour les pourcentages. Ils peuvent être peu représentatifs sur de petits chiffres

DREAL Hauts-de-France / SSTV / Observatoire Régional de la Sécurité Routière des Hauts de France / Sylvie DELPIERRE

Ces 3 derniers mois de décembre 2024 à février 2025

**Les données ces 3 derniers mois :** L'estimation est de 563 accidents corporels, 57 personnes décédées (1) et 710 personnes blessées dont 239 personnes hospitalisées plus de 24 h.

**Evolution du cumul ces 3 derniers mois par rapport à la moyenne des 3 années après pandémie (moyenne de 2022 à 2024):**

Ces 3 derniers mois par rapport à la même la période après pandémie, le nombre d'accidents baisse (- 9 %), la mortalité baisse (- 14 %) , le nombre de blessés hospitalisés plus de 24 heures baisse (- 17 %).

Si la mortalité sur cette période baisse de 14 % ( avec 9 tués en moins)

- celle des piétons a cependant augmenté avec 2 tués en plus et celle des usagers de motos légères ( avec 2 tués en plus par rapport à moyenne sur les 3 années précédentes) .
- les plus épargnés sont les automobilistes ( avec 10 tués en moins) et les cyclistes ( avec 3 tués en moins)

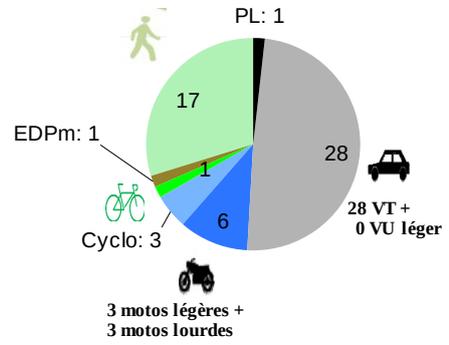
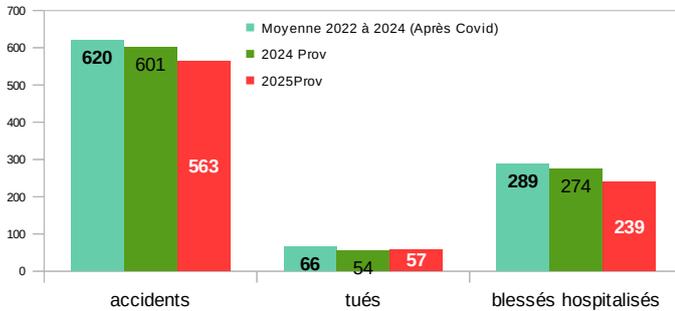
**Evolution par rapport à l'année dernière :**

Le nombre d'accidents baisse (- 6 %) la mortalité augmente (+6%) et le nombre de blessés hospitalisés plus de 24 heures baisse (- 13 %).

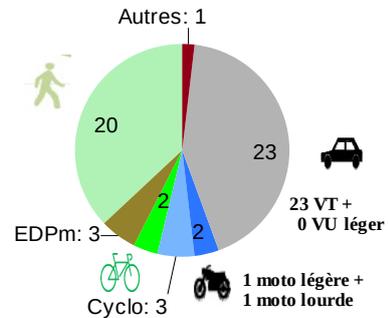
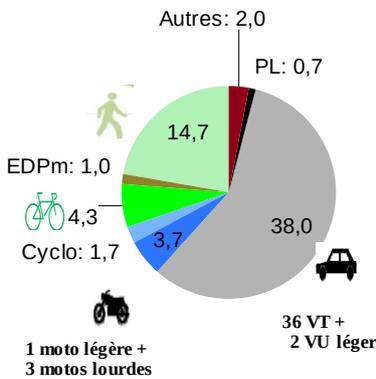
Si la mortalité ces 3 derniers mois augmente (+ 6 % avec 3 tués en plus).

- les plus touchés sont les usagers de motos (avec 4 tués en plus)
- les plus épargnés sont les piétons (avec 3 tués en moins) et automobilistes (avec 5 tués en moins)

Données sur les 3 derniers mois



**57 personnes tuées de décembre 2024 à février 2025**



**Mortalité moyenne ces mêmes 3 derniers mois de 2022 à 2024 (Après Covid = 66)**

**54 personnes tuées de décembre 2023 à février 2024**

	Piéton EDP sans moteur		EDPm Engin de Déplacement Personnel Trottinette élect, gyropodes, hoverboards, segways... Ils se déplacent comme les vélos en agglo		50 cm3» < Moto Légère ou lourde ou Scooter ou 3RM < ou = 125 cm 3		PL Véhicules de + de 3,5 t
	Bicyclette VAE Vélo à Assistance Électrique		Cyclo ou scooter ou 3 RM < ou = à 50cm3		VT : Véhicule de tourisme VU Véhicules utilitaire léger		Autres Transport en commun – Voiturette – Quad – Engin Agricole,, Buggy

Depuis le début d'année

Données 2025

L'estimation depuis le début de l'année est de 331 accidents corporels, 34 personnes décédées et 427 personnes blessées dont 133 hospitalisées plus de 24 heures et de 294 blessés légers.

Evolution par rapport aux 3 années après pandémie (moyenne de 2022 à 2024):

Le nombre d'accidents est en baisse (- 15 % ), la mortalité baisse (- 7 %) et celui des blessés hospitalisés de plus de 24h est en baisse (-28 %).

Si la mortalité depuis le début de l'année baisse de 7 % avec 3 tués en moins :

- les plus touchés sont les piétons ( avec 2 tués en plus ) .
- les plus épargnés sont les automobilistes ( 3 tués en moins )

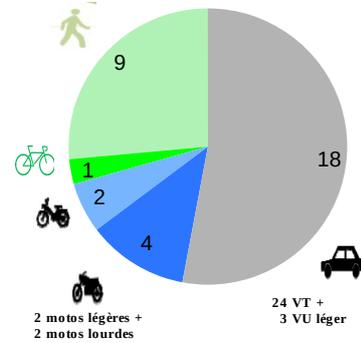
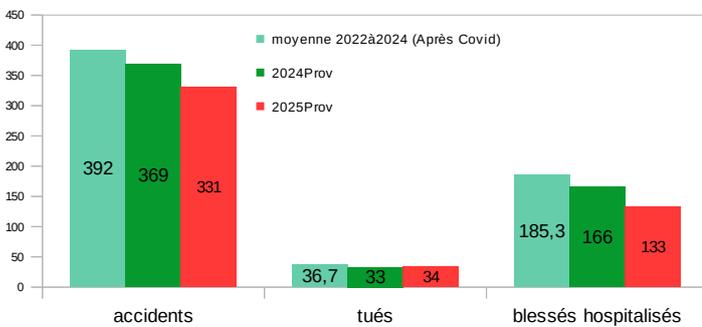
Evolution par rapport à l'année dernière :

Le nombre d'accidents est en baisse (- 10 % ), la mortalité augmente de 3 % avec 1 personne tuée en plus ) et celui des blessés hospitalisés de plus de 24h est en baisse (-20 %).

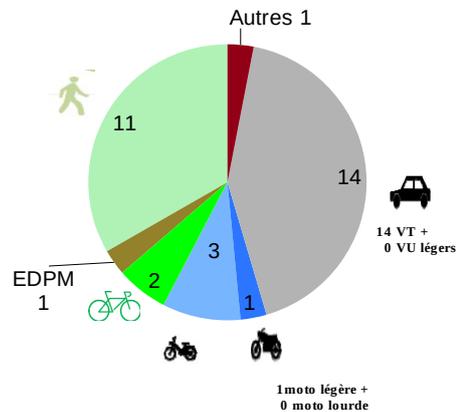
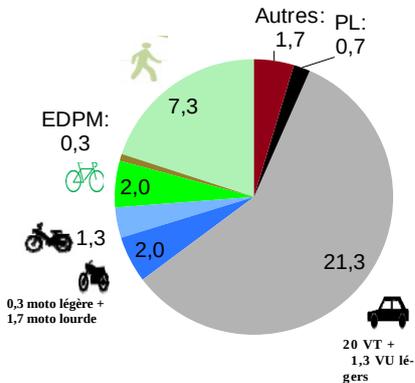
Si la mortalité depuis le début de l'année augmente avec 1 tué en plus pour ces 2 premiers mois :

- les plus touchés sont les motards avec 3 tués en plus et les automobilistes ( + 29 % avec 4 tués en plus ) .
- Les plus épargnés sont les piétons ( 2 tués en moins )

Données cumulées depuis le début de l'année



34 personnes tuées depuis le début d'année 2025



33 personnes tuées depuis ce même début d'année en 2024

Mortalité moyenne depuis ce début de l'année entre 2022 et 2024  
(avant Covid= 36,7)

	Piéton EDP sans moteur	 EDP Engin de Déplacement Personnel Trottinette élect, gyropodes, hoverboards, segways... Ils se déplacent comme les vélos en aggro	 50 cm3» < Moto Légère ou lourde ou Scooter ou 3RM < ou = 125 cm 3	 PL Véhicules de + de 3,5 t
	Bicyclette VAE Vélo à Assistance Électrique	 Cyclo ou scooter ou 3 RM < ou = à 50cm3	 VT : Véhicule de tourisme VU Véhicules utilitaire léger	Autres Transport en commun – Voiturette – Quad – Engin Agricole,, Buggy

Les accidents corporels non mortels enregistrés par les forces de police et de gendarmerie nationales ne constituent qu'une partie des accidents corporels de la circulation routière, les forces de l'ordre n'étant pas systématiquement appelées pour intervenir. Les indicateurs contenus dans cette publication donnent toutefois une information sur l'évolution de l'insécurité routière.

BAAC et PréBAAC Hauts-de-France – Traxy au 17/2/2025 -Données provisoires de la base vivante pour 2024 et base officielle de 2017 à 2023 / France Métropole (Baromètre de décembre)

Les diagrammes peuvent être représentés avec des valeurs approchées tant pour les données que pour les pourcentages. Ils peuvent être peu représentatifs sur de petits chiffres

DREAL Hauts-de-France / SSTV / Observatoire Régional de la Sécurité Routière des Hauts de France / Sylvie DELPIERRE

Disponible sur le site de la DREAL des Hauts-de-France -<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Barometre-mensuel-de-l-accidentalite-en-Hauts-de-France> 3/6

Sur ces 12 derniers (de mars 2024 à février 2025)

L'estimation depuis le début de l'année est de 2 672 accidents corporels, 225 personnes décédées (1), 3 438 blessés dont 1 261 personnes hospitalisées plus de 24 heures et 2 177 blessés légers.

Evolution par rapport aux 3 mêmes périodes après pandémie (de mars 2021 à février 2024):

le nombre d'accidents baisse (-1%), la mortalité baisse (-15%) et le nombre de blessés hospitalisés plus de 24 heures baisse (-3%).

Si la mortalité baisse de 15% avec 39 personnes tuées en moins depuis le début de l'année par rapport à la moyenne des 3 années avant pandémie

- les plus touchés sont les EDPm (+67% avec 5 personnes tuées contre 3 en moyenne les années précédentes)
- les plus épargnés sont les cyclistes (-67% avec 14 tués en moins), les usagers de motos lourdes (-27% et 9 tués en moins) et les automobilistes (-14% avec 20 tués en moins)

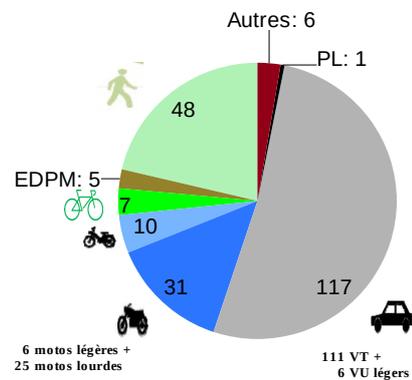
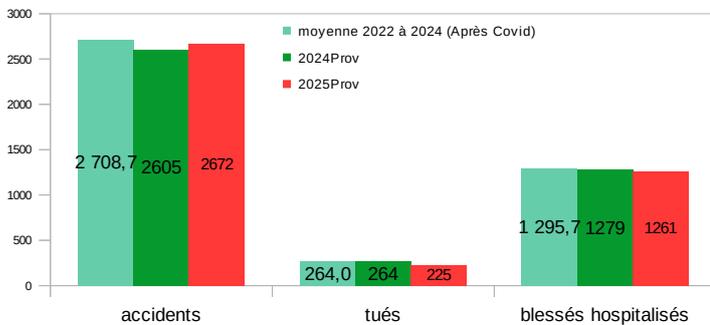
Evolution par rapport à la période précédente (de mars 2023 à février 2024):

Le nombre d'accidents augmente (+3% avec 67 accidents en plus), la mortalité baisse (-14%) avec 39 tués en moins et le nombre de blessés hospitalisés plus de 24 heures baisse (-1% avec 18 hospitalisés en moins).

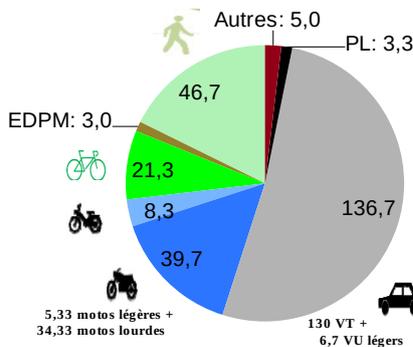
Si la mortalité a cours de cette période a baissé (-15% avec 39 tués en moins).

- les plus épargnés sont les automobilistes (-18% avec 21 tués en moins), les usagers de motos lourdes (-32% avec 12 tués moins) et les cyclistes (-56% avec 9 tués en moins).

Données des 12 mêmes derniers mois



225 personnes tuées de mars 2024 à février 2025



264 personnes tuées de mars 2023 à février 2024

Mortalité moyenne depuis ces mêmes mois entre 2021 et 2024 (après Covid= 264)

	Piéton EDP sans moteur	EDP m	Engin de Déplacement Personnel Trottinette élect, gyropodes, hoverboards, segways... Ils se déplacent comme les vélos en agglo		50 cm3 < Moto Légère ou lourde ou Scooter ou 3RM < ou = 125 cm 3	PL	Véhicules de + de 3,5 t
	Bicyclette VAE Vélo à Assistance Électrique		Cyclo ou scooter ou 3 RM < ou = à 50cm3		VT : Véhicule de tourisme VU Véhicules utilitaire léger	Autres	Transport en commun – Voiturette – Quad – Engin Agricole,, Buggy

Les accidents corporels non mortels enregistrés par les forces de police et de gendarmerie nationales ne constituent qu'une partie des accidents corporels de la circulation routière, les forces de l'ordre n'étant pas systématiquement appelées pour intervenir. Les indicateurs contenus dans cette publication donnent toutefois une information sur l'évolution de l'insécurité routière.

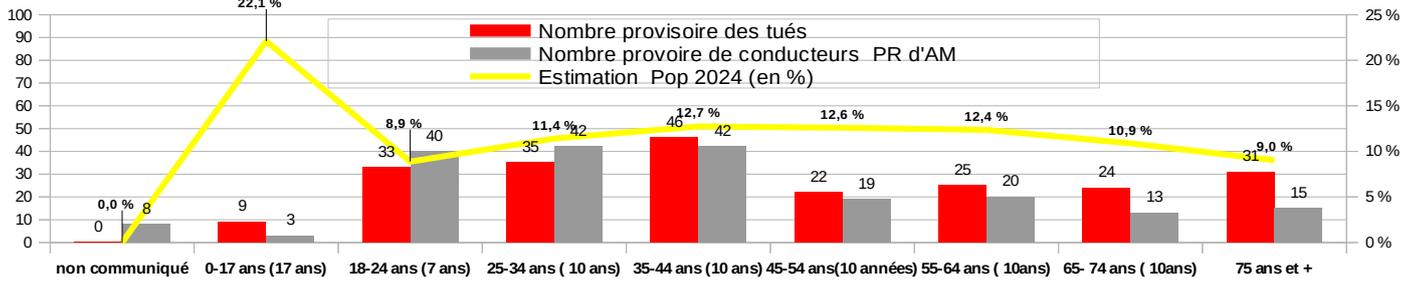
BAAC et PréBAAC Hauts-de-France – Traxy au 17/2/2025 -Données provisoires de la base vivante pour 2024 et base officielle de 2017 à 2023 / France Métropole (Baromètre de décembre)

Les diagrammes peuvent être représentés avec des valeurs approchées tant pour les données que pour les pourcentages. Ils peuvent être peu représentatifs sur de petits chiffres  
DREAL Hauts-de-France / SSTV / Observatoire Régional de la Sécurité Routière des Hauts de France / Sylvie DELPIERRE

Disponible sur le site de la DREAL des Hauts-de-France -<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Barometre-mensuel-de-l-accidentalite-en-Hauts-de-France> 4/6

Sur ces 12 derniers ( de mars 2024 à février 2025)

Mortalité et Présumée responsabilité d'accident mortel selon la tranche d'âge



(\*) dont l'âge est enregistré

201 conducteurs avec leur présumée responsabilité dans un accident mortel ont été enregistrés dans l'Outil Traxy. 193 de ces présumés responsables ont leur âge d'enregistrer.

L'estimation de la présumée responsabilité d'accidents mortels des conducteurs **la plus faible part tranche est celle des 65-74 ans** (en dehors des - de 17 ans) avec 13 présumé responsable soit 6,7 % des conducteurs PR dont l'âge est saisi. Cette tranche d'âge représente 10,9 % de la population et 10,7 % (15 tués) de la mortalité totale (225 tués) .

Tandis que la tranche d'âge 18-24 ans représentent 8,9 % de la population et 15,6 % ( 35 tués) de la mortalité (225 tués) , cette tranche d'âge 18-24 ans comptabilise 40 conducteurs présumés responsables ( PR) d'accidents mortels soit **20,7 % des PR** d'AM dont l'âge est saisi.

Par ailleurs, ils ont provoqué la mort de 41 personnes dont 23 avaient entre 18 et 24 ans.

**18 des 40 conducteurs PR entre 18 et 24 ans sont sortis indemnes ( soit 45 % d'entre-eux)**

7 des 40 conducteurs PR entre 18 et 24 ans sont blessés ( soit 17,5 % d'entre-eux)

15 des 40 conducteurs PR entre 18 et 24 ans sont décédés ( soit 37,5 % d'entre-eux)

A noter que les + de 75 ans représentent 9 % de la population et 13,8 % de la mortalité ( 31 personnes tuées), cette tranche d'âge de + de 75 ans comptabilise 15 conducteurs présumés responsables (PR) d'accidents mortels soit **7,8 % des PR d'AM** dont l'âge est saisi. .

Par ailleurs, ils ont provoqué la mort de 16 personnes dont 11 avaient + de 75 ans.

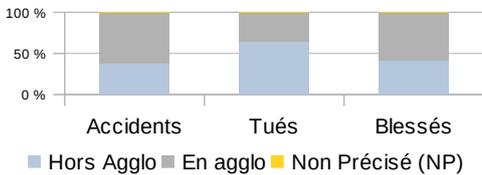
4 des 15 conducteurs PR de + de 75 ans sont sortis indemnes de l'accident ( soit 26,7 % d'entre-eux)

1 des 15 conducteurs PR de + de 75 ans est blessé ( soit 6,6 % d'entre-eux)

**10 des 15 conducteurs PR de + de 75 ans sont décédés ( soit 66,7 % d'entre-eux)**

Compte tenu de la faible effectif par année des piétons présumés responsables dans les accidents mortels ( 20 PR ) , celle-ci n'est pas représentée mais elle se répartie de manière plus équilibrée par tranche d'âge.

Accidents et tués depuis le début de l'année selon le milieu

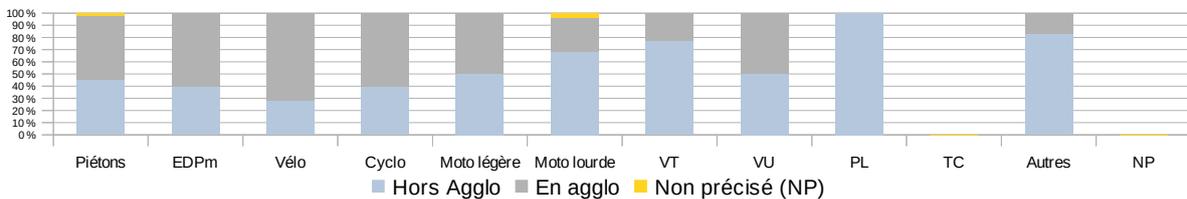


38% des accidents corporels se sont produits hors agglomération mais conduisent à plus de 64 % de la mortalité. Leur gravité y est plus importante, principalement liée aux vitesses pratiquées.

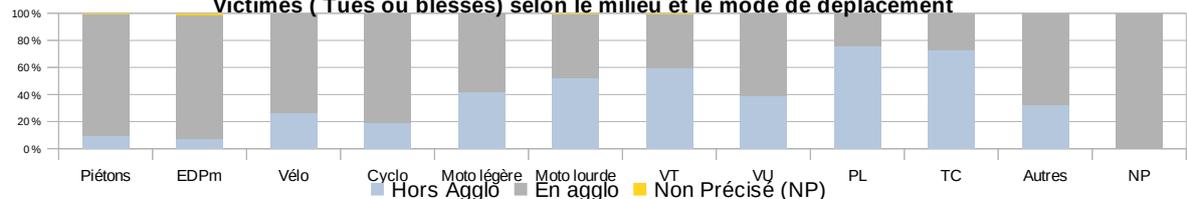
La mortalité des piétons est plus importante en agglomération et celle des automobilistes hors agglomération.

Les usagers en modes doux qui sont des usagers vulnérables se déplacent généralement sur des plus courtes distances en agglomération ce qui explique le nombre de victimes plus important en agglomération.

Tués depuis ces 12 derniers mois selon le milieu et le mode de déplacement



Victimes ( Tués ou blessés) selon le milieu et le mode de déplacement



Les accidents corporels non mortels enregistrés par les forces de police et de gendarmerie nationales ne constituent qu'une partie des accidents corporels de la circulation routière, les forces de l'ordre n'étant pas systématiquement appelées pour intervenir. Les indicateurs contenus dans cette publication donnent toutefois une information sur l'évolution de l'insécurité routière.

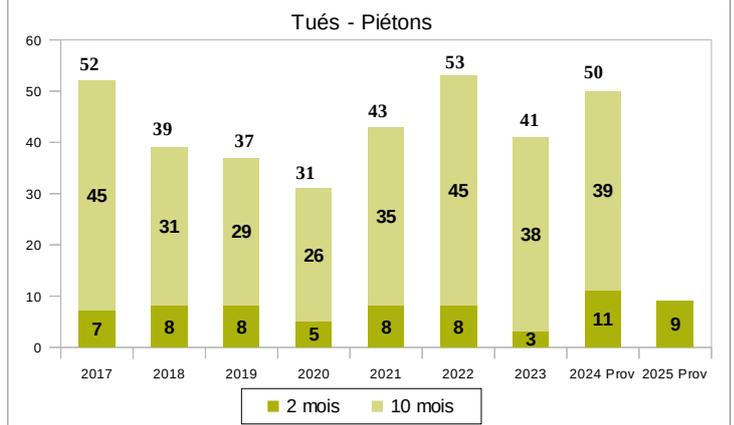
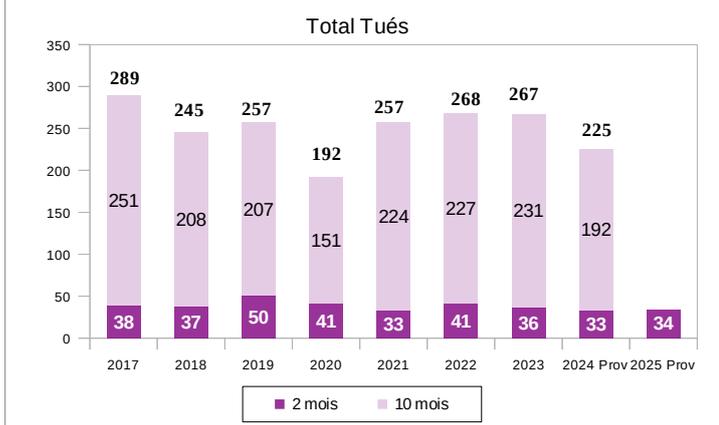
BAAC et PréBAAC Hauts-de-France – Traxy au 17/2/2025 -Données provisoires de la base vivante pour 2024 et base officielle de 2017 à 2023 / France Métropole (Baromètre de décembre)

Les diagrammes peuvent être représentés avec des valeurs approchées tant pour les données que pour les pourcentages. Ils peuvent être peu représentatifs sur de petits chiffres

DREAL Hauts-de-France / SSTV / Observatoire Régional de la Sécurité Routière des Hauts de France / Sylvie DELPIERRE

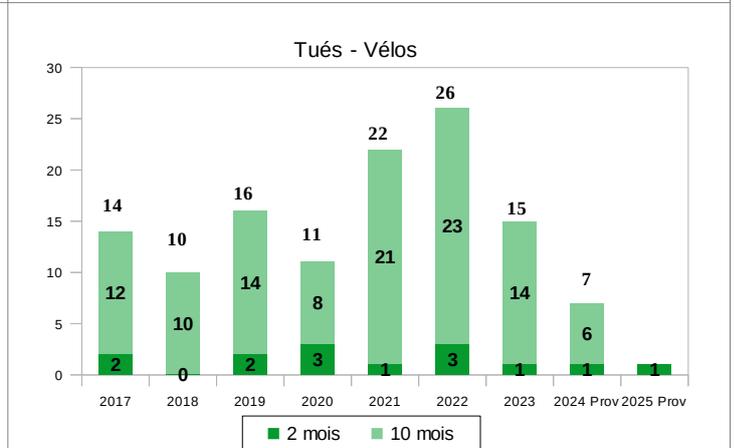
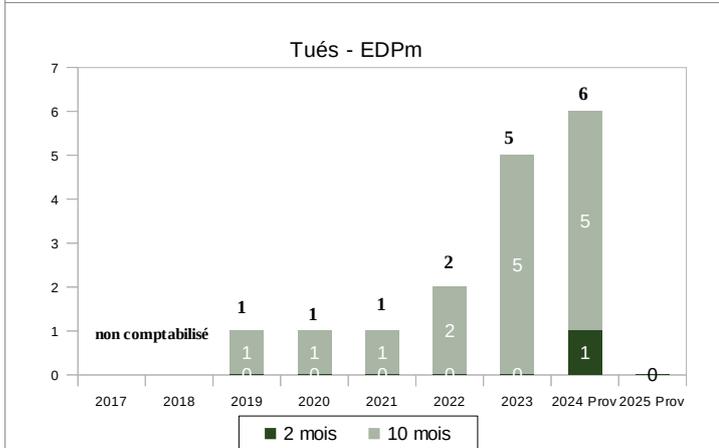
Disponible sur le site de la DREAL des Hauts-de-France -<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Barometre-mensuel-de-l-accidentalite-en-Hauts-de-France> 5/6

### Mortalité selon mode de déplacement par année et en cumulé .



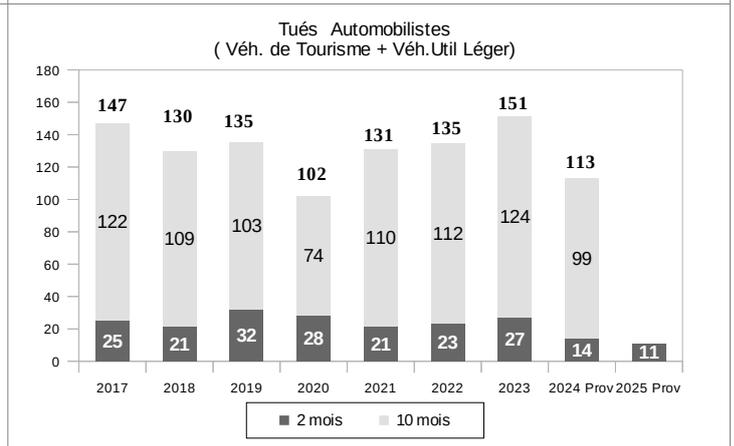
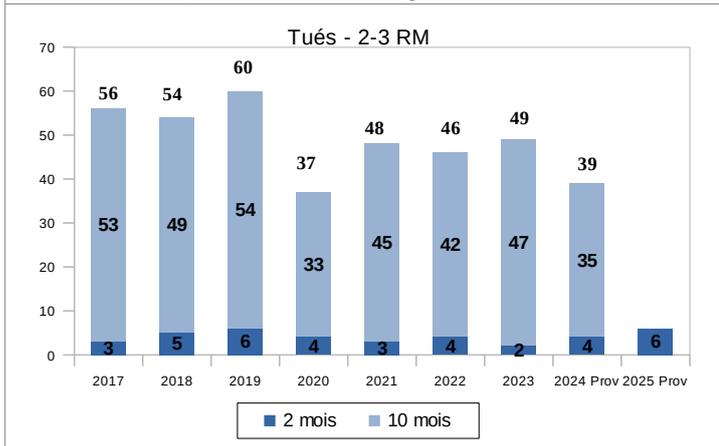
Avec une estimation de la mortalité depuis le début de 2025 de 34 personnes tuées. A fin février 2025 l'estimation est équivalente 2024 .

La mortalité des piétons est généralement plus importante au cours des trimestres d'automne et d'hiver (T4 et T1). A la fin février 2025 , l'estimation est de 9 piétons tués soit 2 en moins par rapport à 2024 .



Les accidents impliquant un usager EDPm ont commencé à être saisis à partir de 2019. L'estimation de leur nombre est passé de 2019 à 2024 de 13 à 162 accidents. La mortalité de 1 en 2019 à 6 personnes tuées en 2024. A la fin février 2025 , l'estimation est de 0 usager EDPm tué.

Après l'année la plus meurtrière chez les cyclistes en 2022 avec 26 cyclistes tués, la mortalité 2024 est la plus faible depuis 2007 <sup>(1)</sup>. A la fin février 2025 , l'estimation est de 1 cycliste tué.



La mortalité des 2RM a tendance à baisse depuis la pandémie du Covid 19. La baisse de la mortalité en 2024 concerne plutôt les usagers de motos lourdes. A la fin février 2025 , l'estimation est de 6 tués soit 2 de plus qu'en 2024.

Après une année très meurtrière chez les automobilistes en 2023, l'estimation de leur mortalité en 2024 est la plus faible depuis 2007 <sup>(1)</sup>. A la fin février 2025 , l'estimation est de 11 automobilistes tués.

<sup>(1)</sup>2007 : année la plus ancienne disponible début 2025 sur l'outil Traxy. ( le cas échéant hors 2020 particulièrement soumis aux restrictions de circulation liées à la pandémie du COVID 2019) .