0

Quelle histoire !

(de 1925 à nos jours…)

EDITORIAL

Contraint par les limites de toute édition, le livre « le scoutisme dans la Sarthe », de André LIGNÉ ne pouvait tout dire de la richesse du scoutisme vécu dans le département.

Nous avons alors souhaité en reprendre quelques pages pour les développer.

Pour ce bulletin, nous avons choisi d'en raconter plus longuement le chapitre …

Les Scouts sur l'eau

Si la navigation fluviale fut une nécessité depuis le Moyen-âge jusqu'au milieu du XXème siècle pour le transport de grosses marchandises, elle est devenue marginale, aujourd'hui du fait de sa faible rentabilité. En revanche, le tourisme fluvial est en plein essor depuis la seconde moitié du XXème siècle. La beauté des paysages depuis les cours d'eau, tellement différente de ce qu'on peut voir autrement, et le côté écologique de ce type de transport en sont sûrement une explication.

Mississipis sur la Mayenne en 2021

Les camps scouts en Mississipi

Descente de rivières par les scouts

Naturellement, les scouts se sont engouffrés dans cette possibilité de faire des camps et sorties. C'est bien sûr une évidence pour les troupes scoutes marines en général et celles de l'intérieur des terres (comme la VIIème Le Mans ou celle de Sablé) en particulier. Jusqu'à l'acquisition de bateaux habitables (qui hivernaient dans des ports maritimes bretons) dans les années 80, il fallait amener les canots à l'océan pour les camps d'été. Seul moyen pour déplacer ces lourdes et encombrantes embarcations, l'huile de coude le long de la Sarthe, la Maine et la Loire.

Mais la descente de rivières n'est pas l'apanage des scouts marins. Les scouts « terriens » en ont d'ailleurs largement profité. C'était la volonté de Baden-Powell qui disait déjà en 1912, lors de la création des scouts marins, qu'il n'y avait pas de cloison étanche entre marins et terriens « A mon idée, les deux branches sont interchangeables : les scouts marins peuvent fort bien faire un séjour à terre, se livrer au campisme et aux travaux des terriens et des scouts peuvent également passer une saison à faire du nautisme pour varier les plaisirs » (propos rapportés par J SEVIN, dans *le scoutisme*, chapitre X et relayés par *100 ans de scoutisme*).

La plupart du temps, les scouts partent à l'assaut des rivières à bord de radeaux de leur construction. En Sarthe, les derniers exemples datent des étés 2020 et 2023 avec les pio-ca de la XIVème Le Mans sur la Meuse puis la Vilaine. Parfois, ils recyclent certains matériaux peu écologiques comme des chambres à air de camion.

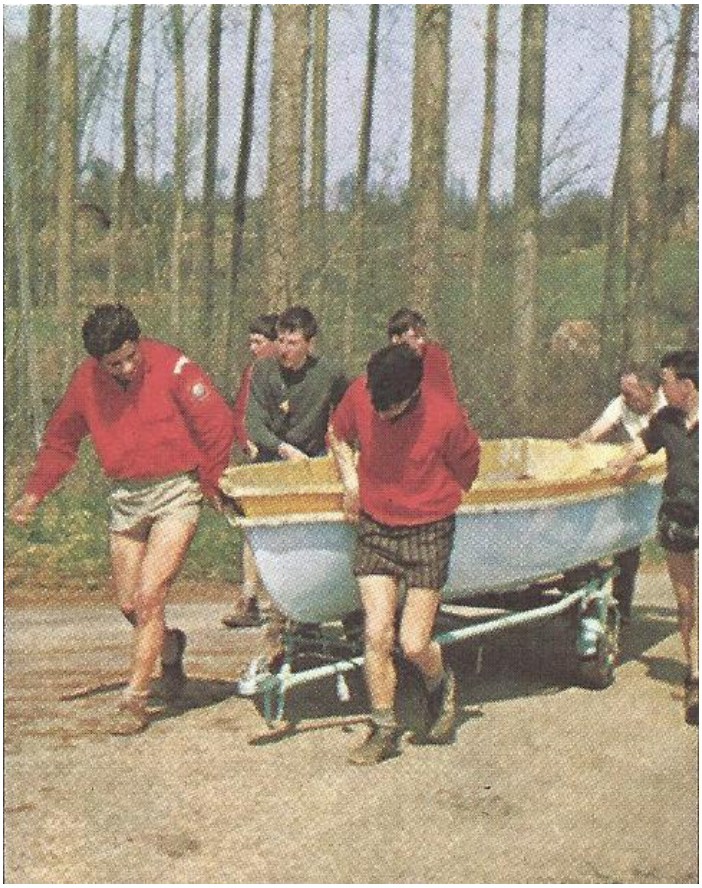
En 1964, une petite révolution a lieu, avec l'invention et la construction des premiers Mississipis par la Patrouille Libre de Bonnétable.

La naissance du Mississipi

En juillet 1963, l'activité principale des scouts de Bonnétable est la descente de la Dordogne en radeaux. La faible profondeur de la rivière par endroit obligeait les garçons à débarquer et porter les radeaux pour trouver des eaux plus propices à la navigation.

La descente de la Dordogne par les scouts de Bonnétable en 1963

C'est au retour de ce camp qu'ils réfléchirent à la fabrication d'un esquif plus fonctionnel alliant légèreté et maniabilité. Leur chef de troupe, Gilbert Moriot, menuisier et formé aux moulages en polyester, imagina et élabora un moule de bateau suffisamment grand pour transporter 6 garçons et leur matériel. Issus du même moule, les bateaux pouvaient ainsi s'empiler, entraînant un gain de place non négligeable comparativement aux classiques radeaux. Ainsi naquit le Mississipi.



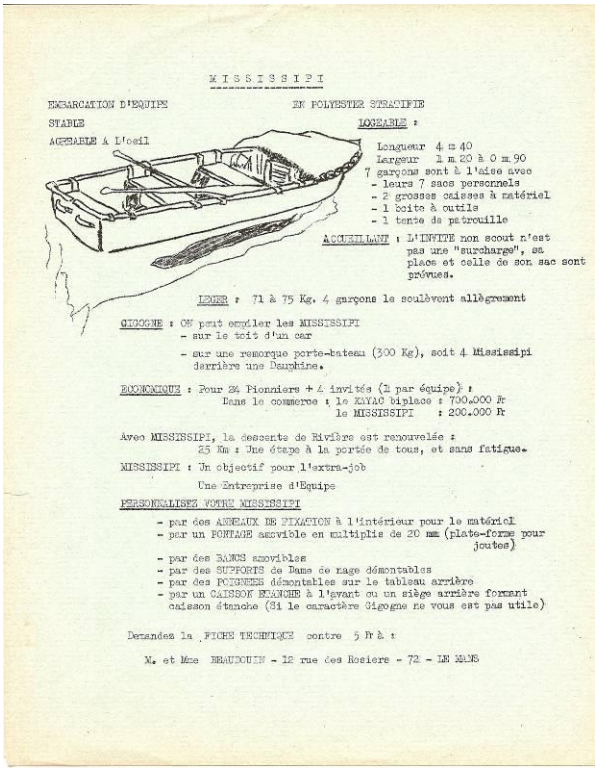
Facilité du transport en empilant les Mississipis les uns dans les autres

D'après *la revue pionnier-scout* n°1 de sept-oct 1964, « Mississippi, c'est l'autonomie. Gigogne, on peut l'empiler l'un dans l'autre sur le toit d'un autocar. Sur une remorque de bateau, une Dauphine (Renault populaire des années 60) en tire 4 aisément. Solide, résistant et léger, 70-75 kg, il peut-être porté à 2 ou 4. Sur un chariot, un seul le pousse aisément. Finis les passages difficiles aux écluses ».

Passage d'une écluse en 2021

Autre avantage du Mississipi, son prix. Toujours d'après *la revue pionnier-scout* n°1, « il ne coûte que 500 francs (75 €), y compris la location du moule. C'est cher, mais une équipe en kayak à 2 places dépense pour s'embarquer sur modèle bois et toile 3X200 francs = 600 francs ; et sur modèle en polyester 350 francs X 3 = 1050 francs. Mississipi est facilement vendable aux pères de scouts fanas de la pêche ». D'ailleurs, toujours d'après *la revue pionnier-scout* n°1, des troupes du Mans et de Cholet avaient déjà vendu des bateaux livrables après leurs camps d'été.

Construction d'un Mississippi



MISSISSIPI

EMBARCATION D'EQUIPE EN POLYESTER STRATIFIE

STABLE

AGREABLE A L'oeil

LOGEABLE :

Longueur 4 m 40
Largeur 1 m 20 à 0 m 90
7 garçons sont à l'aise avec
- leurs 7 sacs personnels
- 2 grosses caisses à matériel
- 1 boite à outils
- 1 tente de patrouille

ACCUEILLANT : L'INVITE non scout n'est pas une "surcharge", sa place et celle de son sac sont prévues.

LEGER : 71 à 75 Kg. 4 garçons le soulèvent allègrement

CIGOGNE : On peut empiler les MISSISSIPI
- sur le toit d'un car
- sur une remorque porte-bateau (300 Kg), soit 4 Mississipi derrière une Dauphine.

ECONOMIQUE : Pour 24 Pionniers + 4 invités (2 par équipe) :
Dans le commerce : le KAYAC biplace : 700.000 Fr
le MISSISSIPI : 200.000 Fr

Avec MISSISSIPI, la descente de Rivière est renouvelée :
25 Km : Une étape à la portée de tous, et sans fatigue.

MISSISSIPI : Un objectif pour l'extra-job

Une Entreprise d'Equipe

PERSONNALISEZ VOTRE MISSISSIPI

- par des ANNEAUX DE FIXATION à l'intérieur pour le matériel
- par un PONTAGE amovible en multiplis de 20 mm (plate-forme pour joutes)
- par des BANCS amovibles
- par des SUPPORTS de Rame de nage démontables
- par des POIGNEES démontables sur le tableau arrière
- par un CAISSON ETANCHE à l'avant ou un siège arrière formant caisson étanche (Si le caractère Cigogne ne vous est pas utile)

Demandez la FICHE TECHNIQUE contre 5 Fr à :

M. et Mme BEAUDOUIN - 12 rue des Rosiers - 72 - LE MANS

Présentation du Mississipi

Le Mississipi est donc une embarcation d'une longueur de 4,4 m et d'une largeur pouvant atteindre 1,2 m. Il pèse de 71 à 75 kg en fonction de l'équipement.

D'après les souvenirs de Jacky Poutoire, ancien pionnier Scouts de France de Bonnétable, dont les propos ont été repris par André Ligné dans son livre *Le scoutisme dans la Sarthe*, le moule du 1er Mississipi fut conçu « à partir de la coque d'un Rocca de 4 places qu'il a fallu rallonger minutieusement en maquette grandeur nature, pour devenir le fuselage d'une coque de 6 personnes. Ce moule fut réalisé à partir de gelcoat (fibres et tissus de verre, et résine de polyester) ».

Le moule a fréquemment été loué par des troupes de toute la France permettant la construction de plusieurs centaines de Mississipi. Il en existe peut-être encore navigant sur des cours d'eau du territoire.

Couverture du manuel de construction

La fabrication du bateau doit être faite dans un vaste local, aéré (utilisation de produits chimiques pouvant être nocifs) et chauffé (le séchage et la stratification étant optimaux entre 15 et 20°). Chaque scout a une tâche bien définie. Il faut un chef de chantier, un responsable des pesées dont le rôle est primordial et qui ne doit commettre aucune erreur et les petites mains pour appliquer les produits.
La construction des Mississipi comporte 5 étapes :

- la préparation. Il faut commencer à appliquer sur le moule de la cire et un démoulant (fourni avec le moule).
- Le gel coat. C'est un matériau à base de résine synthétique utilisé pour fournir finition et protection à la surface visible d'un matériau composite comme les fibres. Il s'applique comme de la peinture en couche régulière. 2 couches sont nécessaires.
- La stratification. C'est un procédé permettant la cohésion de plusieurs couches de matériaux superposés. Elle consiste à imprégner de résine des tissus de verre (mat ou roving). Le mat est un agglomérat de fibres de verre sans tissage et orientation particulière qui propose une déformation facile et sert de support à une stratification. Il est généralement utilisé comme 1ère et dernière couche. Le roving, lui, est tissé et offre une résistance en traction et flexion mais il se délamine facilement. C'est pourquoi il est posé entre 2 couches de mat et permet de solidifier une stratification. La stratification comprend 4 couches de mat et 3 de roving.
- Le détourage qui consiste à trancher tout le stratifié qui dépasse du moule
- Le démoulage. Il se fait au minimum 7 heures après la fin de la fabrication avec une lame souple et de l'eau.

Premier camp en Mississipi en 1964

Chaque Mississipi peut-être personnalisé par des anneaux de fixation pour le matériel, un pontage amovible pour les joutes, des bancs amovibles, des poignées sur le tableau arrière ...

Un mode d'emploi détaillé de la construction d'un Mississipi a été écrit et est proposé pour 5F.

Essai des Mississipis sur la Sarthe en 1964

A noter qu'il existerait encore un moule sur l'île de Sablé/Sarthe, mais dans quel état ?

Les camps Mississipi

Les camps Mississipi sont encore très prisés par les pionniers-caravelle d'aujourd'hui. Au Mans, les caravanes de la IXème l'ont souvent expérimenté.

- En 2021, la Mayenne était descendue entre Mayenne et Château-Gontier, avec l'unité de la XVIIème Le Mans. Pas de construction de nouveaux bateaux, mais réfection de trois. Quelques incidents, comme des pagaies ayant coulé à pic ont obligé certains jeunes à ramer avec un bout de bois. Plusieurs vélos suivaient le chemin de halage et transportaient le matériel. Les jeunes cyclistes, qui changeaient tous les jours, étaient chargé de monter le camp avant l'arrivée des rameurs. Les nuits se passaient chez des particuliers, dont les maisons étaient parfois à 1 ou 2 km de la rivière.

Un équipage lors de la descente de la Mayenne en 2021

- En 2014, la Sèvre Niortaise, entre Niort et l'océan Atlantique, avait vu les rouges du Groupe Charles de Foucault pagayer, également sur des Mississipis rénovés. Le camp n'avait duré qu'une semaine car l'ensemble du groupe de la IXème se retrouvait ensuite pendant une semaine à La Landelle, dans le Maine et Loire, pour un camp groupé réunissant toutes les unités, des farfadets aux compagnons. Les Pio-cara de la XVIIème Le Mans ont également participé à cette descente de la Sèvre Niortaise. Les bateaux avaient été acheminés par une fourgonnette qui assurait ensuite le transport du matériel d'une étape à une autre.

Pause pendant la descente du Lot en 2002

Témoignage de Mathieu Gaumé

C'était dans l'année 1995-1996, nous étions 8 pionniers (pas de cara à l'époque). Le poste n'était pas aussi fourni qu'aujourd'hui. François (Hirsch), David (Bertrand), Laurent (Ricourt), Philippe (Claude), Mathieu (Gaumé), Fanch (Le breton); Eric (Lundgrund) et Christophe (Conty).

La maîtrise était composée de 1 personne: Sophie Rouland.

Heureusement pour elle, pour des raisons que je ne connais pas mais il me semble que c'est pour des histoires de formation où ils avaient débuté un CHAM, Florence et Jean François Claude (les parents de Philippe) avait rejoint la maîtrise. Ils devaient alors avoir dans les 45 ans à l'époque, étaient là pour "donner un coup de main" et faire le camp pour la validation de leur formation.

Après coup, sans Jean Francois, jamais nous n'aurions fait le projet.

Je ne sais plus comment mais nous avions décidé très tôt dans l'année de nous lancer dans l'expérieuce Mississipi... je crois que cela a été insufflé par Guillaume Bourgeois, chef de groupe de l'époque, ancien des marins et qui savait que les moules de fabrication de Mississipi étaient toujours là à l'ancien local des marins.

Je me souviens en revanche très bien du vote du parcours.... Nous avions émis nos idées et la "finale" était entre le "canal de Nantes à Brest" et "la Dordogne"... Cette réunion de vote à été faite dans la sacristie de l'église de Ballon où nous étions en WE et a été très disputée... Il y a plusieurs fois eu 4-4... et c'est au 3ème ou 4ème vote qu'il y a finalement eu 3-5 pour la Dordogne... C'est mon grand ami Philippe qui avait basculé... alors que Fanch et moi (qui formions le trio de tête avec Philippe du poste) étions farouchement pour la Bretagne.... Ha quelle bonne idée Philippe a eu de ne pas suivre ses copains mais son envie... Car Dieu que ce camp reste à ce jour mon plus grand souvenir de scoutisme et quelle réussite sur la Dordogne... jamais nous n'aurions vécu cela en Bretagne.

Cela partait d'Argentat, je me souviens.

J'ai souvenir (sans doute tronqué) d'une année très active ou nous nous retrouvions souvent, parfois sans chef, au local pour la fabrication.

Nous avions été à Spay ou à la Gèmerie chez un vendeur de bateau que Laurent Ricourt connaissait... Il nous avait appris les rudiments de la fibre de verre qu'il appelait "la choucroute".

Nous avions récupérer un Mississipi en mauvais état des marins du Mans que nous avions consolidé et repeint (Le Blanc) et avions fabriqué entièrement un Mississipi dans le moule, avec la fibre de verre...

Nous avions fait un mini camp pendant les vacances de Pâques, au local, le "vrai", rue Mordret durant lequel nous avions fabriqué le Mississipi... La personne de la société nautique nous avait accompagnées le premier jour et après ZOU.... heureusement il y avait Jean Francois.

Je ne peux pas trop te parler de cette partie car je n'y étais que le premier jour... ensuite j'étais parti en vacances en famille et n'ai donc pas contribué.

Après les constructions des bateaux, nous nous sommes retrouvés pour les aménagements.

Nous avions fabriqué des bancs en bois, recouverts de moquette pour le confort (David a une anecdote) et avec un coffrage en dessous dans lequel était logé un jerricane de 20L vide mais bouché, récupéré à la Pharmacie Gaumé (eau distillée) qui faisait office de caisson de flottaison... 1 sous les 3 bancs, 60L de caisson.... GÉNIAL... ça venait certainement de Jean Francois et cela s'est avéré très utile... De plus les bancs étaient démontables pour permettre l'emboîtement des Mississipis les uns dans les autres pour le transport... C'était très ingénieux.

J'ai également un grand souvenir de la fabrication des pagaies avec un manche de pioche, une entaille très longue et une planche taillée et profilée... avec une balle de tennis trouée pour faire la boule en haut du manche... Quand j'y repense, c'était génial au sens premier du mot... et sans internet à l'époque.... merci encore Jean Francois...

Nous avions "décoré" nous mêmes nos pagaies, sur le bois avant d'y poser un vernis protecteur.... j'avais fait une déco un peu "osée".... et Guillaume, le chef de groupe, voyant cela a postériori, m'avait forcé à poncer pour que cela disparaisse.... du coup j'ai redécoré après ponçage avec le mot "CENSURE".... Et oui, on a tous été jeune et Rock and Roll...

La pagaie est toujours dans ma chambre, chez mes parents, au pied de mon lit.

Le voyage inaugural a eu lieu un dimanche, de Champagné à Yvré, sur l'Huisne...

Tous les parents étaient présents pour un pique-nique au bord de l'Huisne... puis nous avons fait des ronds dans l'eau avec les frères et sœurs, les parents, auprès du Moulin de Champagné et enfin nous nous sommes élancés vers Yvré...
On a du couvrir les 5 km en 2 h... du coup Guillaume Bourgeois doutait énormément du choix de la Dordogne et du parcours... on l'a fait en mode "même pas peur" mais il est certain que, par derrière, les chefs ont du diminuer l'ambition de longueur du parcours sans que l'on s'en rende compte.

Comme bon Pionnier, on avait bien préparé. Entre Champagné et Yvré, au niveau de Parence, il y a un vieux moulin avec un barrage. Il a fallu que l'on sorte des bateaux, sur le rebord, sans chemin dans les ronces pour porter les bateaux en deçà du barrage.

Puis vint le camp, cela devait être au mois d'août...

Un équipage était composé de Mathieu, Philippe, Francois, David et Etienne Ziminski (2 ans notre aîné) qui nous avait rejoint en tant qu'intendant. Le Bateau avait été baptisé "Le Charles Martel" en hommage à un sketch des Deschiens.
Sur l'autre, le bleu, il y avait Fanch, Christophe, Eric, Laurent et Frédéric (frère de Philippe, qui était en 3ème année bleu, mais comme son grand frère et ses 2 parents étaient au camp, il était avec nous). Je ne me souviens plus du nom.
1 chef venait en plus dans chaque bateau ce qui faisait 6 à pagayer.

Nous étions partis du local avec 2 véhicules : l'espace de la famille Claude avec une remorque (de la barque de pêche de Jean-François) qui avait les 2 Mississipis encastrés l'un dans l'autre plus la barque dans l'autre sens en couvercle... ça avait de l'allure… et puis la petite Ford Fiesta de Sophie.

Descente de rivière, équipés tous de sandales en plastique du fait des cailloux. Nous avions rebaptisé les sandales "MARCEL SHOES" (les chaussures de Marcel) tellement on trouvait ça beauf...

Au départ, sous les grands ponts d'Argentat, la Dordogne avait tellement peu de fond que l'on a du faire le premier km à pied dans l'eau... les Mississipis frottaient sur le fond quand on était assis dedans.

On mettait nos sacs à l'avant des Mississipis. Le matos et les tentes suivaient dans une voiture qui attendait au lieu de camp du soir. Les chefs étaient top, ça devait être Sophie qui avait tout prévu, on a fait 100% des nuits le long de la rivière. C'était donc 100% itinérant.

Le parcours était grandiose : soleil, gorges... le plus souvent tranquille avec un peu de rapide...

D'ailleurs le premier naufrage eut lieu le deuxième jour ou peut être le troisième... Dans un rapide, j'ai souvenir que l'un des gars de devant (ça devait être David ou Francois) s'est mis debout pour taper dans les rochers avec sa pagaie pour éviter que l'on tape dedans... Avec la vitesse il a basculé en arrière, mettant trop de poids derrière. L'eau s'est

engouffrée par l'arrière (le tableau arrière était déjà beaucoup trop bas en temps normal... si je reconstruisais ces bateaux, je l'augmenterais de 15 cm), le bateau s'est cabré, on est tous tombé à l'eau... et les sacs, les duvets... etc.

J'ai souvenir d'être dans l'eau, regardant le bateau avec Philippe (qui était le chef d'équipe, du coup on l'appelait le Capitaine) qui était encore dedans et qui hurlait « je suis le capitaine, je ne quitte pas mon navire ! ».

Les sacs flottaient sur l'eau et plein de trucs étaient tombés au fond... Il devait y avoir 1.5m de fond... On a plongé je ne sais pas combien de fois pour essayer de retrouver les lunettes, les couteaux... etc.

La nuit suivante, cette equipe avait toute leurs affaires mouillées. On a dormis comme on pouvait avec des affaires prêtées par les autres et des serviettes de toilettes de l'équipage non mouillée comme duvet... Le lendemain, grand soleil et on avait étalé partout nos affaires dans la prairie mise à dispo pour nous (ça devait être un parc municipal). Du coup on l'avait rebaptisé "le camp de manouche".

Après cela, on n'a jamais remis les sacs dans les bateaux... Ils suivaient avec la voiture.

Il y a eu un autre naufrage mais sur l'autre bateau, je ne me souviens pas des circonstances et je n'étais pas dedans mais je me souviens de Jean Francois, qui était dedans alors, debout dans le bateau, Fanch à genoux qui essayait désespérément d'écoper avec sa gamelle et Jean Francois de dire à tout le monde "c'est foutu on coule, tout le monde saute !"...

Et là, si on n'avait pas eu les fameux jerricanes, lors de ces naufrages, les bateaux se seraient retrouvés au fond... même par 1.5m et plein d'eau. Je ne sais pas si on aurait réussi à les ressortir... Là, du coup, ils étaient pleins d'eau mais flottaient toujours entre 2 eaux.

On a également franchi des "toboggans" pour Kayak... Nous, on y tenait absolument mais on n'a pas eu le droit pour ne pas abîmer les bateaux... Quand il y avait des barrages avec toboggan, il nous fallait descendre et porter les Mississipis.

Le soir, on se baignait dans la Dordogne, libérés de nos gilets de sauvetage... On se lavait dedans aussi...

Peut être que les chefs devaient être un peu « border line » en termes de législation mais quelle aventure ! Quelle liberté !

Voila, je passe les visites culturelles, les grottes, les châteaux, visités sur le parcours... ce que j'ai retenu est plus haut.

Petit complément de David Bertrand :

Mathieu s'est trompé dans les dates, la descente de la Dordogne s'est déroulée en août 1995...

Pour l'anecdote, les Pionniers de la 9ème ont construit des radeaux et descendu la Charente en 1999.

En 2002, un Mississippi neuf (Vert) a été construit, j'étais alors chef. Nous avions descendu le Lot, entre Saint-Cirq-Lapopie et Luzech.

La descente du Lot en 2002 par les pionniers de la IXème Le Mans

En 2006, un nouveau Mississippi (bleu plus foncé ?) a été construit (le vert construit en 2002 aurait été prêté/donné à un autre groupe...) pour reconstituer la flottille, Alexis Marganne étant chef de poste, m'avais sollicité pour coordonner la construction. (c'était celle qui m'a semblé la plus simple... l'expérience sans doute). Ont-ils descendu la Mayenne...

En 2009 (il me semble...) le poste, dirigé par Henri Ansquer (un ancien du Lot en 2002...) a de nouveau entrepris une construction. Les conditions semblent avoir été difficiles, c'est le Mississippi rouge toujours visible au local, qui a été produit cette année là. (le moule n'aurait pas survécu à cette dernière épreuve...)

J'ai depuis été sollicité ponctuellement pour des réparations, en 2014, puis en 2021...

Témoins

Marius ANCEL

24 octobre 1937 - 2 juin 2017

Marius ANCEL le 14 avril 2013
lors de la cérémonie en l'honneur du père Bernard Letourneux

Marius est né le **24 octobre 1937** à Orbey (Colmar) à 400 m d'altitude dans un sillon collinéen des Vosges en Alsace.

Très vite sa voie était toute tracée. Sa Foi dans le Christ le conduisait naturellement au petit séminaire du Mans. Le Père Bernard Letourneux lui avait donné sa grammaire latine. Mais il va devoir faire une légère bifurcation avec l'apparition de Simone dite Mounette. Marius aimait faire son jardin accolé à sa maison, il y passait du temps.

Scout dans son esprit, Marius que chacun ne connaissait que par son nom familier de « papoune », va traduire ces valeurs dans une vie consacrée à l'éducation spécialisée des adolescents en situation difficile (le contact pouvait quelques fois être brutal), jeunes confiés à l'Association Montjoies par la justice. C'est de 1961 à 1996 qu'il assumera cette lourde mission mais pleine de lumière et d'espérance. Il sera directeur d'Établissement.

Pour Mounette, c'est sa générosité qui a marqué le plus sa Foi Chrétienne, Il avait un travail qui lui correspondait bien, ayant intégré toutes les valeurs du scoutisme. Dynamique, positif, quelqu'un de riche.

Le **2 juin 2017**, Marius nous a quittés dans sa 80ème année à la suite, selon la mauvaise formule, « d'une longue maladie », et de l'accomplissement d'une vie au service des autres.

Marius (homme de Foi et de conviction) était très engagé dans sa paroisse du Christ-Sauveur, participant à toutes les animations apostoliques.

Il demande à être incinéré et que ses cendres reviennent en Alsace, sa terre natale.

Pour la cérémonie religieuse de sépulture à l'église du Christ-Sauveur, il souhaitait beaucoup de joie. Cérémonie qui sera très vivante, très enjouée.

Marius (scout de la XIème Le Mans) que la confrérie avait baptisé « marcassin généreux » participa le 14 avril 2013 à un hommage au du Père Bernard Letourneux, devant sa tombe au cimetière Sud du Mans. Par sa lecture de la Promesse scoute il nous rappelait qu'il faut être « toujours prêt ».

Marius ANCEL et le Père Bernard LETOURNEUX

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES
Archives de l'association « Histoire du Scoutisme en Sarthe »
David Bertrand, Guillaume Lardy et la IXème Le Mans

REMERCIEMENTS
À Mathieu Gaumé pour son témoignage, nous le remercions chaleureusement.

Chers lecteurs, vous êtes détenteurs d'informations, de documents, …, en complément du livre « Le Scoutisme dans la Sarthe » et de ce bulletin, n'hésitez pas à nous contacter au : 38, rue de Tarrasa - 72000 LE MANS – 02 43 81 48 25 - histoirescoutisme72@free.fr