



2





Destination

ESCALE NAUTIQUE **EN**

La Gascogne au fil de l'eau

Texte et photos de Michel Sacco

J'avais gardé de la Gascogne le souvenir des leçons apprises sur les bancs d'école; l'audace du mousquetaire d'Artagnan et la grandeur d'âme du bon roi Henri IV. On nous décrivait le Gascon chaleureux, railleur et surtout farouchement indépendant. Logée au nord des montagnes des Pyrénées et au sud du fleuve la Garonne, cette région fertile est depuis longtemps l'un des plus riches terroirs agricoles de France, raison pour laquelle elle a suscité toutes les convoitises, notamment celle des Anglais, qui l'ont occupée pendant près de cent ans aux XIV^e et XV^e siècles, avant son rattachement définitif au royaume de France en 1607.

Ce pays à la solide tradition paysanne a conservé une bonne dose de bonhomie et de cordialité. Région de bonne chère par excellence, on y voue un véritable culte à la préparation du canard et de l'oie qui constituent les deux piliers inébranlables de la gastronomie locale. Pas un restaurant, un boucher, un charcutier ou un magasin de produits fins qui ne propose foie gras, magrets, ou encore cuisses, cous et gésiers confits. On y traite ces deux volailles avec tant de respect que l'on n'en jette finalement que les plumes. L'autre trésor local se boit, évidemment. Il s'agit de l'armagnac qui alimente à la fois la fierté et l'économie de la Gascogne depuis le début du XIX^e siècle.

Ce pays, nous le découvrirons depuis le pont d'une pénichette en remontant le cours de la Baïse, une petite rivière, un ruisseau dirait-on au Québec, qui traverse la Gascogne de bout en bout, bien qu'elle ne soit navigable que sur les 60 km de la portion aval de son cours. Notre base de départ se situe à Agen sur le canal latéral à la Garonne. Inauguré en 1850, il ouvre la route vers Bordeaux et prolonge ainsi le fameux canal du Midi qui offre aux commerçants de Toulouse un premier débouché vers la Méditerranée dès 1681.

1. Le passage sous le Pont Vieux de Nérac au cœur de la vieille ville.
2. L'écluse double de Buzet-sur-Baïse est l'une des rares où les éclusiers prennent la manœuvre en charge.
3. La rivière Baïse, un petit cours d'eau, juste assez large pour naviguer à travers la campagne gasconne.
4. Le pigeonier du jardin de l'abbaye de Flarans, un exemple typique de l'architecture des villages du sud-ouest de la France.



Le canal de Garonne à Buzet-sur-Baïse où se trouve aussi une jolie base nautique. Le passage sous les voûtes de verdure fait partie du charme de la navigation fluviale.

Après une rapide prise en main de la pénichette de 11 m que nous remet le personnel de la base Locaboat, nous filons sur le pont-canal d'Agen, le plus long de France, qui enjambe la Garonne sur 535 m, un chef-d'œuvre de génie civil. Et voici déjà les quatre premières écluses. Un plaisancier du coin nous aide à nous familiariser avec leur fonctionnement automatique. Il faut effectivement apprendre à se débrouiller tout seul, le personnel à l'emploi des Voies navigables de France n'opérant que les écluses multiples. On s'habitue assez rapidement et passé la première journée, la routine des manœuvres ne pose plus de problème.

Le canal de Garonne sert principalement les besoins de l'agriculture et traverse une plaine où abondent les vergers de pommes, prunes et pêches. La sylviculture des peupliers y tient également une bonne place et l'on entretient ici cette forêt aux allures de jardin avec un soin méticuleux. Cette première journée de navigation nous emmène jusqu'à la jolie base nautique de Buzet-sur-Baïse,

d'où nous repartirons le lendemain pour remonter le cours de la rivière Baïse et pénétrer au cœur véritable du pays gascon. Le joli et si tranquille petit village de Buzet est au centre d'une région viticole très active qui produit un cru éponyme jouissant d'une très bonne réputation. Nous amarrons notre péniche juste à l'ouest du village sous les berges ombragées du canal. Le feuillage de ces longues allées de platanes plantés de part et d'autre du canal se rejoint presque au-dessus de l'eau pour former une voûte végétale qui ne laisse percer que quelques rayons de soleil. Le reflet de la futaie sur les eaux immobiles, les taches de lumière qui éclairent délicatement le vert du canal et la perspective de ce tunnel de verdure jusqu'à perte de vue composent un tableau impressionniste au charme bucolique. Les arbres ne jouent pourtant pas qu'un rôle d'agrément le long des chemins de halage. L'ombre que projette le dense feuillage des platanes réduit les effets de l'évaporation et favorise ainsi la stabilité des niveaux d'eau.

Le lendemain, un éclusier débonnaire nous fait franchir la double écluse qui donne accès à la Baïse. Il nous confie ensuite une carte à puces qui commande le mécanisme d'ouverture des portes et des vannes. La méthode est à la fois plus moderne et plus commode que celle des perches suspendues au-dessus du canal de Garonne qu'il faut saisir au vol pour signaler son arrivée et mettre en branle la procédure d'éclusage.

La rivière est étroite et il faut s'y croiser avec prudence. Lorsqu'un bateau se présente devant nous, on rase parfois la berge et le feuillage vient frotter sur la cabine. Qu'importe, nous naviguons lentement et rien ne presse. Nous avons choisi une croisière aller-simple qui nous laisse tout le temps de flâner et nous progressons par courtes étapes qui se résument généralement à seulement trois heures de navigation quotidienne. Sur le pont de la pénichette, les deux bicyclettes louées à Agen nous permettent en deux coups de pédale de partir à la découverte des petites localités riveraines où nous

relâchons fréquemment. Le plaisir est dans les escales, plus que dans le trajet lui-même, et la bicyclette se révèle le complément idéal de la pénichette pour explorer la paisible campagne gasconne.

Dès le XIII^e siècle, la Baïse sert de route d'exportation des denrées agricoles et viticoles vers la Garonne, à partir de laquelle les marchandises prennent ensuite le chemin de l'Atlantique ou de la Méditerranée. On construit à la même période des barrages afin d'alimenter les indispensables moulins à farine. Les bateliers de l'époque en étaient réduits à franchir des passelits, sortes d'ouvertures pratiquées dans les barrages

pour laisser circuler les embarcations. On remplace ce système rudimentaire par des écluses au XVII^e siècle, écluses modernisées et agrandies au format que l'on connaît aujourd'hui par le célèbre baron Haussman au XIX^e siècle. Les gabares, bateaux à fond plat d'une quinzaine de mètres de long dotées d'un énorme gouvernail, assurent alors le transport vers l'aval des précieux tonneaux d'armagnac. Lorsque le chemin de fer ruine le transport fluvial, la navigation décline graduellement sur la Baïse avant de cesser définitivement vers 1950. Les écluses sont heureusement remises en état pour les besoins du tourisme fluvial dans les années 1990.

L'aspect de la Baïse est bien différent de celui du canal de Garonne. La rivière serpente dans un lit étroit entouré de bocage. Au détour d'un méandre, on découvre les écluses au dernier moment, presque toujours signalées par les vieux murs d'un ancien moulin à moudre le grain et d'un barrage de retenue. Les maisons des éclusiers ont souvent été transformées en résidences, rénovées avec goût par les envahisseurs d'hier. Les Britanniques affectionnent tout particulièrement cette région que les couronnes française et anglaise se sont longtemps disputée. Ils reviennent aujourd'hui volontiers sur les lieux de leur crime, avec toutefois



1. Le quai de la bastide de Vianne, l'une des plus jolies escales sur la Baïse.
2. L'une des tours qui garde l'entrée du village depuis le XIII^e siècle.
3. Le moulin à moudre le grain et le barrage de retenue, un paysage que l'on retrouve souvent le long de la rivière.





Le canal
 "Patrie
 de l'
 L'UNESCO
 pour la
 un Patrie
 avec
 d'architec
 datant

des intentions bien moins belliqueuses. Les poches pleines de livres sterling, ils s'installent confortablement sous le soleil du Midi pour oublier les brumes de leur île. Quant aux équipages d'Allemands que l'on croise fréquemment sur la rivière, ils semblent apprécier particulièrement le vin rosé dont ils ne se privent pas.

La bastide médiévale de Vianne offre une première occasion d'escale. Sur le vieux quai de pierres taillées en pente douce, anneaux d'amarrage et bollards rappellent l'époque du chargement des gabares. Les murailles intactes qui se dressent depuis près de 700 ans au-dessus de la rivière nous font plonger dans l'histoire comme dans un livre ouvert. Protégée par une bonne étoile, la bastide de Vianne a conservé la totalité de son mur d'enceinte, chose rarissime. Les ouvrages militaires défensifs du Moyen-Âge ont en effet souvent été rasés à la Renaissance pour asseoir l'autorité des gouvernements et effacer les velléités d'au-

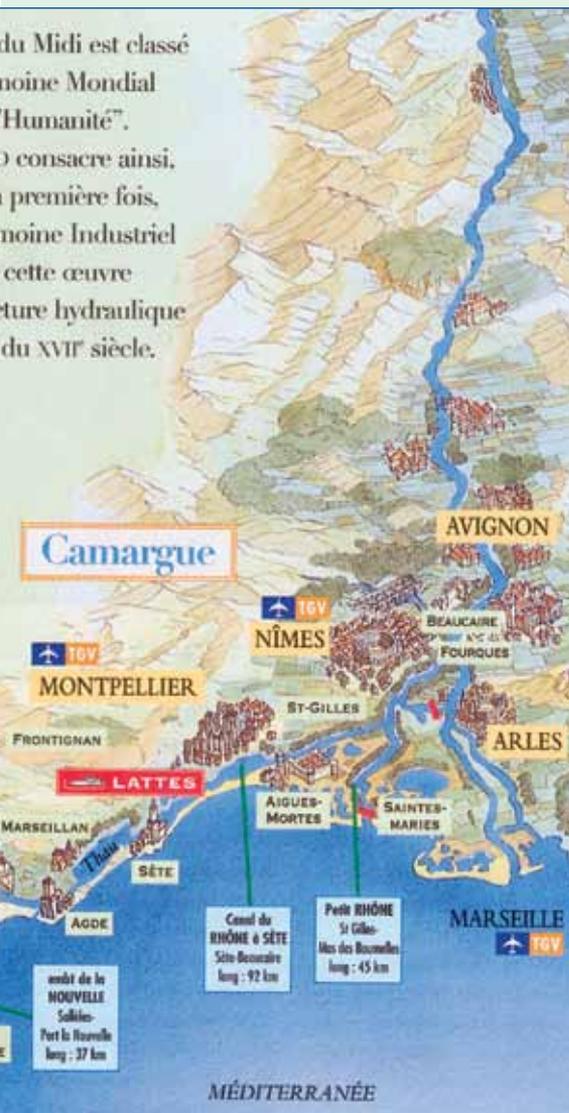
tonomie de la noblesse locale. Vianne a échappé à la démolition et depuis la place des Marronniers, au centre du village, on embrasse du regard les quatre tours de garde qui défendent l'entrée des portes.

Son urbanisme fait de rues se croisant à angles droits est typique des villes neuves du Moyen-Âge que l'on a appelées bastides. On cherchait alors à regrouper les populations, à occuper le territoire et développer l'économie. Pour stimuler cet effort de colonisation, les responsables politiques et religieux ont offert aux futurs occupants un bout de terre et de jardin et le droit de construire une maison dont ils resteraient les propriétaires et qu'ils pourraient léguer à leur descendance, échappant ainsi au mécanisme du servage qui les condamnait à la misère. Édouard I^{er}, roi d'Angleterre et duc d'Aquitaine, a autorisé la construction de la bastide de Vianne en 1284, les murs d'enceinte ont suivi 50 ans plus tard, au début des hostilités franco-anglaises. Quant à l'église,

elle est la doyenne des lieux puisqu'elle a été érigée au XII^e siècle, avant même qu'existe la bastide. La promenade dans ces vieux murs a quelque chose de surréaliste, comme si l'on avait du mal à se convaincre que des gens ont vécu ici voilà 700 ou 800 ans dans ce même environnement tranquillement posé devant nos yeux.

L'histoire est certes fascinante, mais nous ne sommes pas venus que pour elle. Le restau du coin fait aussi commerce de provisions de bouche. Le tenancier se montre très coopératif. Lorsque je m'enquiers de la différence gustative entre le floc rouge et le floc blanc, il me lance: «Ne pouvant vous l'expliquer avec des mots, je vais vous les faire goûter tous les deux.» Spécialité gasconne qui n'entend pas céder un pouce de terrain à son frère jumeau le pineau des Charentes, le floc est élaboré à partir de jus de raisins frais et d'armagnac. Nous choisissons le blanc à l'unanimité et l'adoptons immédiatement comme apéritif officiel de la croisière. Il ter-

du Midi est classé
 patrimoine Mondial
 de l'Humanité".
 On consacre ainsi,
 pour la première fois,
 le patrimoine Industriel
 à cette œuvre
 d'architecture hydraulique
 du XVII^e siècle.



Le pont à éperons à proximité du moulin de la Barbaste.

locale. Nous réalisons vite que le ravi-
 taillement ne posera jamais de problème
 en terre gasconne et que c'est plutôt de la
 gourmandise qu'il faudra se défendre
 quotidiennement.

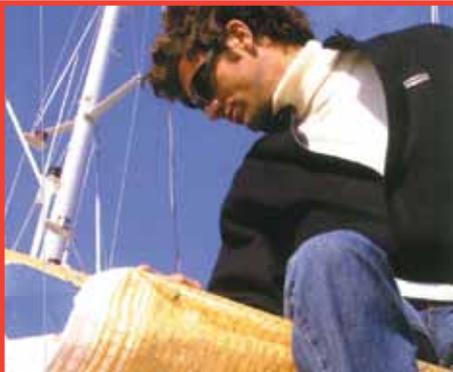
8 h du matin, le village se réveille
 doucement. La brume court sur la rivière
 et le soleil tarde à percer à travers la végé-
 tation. Seuls les oiseaux qui chantent dans
 le feuillage et les colonies de canards en
 vadrouille ont vraiment commencé leur
 journée. Je m'en vais jeter un dernier coup
 d'œil à la vieille église romane, flâner
 autour du vieux moulin désaffecté, me
 balader sur le vieux pont suspendu qui
 rejoint le chemin de halage avant de retour-
 ner à bord avec baguette et journal sous le
 bras. Nous poursuivons cette croisière qui a
 bien commencé à travers la France des petits
 villages, des clochers en ardoise, des maisons
 de maîtres, joliment nommées ici gentilhom-
 mières, et des châteaux entourés de vigno-
 bles. Ma compagne ravie se réveille tous les

matins en scandant «Vive la France!»

À peine deux méandres plus loin, une
 autre écluse et un vestige de moulin derrière
 lesquels nous trouvons le petit village de
 Lavardac. Le vieux moulin fortifié de la
 Barbaste est à portée de bicyclette et nous
 fournit l'occasion d'une escapade. Les quatre
 tours fortifiées de cet impressionnant
 ouvrage du XIII^e siècle dominent la Gélise
 qui fut autrefois navigable. On enjambe la
 rivière sur un joli pont dont les arches en
 éperon avaient été prévues pour résister aux
 effets dévastateurs des crues printanières.
 Nous voici au pays de la puissante famille
 d'Albret, celle du roi Henri IV, qui aimait se
 faire appeler le meunier de la Barbaste. Sa
 notable réputation de coureur de jupons
 laisse penser qu'il ne s'intéressait pas qu'aux
 ballots de farine. Nous en apprendrons plus
 sur son compte à la prochaine escale. Autour
 de nous, le décor immuable d'un petit village
 rural. Aperçues au détour d'un chemin, un
 couple de splendides oies du Gers promènent

minera nos journées et nous aidera à résoudre
 le dilemme du choix du menu du souper:
 confit de canard ou cassoulet toulousain?
 Nous repartons avec une bouteille de blanc,
 une autre d'armagnac hors d'âge, un pot de
 foie gras accompagné de l'inévitable
 bouteille de Sauternes, et il nous faut aussi
 faire honneur à la garbure, soupe paysanne

LE CAPITAINE D'A BORD










AUTHENTIQUES VÊTEMENTS NAUTIQUES • 63, PETIT-CHAMPLAIN, QUÉBEC • (418) 694-0624 • www.capitainedabord.com



Les magnifiques maisons à colombage de Nérac ont été construites au XVII^e siècle.

leur plumage rutilant avec une majesté en relation avec le statut royal dont elles jouissent dans la région. La casquette vissée sur le crâne et la cigarette roulée au coin des lèvres, un cultivateur traverse une ruelle du village campé sur son tracteur. Nous rejoignons le bord après quelques coups de pédale.

Nérac est à moins de 8 km en amont. Au sortir de l'écluse, nous passons sous l'arche de pierre du Pont Vieux et nous débouchons d'un seul coup sur le canal qui traverse le cœur historique de la petite ville. Tout autour de nous les magnifiques façades à colombage de bois des bâtisses du XVII^e siècle nous tirent des sifflets admiratifs. Depuis le renouveau apporté par le tourisme fluvial, Nérac a pris grand soin de restaurer son précieux patrimoine historique. La beauté et la force évocatrice des lieux en font le point d'orgue de la croisière. Nous déambulons dans les ruelles, traversons par pur plaisir le Pont Vieux à plusieurs reprises pour admirer sous toutes les perspectives la remarquable architecture du site. La balade nous transporte inévitablement sous les murs de l'aile restante du château d'Henri IV, roi de Navarre, avant de devenir aussi roi de

France. Le brave homme y entretenait une cour d'une soixantaine de conseillers, et pouvait compter sur autant de gens aux cuisines. Dans les salles d'exposition, le détail du menu quotidien des 350 habitants de la place a de quoi faire sourire: 260 livres de bœuf, 236 livres de mouton, 84 livres de veau, 86 poulets et 36 chapons, 6 ventres de mouton, 3 plats de tripes de bœuf, 2 barriques de vin rouge et j'en passe. Henri IV n'a pas inventé le végétarisme, pas plus que la fidélité conjugale. Son surnom de «Vert-Galant» lui vient de ses nombreuses conquêtes et parmi celles-ci, la pauvre jardinière Fleurette. On trouve dans le joli parc de la Garenne au sortir de la ville, la fontaine dédiée à la malheureuse éconduite et morte de chagrin, passée à l'histoire bien malgré elle avec la fameuse expression «conter fleurette». Nérac n'a pas que son brillant passé à offrir. On y trouve également une halte nautique avantageusement installée sur le vieux canal à deux pas de la ville historique et bien pourvue en services, ce qui n'est pas toujours le cas sur la Baïse.

Condom, la prochaine étape, exige le franchissement d'une dizaine d'écluses nécessitant 5 à 6 heures de navigation sur

une rivière devenue bien étroite, possédant juste assez d'eau pour naviguer et dont le cours s'infléchit parfois brusquement à 90°. Nous y parvenons vers la fin de l'après-midi, pas fâchés d'en avoir terminé avec les manœuvres hydrauliques. Nous voici en ville, amarrés sur les quais de Condom, port d'embarquement et fière capitale du pays de l'armagnac, dont on produisait jusqu'à 100 000 hectolitres par an au XIX^e siècle. Impossible de visiter la ville sans tomber sur un chais. Mais comme nous sommes en France où l'on ferme volontiers boutique les fins de semaine, nous sommes privés du plaisir de la dégustation et nous nous rabattons sur le Musée de l'armagnac. Nous y apprenons que l'usage de cette eau-de-vie de raisin remonte au Moyen-Âge. On utilisait alors couramment dans la pharmacopée cette «aqua ardente qui réanime le mourant et sert d'antidote lors des épidémies». Un incroyable pressoir de 18 tonnes fait de troncs de chênes équarris trône au milieu de la salle d'exposition et rappelle à lui seul la prépondérance de la viticulture dans la vie locale.

Condom vient du latin *condatomagos*. *Magos* pour marché et *condate* pour la con-



Le port de Condom, la seule escale urbaine de la croisière sur la Baïse.

fluence de deux rivières. Un petit malin n'a cependant pu résister à l'idée d'y ouvrir un musée du préservatif, au mépris des étymologistes. Condom est la seule véritable escale urbaine sur la Baïse. La cathédrale Saint-Pierre construite vers 1400 figure sur la liste des sites à visiter par les pèlerins de Compostelle, que nous croisons d'ailleurs fréquemment sur les chemins de halage. À deux pas de la maison du Seigneur, je profite de présence de la Librairie gourmande pour me documenter sur les recettes au gras et j'en ressors avec sous le bras tout ce qu'il faut savoir pour traiter dignement le canard et l'oie. Manque de chance, les célèbres marchés au gras où l'on choisit son foie frais entier se tiennent en hiver.

Nous avons amorcé cette croisière dans le département de Lot-et-Garonne et quelques kilomètres en amont de Condom, nous voici maintenant dans le Gers, l'un des départements les moins industrialisés de France. Avant de toucher le terminus à Valence-sur-Baïse, nous avons choisi de faire une halte à l'abbaye cistercienne de Flarans, autre lieu de pèlerinage des marcheurs de Compostelle. Un quai de bois providentiellement installé à deux pas de

l'abbaye nous permet d'amarrer la pénichette.

L'abbaye est là, en terrain découvert, encadrée d'arbres majestueux. Le son des cors de chasse nous accueille. Incrédules, nous tombons nez à nez avec un rassemblement d'officiers de la vénerie. Ces fervents adeptes de la chasse à courre ont amené ici pour un banquet sur l'herbe, chiens, chevaux et souffleurs de cor. Ce n'est pas un film français, mais ça y ressemble beaucoup. À en juger par l'air digne de ces messieurs en habits rouges, on ne songe à rigoler de la chose.

L'abbaye du XIII^e siècle, après diverses mauvaises fortunes qui l'ont vue successivement se transformer en caserne pendant la Révolution puis en entrepôt agricole au XX^e siècle, a été complètement restaurée pour devenir un centre culturel. L'utopie cistercienne cherchait à promouvoir un mode de vie autarcique basé sur l'autosuffisance, prônant dévotion, frugalité et simplicité. Les difficiles conditions de vie des moines ont fini par avoir raison du mouvement, mais il reste ici bien des traces de cet idéal religieux qui s'appuyait sur la disponibilité de ressources agricoles pour survivre. Outre le

cloître et sa belle cour intérieure, on peut visiter le vaste jardin de plantes médicinales où est encore installé un magnifique exemplaire de pigeonnier rectangulaire recouvert d'un toit d'ardoise.

Un dernier saut de puce nous amène jusqu'à la petite base nautique de Valence-sur-Baïse, au-delà de laquelle la rivière cesse d'être navigable. Nous laisserons à un autre équipage le soin de ramener notre pénichette à sa base de départ. Nous passerons une dernière soirée tranquille à Valence-sur-Baïse, petit village installé au sommet d'une butte et ancienne bastide du Moyen-Âge dont il ne reste qu'une porte et quelques vestiges de remparts. Depuis les hauteurs du village, on embrasse du regard le relief vallonné, tout en courbes douces, de la campagne gasconne. Un joli coup d'œil et un dernier regard à un pays qui ne nous laissera finalement que de bons souvenirs.

*L'Escale Nautique remercie
Locaboat Holidays
et Navtours
pour leur collaboration
à la réalisation de ce reportage.*

Le réseau fluvial européen propose un éventail de destinations en France, en Allemagne, en Hollande, en Irlande et en Italie. À lui seul, le territoire français possède un vaste système de canaux de plusieurs centaines de kilomètres. Canal du Midi, Charente et vallée du Lot, canaux de Loire et de Bourgogne, Bretagne et Picar-

die offrent autant de possibilités de croisière d'un bout à l'autre du pays. Les compagnies de location commencent leurs activités à la mi-mars pour les terminer à la mi-novembre.

La navigation en pénichette



On n'exige pas de permis de navigation et la location est donc ouverte à tous. Le forfait inclut un rapide cours de pilotage et d'accostage donné par le personnel de la base, mais les

gens qui n'ont jamais navigué ni piloté une embarcation munie d'un système de barre hydraulique auront besoin d'une bonne journée d'acclimatation avant de se sentir complètement maîtres de la situation. En cas

de fausse manœuvre, il n'y a pas trop de souci à se faire, les pénichettes sont remboursées comme des joueurs de hockey.

La vitesse permise est de 5 à 8 km/h sur les canaux et de 10 à 12 km/h sur les rivières pour préserver l'état des berges.

Sur le canal de Garonne, des indicateurs lumineux renseignent les navigateurs à proximité des écluses. Lorsque les lumières rouge et verte sont allumées, on peut se diriger vers l'écluse, mais il faut au

préalable donner un quart de tour sur la perche suspendue au milieu du canal pour enclencher le mécanisme automatique d'ouverture. Une lumière orange signale que la commande a été enregistrée et que le système est

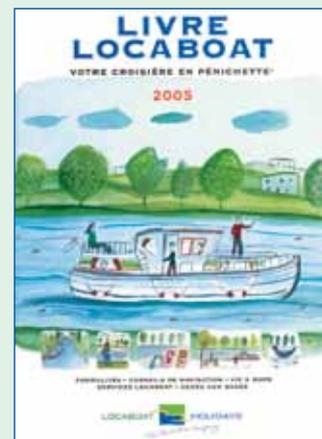


Informations pratiques

en marche. Lorsque les deux feux sont au rouge, il faut patienter. Sur la Baïse où le trafic est moindre, des quais de débarquement permettent d'expédier un équipier ouvrir les portes de l'écluse avec un système de carte à puce.

Locaboat fournit un guide très bien documenté décrivant les particularités de la navigation fluviale, les manœuvres, l'inventaire du matériel de bord, les services dis-

ponibles en option et les coordonnées de toutes ses bases. Il est également possible de commander son ravitaillement 10 jours avant le départ. Les guides fluviaux des Éditions du Breil sont vendus dans les bases de départ. Ils combinent des cartes nautiques, des renseignements pratiques et des suggestions de visite lors des escales. Le *Guide Vert* de Michelin se révèle également un excellent compagnon de voyage pour planifier les visites touristiques.



Les haltes nautiques

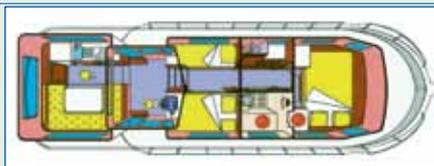
Lorsque c'est permis, on peut s'amarrer en pleine campagne sur les berges en plantant des piquets de métal sur lesquels on frappe les amarres. La plupart des villages riverains offrent des haltes nautiques sur des quais publics où la tarification est particulièrement modique (4 ou 5 euros), l'amarrage étant même gratuit sur certains sites. Les services



disponibles aux plaisanciers varient beaucoup d'une place à l'autre. On ne pouvait obtenir ni eau ni électricité lors de notre escale à Vianne, alors que les ports de Buzet, Nérac, Condom et Valence-sur-Baïse permettaient de se ravitailler en eau douce et offraient des équipements sanitaires satisfaisants.

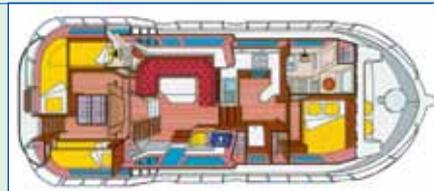
Les embarcations

Plusieurs entreprises louent des embarcations fabriquées spécifiquement pour la navigation de plaisance fluviale. Locaboat Holidays, qui avait mis une pénichette à notre disposition pour une semaine, propose 3 types de bateaux de 9 à 15 m: la pénichette Classique, la pénichette Terrasse et la pénichette Flying Bridge. Les bateaux sont loués sur la même formule qu'un appartement meublé avec cuisinière, réfrigérateur, vaisselle et literie. Les modèles Flying



Pénichette 1107 R Classique

Bridge sont des unités plus récentes, dotées de propulseurs d'étrave et d'aménagements plus confortables. Le supplément tarifaire entre le modèle Classique, généralement âgé de plus de 10 ans, et la version Flying Bridge est largement justifié.



Pénichette Flying Bridge 1160



Les tarifs

La tarification varie beaucoup avec les périodes de l'année et la durée des croisières. Cinq tarifs différents s'appliquent de mars à novembre sur des forfaits allant de la location à la journée jusqu'à des séjours de 18 jours. Préférez les périodes en dehors des vacances estivales de juillet et août, les voies navigables sont moins fréquentées, les prix plus bas et le climat du sud de l'Europe fort agréable en juin et septembre. Une pénichette de 11 m accueille confortablement 2 couples et peut accommoder jusqu'à 6 ou 7 passagers.

Exemple de tarification à la semaine chez Locaboat:

Pénichette 1107 R Classique		Pénichette Flying Bridge 1160	
Mi-septembre	1 830 \$	Mi-septembre	2 800 \$
Haute saison (août)	2 600 \$	Haute saison (août)	3 966 \$

Il faut prévoir en sus le prix du carburant, la location de bicyclettes et l'option du rachat de la caution de l'assurance pour environ 100 \$. Le supplément de 110 à 150 \$ pour la croisière aller-simple constitue une option judicieuse, car il permet de visiter de nouveaux sites tous les jours sans avoir à revenir sur ses pas.

Contacts utiles

• Navtours, agent de Locaboat Holidays au Québec:
www.navtours.com - 1 800 326 6604 ou 514 382 4445

• Locaboat Holidays: www.locaboat.com
• Voies navigables de France: www.vnf.fr

Découvrez le coeur de l'Europe en pénichette !



- Pénichettes récentes toutes équipées
- Vélos disponibles
- Différents modèles pouvant accommoder de 2 à 12 personnes
- Aucune expérience de navigation requise

Un concept unique de plus en plus populaire! Imaginez-vous naviguant des canaux bordés de villages pittoresques, de châteaux et de vignobles. Vous vous amarrez en quelques minutes pour découvrir le meilleur de ce que l'Europe a à offrir!

Réservez dès maintenant !

1-800-949-4603 514-382-4445 www.navtours.com

Pénichette 7 jours
à partir de
450\$
/ pers !
groupe de
4 pers.