

Amicale des Anciens Elèves de l'Ecole Primaire Supérieure Professionnelle de Paulhan. Histoire de l'Ecole Supérieure de Paulhan.

Numéro d'inventaire : 1993.00708

Auteur(s) : Jean-Michel Chapoulie

Renée Bonnet

Beulaygues

Type de document : imprimé divers

Éditeur : La clef de voûte éditions (Montpellier)

Imprimeur : Dehan

Description : Couverture papier épais.

Mesures : hauteur : 297 mm ; largeur : 209 mm

Notes : Revue municipale.

Mots-clés : Monographies / Enseignement technique (secondaire)

Association d'anciens élèves

Filière : École primaire supérieure

Niveau : Post-élémentaire

Nom de la commune : Paulhan

Nom du département : Hérault

Autres descriptions : Langue : Français

Nombre de pages : 48

Commentaire pagination : Article de la p. 28 à 43.

ill.

Sommaire : 1 p.

Lieux : Hérault, Paulhan



**Amicale des Anciens Elèves
de l'Ecole Primaire Supérieure Professionnelle
de Paulhan**

N°11
Avril 1979

Souviens toi de ceux qui ne sont plus

Lettre adressée par Madame Marcel Pelissier
à notre ami Paul Cèbe, Président de l'Amicale

Montpellier, le 17 avril 1978

Monsieur,



Marcel PELISSIER
Ingénieur des TPE
Décédé le 27.10.77

FONDATEUR, VICE-PRESIDENT
DE NOTRE AMICALE

C'est avec une profonde émotion que nous avons répondu à votre invitation, et pour ma part, j'étais bien sûr bouleversée de me trouver parmi les camarades de Marcel à l'occasion de cette réunion annuelle.

Je ne sais comment transcrire les sentiments qui m'étreignent encore au souvenir de cette cérémonie que vous avez organisée à la mémoire de notre cher disparu. Nous avons été extrêmement sensibles à toutes vos attentions, à votre accueil, à ces photographies que vous nous avez si aimablement offertes, à cette plaque déposée sur le tombeau, à votre « Mot » et à l'hommage de M. Illaire insérés dans le bulletin, et particulièrement à la simplicité que vous avez su donner à cette manifestation du souvenir, tout comme l'aurait désiré Marcel.

Nous mesurons par là, l'estime que vous-même et tous les membres de l'Amicale éprouviez pour lui et les sentiments d'amitié que vous nourrissiez à son endroit.

Mes enfants se joignent à moi pour vous dire à vous, Monsieur Cèbe, à Messieurs Blanc, Illaire, Brefuel, aux membres du bureau et à tous les anciens de l'E.P.S. de Paulhan, combien nous vous sommes infiniment reconnaissants, et vous adresse l'expression de nos meilleurs et sincères remerciements.

Signé : G. Pelissier

DECÈS

Nos retrouvailles annuelles confortent notre amitié et le dynamisme de notre Amicale. Mais telle, un blé mûr, plein de lumière et de vie, chaque année, la faux implacable de la mort fauche quelques épis. Le champ s'éclaircit.

En 1978, quatre de nos camarades amicalistes ont fait le grand voyage, ils ne sont plus.

Derdevet Georges, Euffroy Louis, Affre Aymon, Imbernon Pascal, nous vous adressons un dernier adieu.

A toutes ces familles attristées nos biens sincères et profondes condoléances.

1969 GELLY Etienne
1969 BONNAFOUS René
1969 CLERGUE Gaston
1969 BOUSQUET Raymond
1970 FRUSTIE André
1970 GRAU Etienne
1970 MARC Roger
1970 SALVETAT Camille
1971 MONIL Fernand
1971 LARESCHÉ Jean
1971 PEYROTTE Georges
1972 LAFONT Octave
1972 RAZIMBAUD Pierre
1973 BELAMAN André
1974 SAUVAN Lucien
1975 ARCAY Claude

1975 GAZAGNE Denis
1975 MONTEILS Pierre
1975 LACLEDE Aimé
1976 MONTERO Joseph
1976 ROUBE Laurent
1976 BONNEL Henri
1976 ALLARD Jean
1977 GARS René
1977 CAUSSE Hector
1977 LARDAT René
1978 DERDEVET Georges
1978 EUFFROY Louis
1978 IMBERNON Pascal
1978 AFFRE Aymon

1977 PELISSIER Marcel
Vice-Président
Fondateur de notre Amicale



Esquisse d'un système de routes maritimes en Méditerranée

Les récentes directives du Premier Ministre constituent la condition nécessaire de la protection des côtes face au problème du transport pétrolier. Elles ne sont pas suffisantes.

Prises dans l'émotion d'une catastrophe sans précédent, elles ne constituent, à notre sens, qu'un point de départ, support embryonnaire qui doit, avant qu'il ne soit trop tard, être complété par des mesures de protection en faveur des eaux de la zone économique.

On pourrait, nous semble-t-il, prévoir des routes recommandées dans la zone comprise entre 12 et 200 nautiques, lesquelles seraient suivies de routes obligatoires dans les eaux territoriales proprement dites, ce qui est cohérent avec la règle des 7 milles contenue dans les directives ministérielles.

L'essentiel est que les routes, recommandées ou obligatoires, soient suivies, ce qui postule :

- 1 — une navigation précise du navire utilisant des moyens modernes de localisation, c'est-à-dire une chaîne de radio-navigation précise et d'usage courant à bord des navires marchands, bien adaptée aux besoins de la navigation à moyenne distance et d'atterrissage (cf. AIPCN et Guide du Navigateur) ;
- 2 — un contrôle strict de la Police de la Navigation pour réprimer les contraventions.

L'idéal, à notre sens, serait d'adopter un système qui satisfasse à la fois les exigences de la navigation maritime et les impératifs du contrôle aéro-naval.

Nous pensons que la technique actuelle permet d'atteindre ce double but.

Comment peut-on définir, au large, les routes en cause ou mieux, les couloirs séparés de circulation du trafic tout en assurant la détermination du point ? Nous l'avons dit plus haut, la réponse est fournie par l'adoption d'une chaîne de radio-navigation qui doit respecter à notre sens les critères suivants :

- 1 — le système doit être choisi parmi les plus fiables et les plus communément répandus à bord des navires ;
- 2 — il doit y avoir compatibilité entre les équipements actuels des bords et les émetteurs implantés à terre ;
- 3 — un espace déterminé ne doit pas constituer une solution de continuité, mais être équipé du système qui est en vigueur dans les zones qui l'encadrent. C'est le principe d'homogénéité préconisé par SOLAS.

On peut remarquer que les familles hyperboliques du système le plus connu, au voisinage des zones médianes, sont assimilables à des loxodromes lesquelles peuvent délimiter des couloirs de circulation. De part et d'autre de la médiane de la ligne

de base, on dispose de faisceaux de zones différenciées.

On peut convenir que les zones situées de part et d'autre de la médiane seront réservées l'une au trafic entrant, l'autre au trafic sortant. La séparation des deux couloirs peut avoir une largeur variable, faible dans les eaux resserrées, importante dès qu'on dispose du champ nécessaire.

Dans ces zones la précision du point sera de 250 m de jour à 240 nautiques et de 0,25 à 1 nautique la nuit à la même distance, précision qui croît lorsqu'on se rapproche des stations émettrices (de l'ordre de 30 m à 80 nautiques).

Notons que la fluctuation nocturne affecte l'ensemble des familles et que le décalage est le même pour les deux couloirs, ce qui n'introduit pas de risques de rapprochement des navires. On peut d'ailleurs prévoir un écartement largement supérieur à l'incertitude nocturne.

Un aéronef de faible coût d'exploitation, hélicoptère ou avion léger, peut facilement suivre la médiane s'il est doté du système utilisé par les navires et détecter rapidement les contrevenants circulant à contre-bord.

Il lui sera loisible d'alerter l'escorte ou le garde-côte le plus proche pour une action ponctuelle et limitée ; on élimine ainsi les patrouilles fastidieuses et coûteuses, ce qui, eu égard



à la parcimonie des budgets affectés à la Marine, revêt une importance capitale.

Le système proposé est très souple : il s'adapte sans frais supplémentaires aux nécessités du chenalage (comme Rotterdam par ex.) et permet de surcroît de faciliter le mouillage des grandes unités en permettant de déterminer l'instant où la vitesse sur le fond s'annule, ce qui est fondamental à bord des unités à forte inertie.

Il permet aussi de faciliter l'identification des bâtiments par le Centre Côtier de Surveillance par recouplement éventuel des relevements radio-goniométriques V.H.F.

Les routes définies par les Instructions Nautiques, l'étude TRACOM, devraient facilement permettre de délimiter les couloirs de trafic en assurant la protection des approches du sea line de Sète, du golfe de Fos et de la rade de Marseille.

L'orientation des lignes de base et l'implantation des stations maîtresses et esclaves peuvent en être facilement déduites.

Un système cohérent pourrait s'étendre, dans une première étape, de Gibraltar à l'Italie.

L'Espagne est en train d'installer une chaîne couvrant le détroit de Gibraltar.

Il serait hautement souhaitable que la France prenne sa relève de l'Est des Baléares jusqu'à l'Est de Toulon, l'Italie assurant la couverture de ses propres eaux.

Ces dispositions qui sont, rappelons-le, préconisées par le Comité de Coordination des Ports de la Méditerranée Nord-Occidentale, ajoutent à l'évidente supériorité technique d'un système qui est utilisé par près de 25 000 navires marchands, l'avantage de respecter les souverainetés nationales en ce qui concerne le contrôle des chaînes de leur ressort.

Il assure l'unité indispensable au plan méditerranéen tout en affirmant l'hégémonie de fait que constituent les systèmes contrôlés par une seule puissance. Cette parti-

cularité, à l'heure où l'on assiste en Méditerranée à la concentration de plus de la moitié des moyens militaires navals, mérite d'être soulignée et constitue, nous semble-t-il, une contribution non négligeable à la Défense Nationale.

Robert SICARD
Commandant de Port