

# 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 surveiller 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 l'affranchissant de 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