



Le 11 mai 2026

À Monsieur le Directeur de Routes de Guadeloupe  
À Monsieur le Préfet de la Région Guadeloupe  
À Monsieur le Recteur de l'Académie de la Guadeloupe

**Objet : Alerte sur l'inadaptation de la signalisation routière aux nouveaux systèmes de sécurité (norme GSR2) et impact sur la protection des usagers vulnérables**

Monsieur le Directeur,  
Monsieur le Préfet,  
Monsieur le Recteur,

Le bureau du SNEP-FSU Guadeloupe souhaite attirer votre attention sur une problématique de sécurité publique majeure, située au croisement de l'aménagement du territoire et de l'évolution technologique du parc automobile de notre archipel.

En tant qu'enseignants d'Éducation Physique et Sportive (EPS), nous sommes particulièrement sensibles à cette question. Assez récemment, notre communauté a encore été endeuillée par la perte de collègues, équipiers ou élèves s'entraînant en bordure de route. Ce drame n'est pas isolé : une partie importante de notre profession est, ou sera, confrontée à cette problématique, que ce soit à titre professionnel ou à titre personnel que ce soit au cours d'entraînement ou en tant qu'utilisateur automobiliste de la route. Cette urgence est corroborée par les analyses récentes de la presse locale (cf. *RCI Guadeloupe*, <https://bit.ly/48Spysb>), qui rappellent que notre archipel demeure l'un des territoires les plus meurtriers de France. La persistance d'une accidentalité routière hors norme, touchant de plein fouet les usagers vulnérables, ne peut plus être traitée par la seule répression, mais exige une mise en conformité de nos infrastructures.

En Guadeloupe, la pratique du cyclisme sur route et de la course à pied bénéficie d'un engouement populaire et culturel historique, porté par une communauté de pratiquants en constante progression. Cependant, cette vitalité sportive se heurte à une réalité tragique : notre archipel présente l'un des taux de mortalité routière les plus élevés de France, avec plus de 130 décès par million d'habitants contre environ 45 dans l'Hexagone (ONISR). Les usagers vulnérables (ODSR) — cyclistes et piétons — paient le prix fort, représentant systématiquement une part prépondérante des victimes mortelles sur nos routes.

Dans ce contexte alarmant, l'entrée en vigueur de la réglementation européenne GSR2 en juillet 2024 aurait dû constituer un rempart supplémentaire. En effet, la réglementation européenne **GSR2** impose aux véhicules neufs des systèmes de sécurité active avancés (freinage d'urgence, détection de collision, aide au maintien de voie). Ces dispositifs sont spécifiquement conçus pour pallier l'erreur humaine et protéger ces usagers vulnérables particulièrement

exposés.

Or, nous constatons un dysfonctionnement systémique alarmant qui entrave ces avancées technologiques :

- **Défaillance de lecture** : L'imprécision de la signalisation verticale (panneaux de bretelles orientés face à la voie principale, absence de panonceaux directionnels, végétation masquant les signaux, marquages au sol effacés, ...) sature les systèmes de bord d'informations erronées.
- **Effet pervers sécuritaire** : Excédés par des alertes de vitesse injustifiées provoquées par ces défauts de signalisation, les conducteurs désactivent massivement ces aides à la conduite.
- **Mise en danger accrue** : En désactivant ces fonctions, les usagers privent involontairement les sportifs et les piétons de la protection technologique "anti-collision" vitale qu'offrent ces véhicules récents.

Ce phénomène de désactivation n'est plus anecdotique : il est devenu une réalité de conduite généralisée. Pour preuve, plusieurs constructeurs automobiles intègrent désormais des commandes physiques dédiées (boutons de raccourcis « My Safety » ou touches configurables) permettant de désactiver ces alertes en un seul geste dès le démarrage.

Cette adaptation industrielle souligne l'échec de la cohabitation entre une technologie de sécurité de pointe et une infrastructure routière obsolète. En facilitant la déconnexion de ces aides pour répondre à l'agacement des conducteurs, on neutralise par la même occasion les barrières de sécurité censées protéger les sportifs et les piétons guadeloupéens.

Pour le SNEP-FSU Guadeloupe, la mise aux normes de la signalisation n'est pas une question de confort pour l'automobiliste, mais une obligation de sécurité pour tous ceux qui pratiquent une activité physique sur ou en bordure de route.

Par ailleurs, nous observons en Guadeloupe une inflation marquée du parc de radars (radars tourelles, radars autonomes, etc.) générant des recettes de verbalisation en constante augmentation au titre de la sécurité routière. En 2024, les recettes liées aux amendes radars au niveau national ont atteint des sommets, et la Guadeloupe n'échappe pas à cette pression répressive. La Guadeloupe détient aujourd'hui des records nationaux en matière de verbalisation automatique, avec une moyenne de 16 400 flashes par radar (ANTAI), soit près de trois fois la moyenne nationale. Puisque les usagers de l'archipel contribuent massivement au budget de la sécurité routière par ce biais, il est impératif qu'une part de ces recettes soit immédiatement fléchée vers la sécurisation réelle de l'infrastructure.

La sécurité routière ne peut se limiter à une politique de sanction de pointe ; elle doit impérativement s'accompagner d'une infrastructure irréprochable qui permette aux technologies de sécurité embarquées de protéger efficacement les sportifs et les piétons, au lieu d'être neutralisées par une signalisation défaillante.

Il nous semble donc légitime et impératif qu'une part de ces prélèvements soit immédiatement

réinvestie dans la sécurisation réelle des usagers. La "sanction" ne peut être le seul levier de sécurité routière : elle doit s'accompagner d'une infrastructure irréprochable qui ne mette pas en défaut la technologie embarquée des véhicules actuels. Investir dans la mise aux normes de la signalisation (inclinaison des panneaux, panonceaux directionnels, entretien de la végétation, marquage au sol) est une retombée directe et nécessaire de cet effort financier demandé aux usagers.

Nous préconisons qu'un audit de la signalisation soit réalisé sur les axes structurants de la Guadeloupe afin de garantir que l'infrastructure communique de manière fiable avec les technologies embarquées actuelles.

Enfin, nous tenons à souligner que cette démarche s'inscrit dans le cadre de notre devoir d'alerte en tant que fonctionnaires d'État. Responsables de la sécurité des élèves qui nous sont confiés et acteurs quotidiens du terrain, il est de notre obligation déontologique de signaler aux autorités compétentes tout défaut d'infrastructure susceptible de compromettre l'intégrité physique des usagers.

Ignorer l'obsolescence de la signalisation face aux nouvelles technologies de sécurité constituerait une perte de chance inadmissible pour la protection des vies humaines, alors même que les moyens technologiques existent pour prévenir les drames de la route.

Nous restons à votre disposition pour contribuer à toute réflexion visant à améliorer la sécurité des pratiquants et des personnels de l'éducation nationale sur nos routes.

Veillez croire, Monsieur le Directeur, Monsieur le Préfet, Monsieur le Recteur, en notre attachement au service public d'Éducation.

**Copies :**

- Mme la DAASEN
- M l'IA-IPR d'EPS
- Mme la DRRH
- M le DRAJES

**Pour le bureau du SNEP-FSU Guadeloupe**

Emmanuel ROUBLLOT  
Co secrétaire académique

