



RAVeL 126

Le guide

de la Traversine*

Gids van de loopplank*

Huy - Marchin - Modave - Clavier

* A l'image d'une planche servant à passer d'un bateau à un autre, la Traversine est une liaison située de part et d'autre de la Meuse. / Net als een plank die toelaat van de ene boot naar de andere over te lopen, is de 'Traversine' een verbinding tussen de linker en de rechter Maasoever.



Sur le rail
Op de spoorweg



A ne pas manquer
Niet te missen



Pour la petite histoire
Een stukje geschiedenis



A voir / faire
Te zien / te doen



LIGNE 126 - Lijn 126

HUY - MARCHIN - MODAVE - CLAVIER

Cr.ph. : J. Borghoms



Sur le rail
Op de spoorweg



A ne pas manquer
Niet te missen



Pour la petite histoire
Een stukje geschiedenis



A voir / faire
Te zien / te doen



SOMMAIRE - Overzicht

MARCHIN

- Statte p. 8
- HUY**
- St-Hilaire p. 10
- Fleury p. 14
- Marchin p. 18
- Régissa p. 22
- Fourneau p. 24
- Barse p. 26
- Roiseux p. 28
- Vyle-Tharoul p. 30
- Pont de Bonne p. 32

MODAVE

Modave Village p. 36

Clavier-Station p. 38

Les Avins p. 40

CLAVIER

Petit Avin p. 44

Infos pratiques

Parkings -

Aires de pique-nique

Pick-nickplaatsen -

Aires de jeux

Speelterreinen -

Astuces pour un petit creux

Kneepjes voor een knorrige maag



p. 46



LE PICVERTS



Cr.ph. : SIMH



Le Plan d'itinéraires Communaux Verts a pour objectif la création d'un réseau local cohérent de voies communales pour usagers non motorisés (voies vertes, chemins et sentiers vicinaux), la promotion de son usage et sa protection, tant au niveau naturel que patrimonial.

La plupart du temps, ils permettent également de découvrir des lieux insolites du territoire communal : établissements classés, points de vue remarquables... Par ailleurs, ce réseau de chemins et sentiers constitue un parfait complément au RAVeL.

Het Gemeentelijk Groene Wegenplan heeft ten doel het ontwerp van een coherent plaatselijk netwerk van gemeentelijke wegen voor niet-gemotoriseerde gebruikers (groene wegen, landwegen), de bevordering van het gebruik ervan en het natuur- en patrimoniumbehoud.

Gewoonlijk is dit ook een gelegenheid om plekje op het gemeentelijk territorium te ontdekken: geklasseerde instellingen, opmerkelijke vergezichten... Dit netwerk van wegen is een uitstekende aanvulling van de RAVeL.

PLAND · ITINÉRIERES
COMMUNAUX VERTS
PLAN D'ITINÉRIERES
COMMUNAUX VERTS

**GEMEENTELIJK GROENE
WEGENPLAN**

POUR LA PETITE HISTOIRE...

EEN STUKJE GESCHIEDENIS

Les premiers projets de construction d'une ligne de chemin de fer suivant le cours du Hoyoux dataient de 1853. Il s'agissait alors, non seulement de créer des lignes secondaires apportant du trafic à la grande ligne Nord-Belge, mais aussi de créer une grande ligne de transit entre les axes de Bruxelles-Liège et Namur-Arlon. Le chantier passa dans les mains de trois entrepreneurs qui tour à tour durent céder leur œuvre pour non respect des délais et par manque d'argent.

Le 22 novembre 1875, c'est l'Etat qui se charge lui-même d'exploiter la ligne. C'est finalement le 1er février 1877 que la ligne fut ouverte à la circulation « marchandises » et 25 jours plus tard au trafic « voyageurs ».

Après des débuts difficiles, la ligne 126 devint rentable et sera florissante jusqu'en 1914.

Les deux guerres causèrent de nombreux dommages aux infrastructures. En 1962, l'activité ferrovière cessera à la suite d'une décision administrative brutale et surprenante pour laisser place à l'automobile.



Cr.ph. : SIVH

De eerste projecten om een spoorweglijn aan te leggen langs de Hoyoux dateren van 1853. Men wilde toen niet alleen secundaire lijnen aanleggen om het verkeer naar de grote lijn van de 'Compagnie du Nord-Belge' af te voeren maar ook een grote transitolijn aan leggen tussen de assen Brussel-Luik en Namer-Aarlen. De werf kwam in handen van drie ondernemers die ieder om beurt het werk moesten staken omdat de termijnen niet werden gerespecteerd en ook wegens geldgebrek.

Op 22 november 1875 zal de Staat de uitbating zelf overnemen. Op 1 februari 1877 wordt de lijn geopend voor het goederenverkeer en 25 dagen later voor de reizigers. Na een moeilijk begin bloeit de lijn 126 op en wordt rendabel tot in 1914.

De twee wereldoorlogen hebben enorm veel schade aan de infrastructuur aangebracht. In 1962 wordt een einde gesteld aan het verkeer tengevolge van een nogal brutale en verbazende administratieve beslissing om aan de auto's plaats te laten.

LA VALLÉE DU HOYOUX

DE VALLEI VAN DE HOYOUX



Cr.ph. : C. Robert

La rivière prend sa source à 290 m d'altitude à Verlée, dans la commune de Havelange. Sur son cours, long de 28 km, elle reçoit l'apport de très nombreux ruisseaux. Sa pente est très accentuée. Utilisé comme force motrice depuis des siècles, le Hoyoux présente l'avantage de ne jamais tarir ni geler.

Outre la force hydraulique, le bassin du Hoyoux offrait d'autres avantages : charbon de bois, ressources minérales diverses et matériaux de construction pour les bâtiments, les ponts et les routes.

Le rôle industriel de la vallée du Hoyoux déclina progressivement au cours du XIXe siècle en raison de l'apparition des machines à vapeur et de l'introduction des moteurs au gaz et à l'électricité. Seules les Tôleries Delloye-Matthieu sont encore en activité à l'heure actuelle.

De bron van de rivier ligt op 290 m hoogte in Verlée, gemeente Havelange. Op de 28 km lange loop, met scherp verval, komt het water van talrijke beekjes zich met de rivier vervoegen. Sinds eeuwen wordt de waterkracht van het riviertje uitgebaat dat als particulariteit heeft nooit te bevrozen of droog te liggen.

Buiten waterkracht bood het bekken van de Hoyoux nog andere voordelen: houtskool, verschillende mineralen en bouwmaterialen voor gebouwen, bruggen en wegen.

De industriële rol van de vallei van de Hoyoux verdwijnt stilaan in de loop van de 19de eeuw, vooral door de opkomst van stoommachines en gas- en elektriciteitsmotors.

Enkel de Walsenrijen Delloye-Matthieu zijn nu nog actief.

STATTE



SUR
LE
RAIL
OP
DE
SPOOR
WEG

Initialement, gare du Nord-Belge et point de jonction entre les lignes 126 et 127, Statte devint une station de la SNCB le 10 mai 1940.

De par sa situation privilégiée, ce nœud ferroviaire de la liaison Liège-Namur s'agrandit en terme de voies pour desservir les industries environnantes comme la sucrerie de Tirlemont.

Aujourd'hui, Statte reçoit les convois des Tôleries Delloye-Matthieu par la ligne 126.

In het begin was dit een station van de maatschappij «Le Nord-Belge» en wordt op 10 mei 1940 een kruispunt op de lijnen 126 en 127. Statte werd zo heel logisch eigendom van de NMBS na de Tweede Wereldoorlog. Door zijn uitzonderlijke situering werd dit spoorwegknooppunt op de lijn Luik-Namen met enkele sporen uitgebreid om de omliggende industrieën, zoals de suikerfabriek van Wanze, te bedienen. Heden maakt het verkeer van de Walselij Delloye-Matthieu, via de lijn 126, er gebruik van.



Cr.ph. : I. Borghoms



La sucrerie de Wanze

Autrefois, de nombreuses petites râperies toutes proches desservait la sucrerie de Wanze.

Aujourd'hui, l'acheminement du jus de betterave se fait par un pipe-line (l'installation serait une des premières en Europe !). La sucrerie de Tirlemont reçoit ainsi un jus brut qui est épuré, purifié et séché sur place pour obtenir le sucre tel que nous le connaissons.

De suikerfabriek van Wanze

Vroeger bedienden talrijke kleine rasperijen de suikerfabriek van Wanze. Nu wordt het ruwe sap per pijplijn vervoerd (deze installatie zou één van de eerste in Europa zijn!). De suikerfabriek van Tienen krijgt zo het ruwe sap toe dat daar wordt gezuiverd en gedroogd om suiker te verkrijgen zoals wij kennen.



SAINT- HILAIRE



Cr.ph. : J. Borghoms



Avec ses belles briques multicolores vernissées, jaunes, rouges et vertes, harmonieusement agencées, cette jolie petite gare accueillait les voyageurs qui travaillaient à la fonderie voisine ou dans les ateliers d'étain. D'autres se rendaient à la caserne d'Aulne, actuels bâtiments communaux (Commissariat de Police de la Rive gauche), ou au collège Saint-Quirin. Une voie desservait en marchandises les fonderies Porta (aujourd'hui disparues).

Saint-Hilaire s'est reconvertie aujourd'hui en une agréable maison de quartier.

Dit mooie stationnetje is een charmante mengeling van geverniste, gele, rode en groene bakstenen. Vroeger verwelkomde dit station de reizigers die in de naburige smelterijen of tinateliers werkten. Anderen gingen naar de kazerne van Aulne, gebouw waarin nu het politiebureau van de linkeroever is gevestigd of naar het Sint-Quirinuscollege. Eén spoor bediende de gieterij Porta.

Nu is dit station Sint-Hilarius een wijkhuis geworden.

S
U
R
L
E
R
A
I
L

O
P
D
E
S
P
O
O
R
W
E
G

Directement après la gare, la Meuse est franchie par un viaduc monumental construit en pierre de taille. Surnommé le « pont de fer », ce dernier est né à la suite de nombreux tumultes.

En effet, le pont fut détruit en 1940 et reconstruit l'année suivante. Deux ans plus tard, la Résistance belge tenta de le faire sauter pour le rendre inutilisable par l'ennemi. Un plan fut arrêté mais échoua. C'est finalement en août 1944 que l'aviation américaine le rendit inaccessible.

Juist verder dan het station kan de trein de Maas oversteken via een monumentale spoorviaduct in natuursteen opgetrokken. De "Ijzeren Brug" zoals ze genoemd wordt, werd pas na veel rumoer gebouwd. In 1940 werd ze verwoest, een jaar later heropgebouwd en de Weerstand had een plan om ze opnieuw te laten springen. Uiteindelijk werd ze in augustus 1944 door de Amerikaanse luchtmacht ontoegankelijk gemaakt.

Cr.ph. : MT Huy



HUY SUD

Principale gare hutoise à deux pas du cœur de la ville, celle-ci était destinée à accueillir les marchandises et les voyageurs se rendant à Huy. Elle était aussi, pour de nombreux Hutois, le lieu d'embarquement pour se mettre, le temps d'un week-end, au vert à la campagne. La destination favorite : le Pont de Bonne.

Hoei Zuid was het belangrijkste station op twee passen van het stadscentrum gelegen dat goederen en reizigers verwelkomde. Voor vele Hoienaars was dit het vertrekpunt om een weekendje naar de buiten te gaan. Het geliefde oord hiervoor was Pont de Bonne.



Cr.ph. : MT Huy

Place des Italiens

Pour consacrer les 50 ans de présence des Italiens à Huy, la ville a demandé à deux artistes liégeois d'origine italienne, Silvana Belletti et Robert Alonzi, de concevoir des œuvres en relation avec le thème de l'immigration.

La place inaugurée le 18 mai 1996 évoque, par son graphisme, les roues hydrauliques qui alimentaient jadis les industries du Hoyoux dans lesquelles de nombreux italiens ont été envoyés à la suite d'un protocole d'accord en 1946 entre les gouvernements belge et italien.

Italianenplein

Om de 50ste verjaardag van de aanwezigheid van Italianen in Hoei te gedenken, heeft de stad aan twee Luikse kunstenaars van Italiaanse afkomst, Silvana Belletti en Roberto Alonzi, gevraagd om kunstwerken te maken over het thema van de immigratie.

Het grafisme van het plein, ingehuldigd op 18 mei 1996, herinnert aan de hydraulische raderen die vroeger de industrieën langs de Hoyoux van water voorzagen. Vele Italianen werden na het protocolakkoord in 1946 tussen de Belgische en Italiaanse regeringen hier naartoe gestuurd.

Rue des Tanneurs

Cette rue rappelle, par son nom, les industries, jadis florissantes qui s'étaient installées sur les bords du Hoyoux. L'industrie de la tannerie à Huy fut très prospère depuis le Moyen âge jusqu'au XIXe siècle. La fabrication des cuirs était, avec celle du papier et des tôles, l'une des branches principales de l'activité industrielle de Huy.

Leerlooiers

Deze straat herinnert aan de welvarende industrieën die zich langs de Hoyoux hadden ontwikkeld. De leerlooierij was zo'n bloeiende industrie van in de middeleeuwen tot in de 19de eeuw. Samen met de leerverwerking waren de papier- en staalindustrie de belangrijkste industriële activiteiten in Hoei.



Les Potstainiers

Tout au long de son histoire, Huy fut une ville de travail de l'étain. Dès le Xe siècle, les étainiers hutois se procuraient le minerai en provenance des Iles Cassitérides (venant du grec « Κασσίτερος » signifiant « Iles de l'étain ») sur le marché de Londres. Huy vit apparaître ces artisans de l'étain dont l'activité allait connaître un épanouissement étonnant. C'est en 1958, lors de l'exposition universelle, qu'une exportation à grande échelle démarra sous un label de qualité par la présence d'un quadruple poinçon sur les pièces terminées.

De tinbewerkers

Tinbewerking is sinds jaar en dag een historische traditie in Hoei. Vanaf de 10de eeuw gingen de Hoeise tinbewerkers het tinerts dat van de Cassiterides-eilanden (ook Sorlingseilanden of Tineiland) afkomstig was, op de Londense markten kopen. Overal in Hoei verschenen echte tinambachtaren en het beroep kende een opmerkelijke bloei. In 1958, tijdens de wereldtentoonstelling, startte een grootschalige uitvoer met een kwaliteitslabel bestaande uit een viervoudige stempel op de afgewerkte producten.

A FAIRE ! TE DOEN !

Pour tout savoir sur le Condroz hutois et découvrir les nombreux atouts touristiques de Clavier, Huy, Marchin, Modave, Nandrin et Tinlot, rendez-vous à la Maison du Tourisme du Pays de Huy Meuse-Condroz.

Om alles te weten over de Hoeise Condroz en de talrijke toeristische troeven van Clavier, Hoei, Marchin, Modave, Nandrin en Tinlot, afspraak bij het Huis voor Toerisme van het Land van Hoei Maas-Condroz.

LES 4 MERVEILLES DE HUY

DE VIER WONDERWERKEN
VAN HOEI

LI TCHESTIA



LI RONDIA



LI BASSINIA



LI PONTIA



LE VAL MOSAN DE VAL MOSAN

Envie de combiner balade à vélo et croisière en bateau ? Embarquez à bord du Val Mosan pour une promenade détente à la découverte de la ville de Huy et ce, au fil de l'eau.

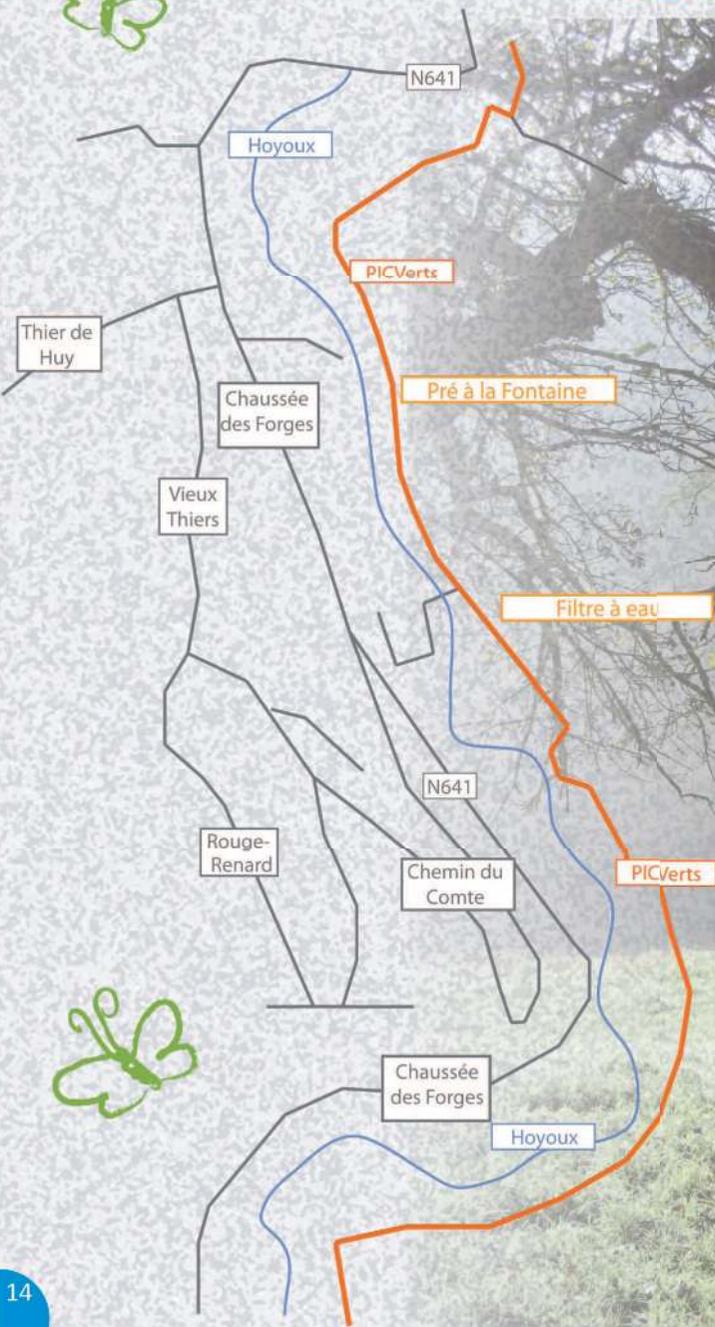
Zin om je fietstocht met een boottocht te combineren ? Ga aan boord van de Val Mosan voor een ontspannende rondvaart en ontdek de stad Hoei vanop het water

Plus d'infos / Voor meer info :
Maison du Tourisme du Pays de Huy
Quai de Namur 1, 4500 Huy
+32 (0)85/21.29.15.





FLEURY





Cr.ph. : SIVH

Cette simple halte destinée aux travailleurs de la papeterie Godin fut ouverte en juillet 1943. Une voie de garage et un élévateur vinrent s'ajouter afin de desservir l'usine. Aujourd'hui, ce point d'arrêt a complètement disparu.

Le site du Pré à la Fontaine se présentait autrefois sous l'aspect d'une vaste esplanade. Les 33 maisons construites en 1910 existent toujours le long de l'ancienne ligne de chemin de fer Hesbaye-Condruz. Elles étaient occupées par des familles d'ouvriers et d'employés des sièges de Fleury et de Chinnet des Papeteries Godin ainsi que par celles des lamineurs de l'usine d'En Haye. Le long du rivage, de nombreux arbres donnaient à l'endroit un caractère pittoresque.

Deze eenvoudige halte bestemd voor de arbeiders van de papierfabriek Godin werd in juli 1943 geopend. Een zijspoor en een elevator werden later toegevoegd om de fabriek te bedienen. Heden is deze stopplaats volledig verdwenen.

De site van de 'Pré à la Fontaine' was vroeger een grote esplanade. De 33 huizen in 1910 gebouwd langs de spoorweg Haspengouw-Condruz staan er nog steeds. Hier woonden arbeiders en bedienden van de zetels 'Fleury' en 'Chinnet' van de papierfabriek Godin en ook enkele walsers van de fabriek 'En Haye'. De bomen langs de oevers gaven aan het oord een pittoreske charme.



Dès la fin du XVIII^e siècle, l'évolution de la papeterie à Huy dépendit de la firme Godin.

L'entreprise devint au XIX^e siècle une des plus célèbres d'Europe, avec ses 4 sièges situés à Chinnet, à Fleury, à Pétrine et à Andenne. Son essor fut lié à l'esprit d'entreprise de Alexis, Charles et Léopold Godin et à leur ouverture aux innovations techniques.

Alexis Godin acheta le moulin à papier de Fleury en 1822.

Op het einde van de 18de eeuw hing de evolutie van de papierindustrie in Hoei af van de firma Godin. De onderneming was in de 19de eeuw één van de bekendste in Europa met vier zetels: Chinnet, Fleury, Pétrine en Andenne.

De bloei van deze industrie was te danken aan de ondernemingszin van Alexis, Charles en Leopold Godin, mensen die open stonden voor technische innovatie. Alexis Godin kocht in 1822 de papiermolen van Fleury.

Le pont de Fleury, du milieu du XIX^e siècle, est entièrement construit en calcaire de Meuse.

Il fut jadis complété par un système de vannes destiné à régler le débit de l'eau dans le bief de Fleury.

Ce pont fit partie intégrante du siège de Fleury des Papeteries Godin qui ferma ses portes en 1967. A proximité se dressent les anciens bâtiments des papeteries et le filtre à eau de Fleury.

Le filtre à eau de Fleury date de la fin du XIX^e siècle. Après l'exploitation par la firme Godin, les bâtiments ont été repris par une entreprise de recyclage de papier de 1980 à 1998. Puis pendant 10 ans, les 4 ha du site n'ont plus été occupés.

En 2010, la SPAQuE en a entrepris la démolition. Le filtre à eau, dernier vestige de l'industrie papetière, quant à lui est en voie de réhabilitation.

De brug van Fleury was midden 19de eeuw volledig in Maaskalksteen opgetrokken. Ze werd vervolledigd met een sluisdeur om de watervloed te kunnen regelen. Deze brug maakte deel uit van de site van de papierfabriek Godin die in 1967 sloot. Blijft nog de waterfilter over die dateert van eind 19de eeuw, laatste overblijfsel van deze industrie. Het is een mooi voorbeeld van industriële archeologie. Het was tegelijkertijd een waterreserve en een filter voor het rivierwater.

De waterfilter van Fleury dateert van eind 19de eeuw. Toen de firma Godin haar deuren sloot, werden de gebouwen van 1980 tot 1998 overgenomen door een onderneming in papierrecyclering. De 4 ha grote site bleef gedurende 10 jaar onbezet. In 2010 ondernam de SPAQuE de afbraak. De waterfilter, laatste overblijfsel van de papierindustrie, wordt nu hersteld.*

**SPAQuE = Sanering en herbestemming van verlaten industrieterreinen en braakliggende stadgronden.*





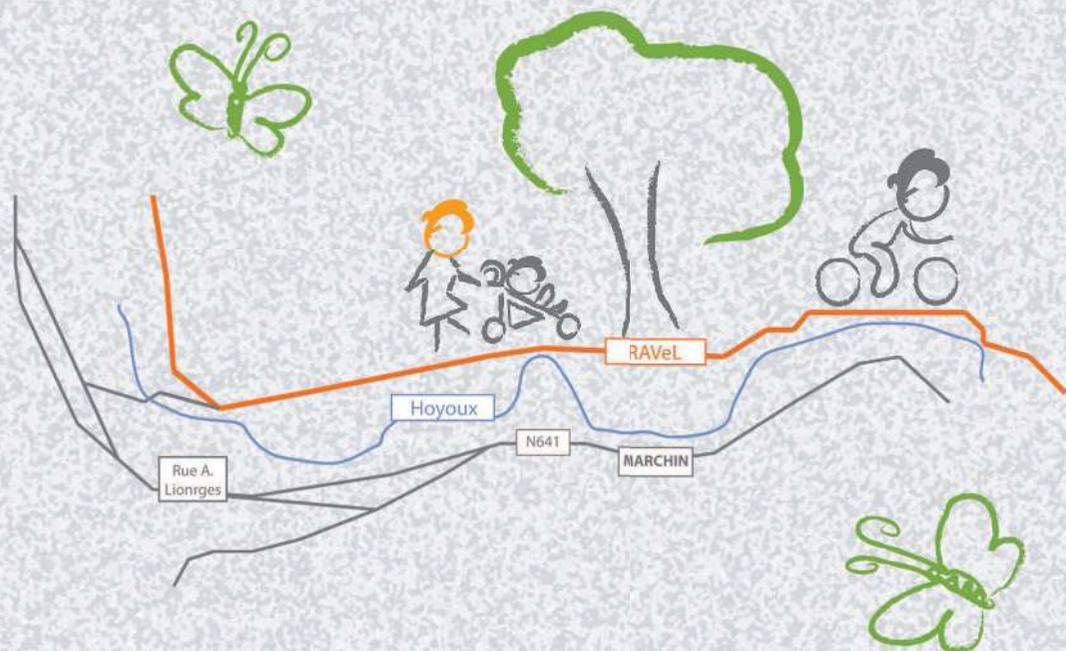
MARCHIN

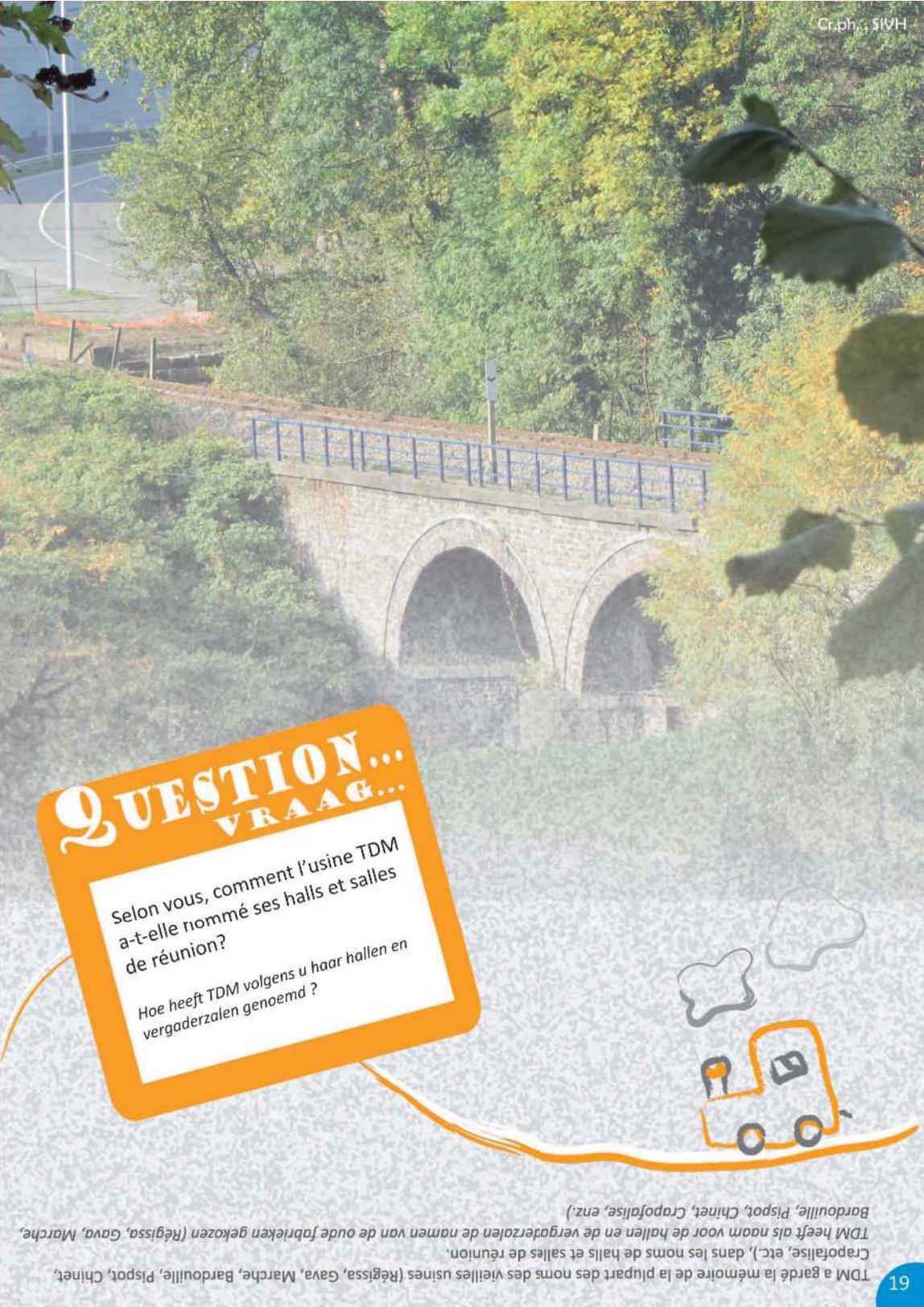


OP DE
SPORWEG
SUR
LE
RAIL

De nos jours, complètement disparue, la gare de Marchin se situait jadis à l'emplacement du parking des tôleries Delloye-Matthieu et accueillait la plupart des ouvriers. Alors qu'une seule voie était visible, les voies de garage, les aiguillages, la bascule et l'équipement traditionnel d'une gare se trouvaient à l'intérieur de l'usine. A partir d'ici, en direction de Huy, la ligne est toujours utilisée pour le trafic ferroviaire de l'usine vers la gare de Statte.

Heden is het station van Marchin volledig verdwenen maar vroeger bevond het zich op de huidige parkeerplaats van de walsenrij Delloye-Matthieu en verwelkomde de meeste arbeiders. Terwijl slechts één enkel spoor zichtbaar was, waren de zijsporen, de spoorwissels, de waag en de traditionele uitrusting van een station binnenin de fabriek te vinden. Van hieruit, richting Hoei, wordt de lijn nog steeds gebruikt voor het spoorverkeer van de fabriek naar het station van Statte.





QUESTION... VRAAG...

Selon vous, comment l'usine TDM a-t-elle nommé ses halls et salles de réunion?

Hoe heeft TDM volgens u haar hallen en vergaderzalen genoemd ?



TDM a gardé la mémoire de la plupart des noms des vieilles usines (Régissa, Gava, Marche, Bardouille, Pispot, Chinef, Crapofalisse, enz.) dans les noms de halls et salles de réunion. TDM heeft als naam voor de hallen en de vergaderzalen de namen van de oude fabrieken gekozen (Régissa, Gava, Marche, Bardouille, Pispot, Chinef, Crapofalisse, enz.)

Les Tôleries Delloye-Matthieu

Aussi longtemps que l'on a fabriqué le fer dans des bas fourneaux, ceux-ci étaient construits près des « minières ». Ils étaient ensuite démolis après usage. L'énergie nécessaire pour ventiler ceux-ci était fournie par des chevaux ou des humains. L'évolution vers le haut fourneau, capable de produire de la fonte liquide, s'est faite graduellement.

A partir du XVe siècle, des fourneaux de plus en plus hauts, qu'il fallait ventiler, ont été construits.

Ils ont donc été déplacés vers des sources d'énergie disponibles : les rivières. Ils sont aussi devenus des constructions permanentes capables de supporter de hautes températures (1600°C).

Les cours d'eau ont donc été aménagés pour récupérer un maximum d'énergie. Le Hoyoux, avec une forte pente et un débit puissant, a permis d'installer plus de 80 roues de Pont de Bonne à Huy.

Le site actuel de TDM est composé d'un seul tenant, ce qui n'était pas le cas autrefois.

En effet, il s'agissait alors de plusieurs petites entités qui ont appartenu à des propriétaires différents au cours des siècles.

De Walselij Delloye-Matthieu

Zolang het ijzer in de laagovens werd vervaardigd, werden deze in de nabijheid van de "mijnen" gebouwd. Na gebruik werden ze afgebroken. De energie nodig voor de ventilatie werd door paarden of mensen geleverd. De evolutie naar hoogovens die vloeibaar gietijzer konden produceren gebeurde langzamerhand.

Vanaf de 15de eeuw werden steeds hogere ovens gebouwd die moesten geventileerd worden. Ze werden daarom verplaatst naar beschikbare energiebronnen: de rivieren. Het werden ook permanente gebouwen die zeer hoge temperaturen konden verdragen (1600°C).

De waterlopen werden dus aangepast om een maximum aan energie terug te winnen. Op de Hoyoux werden, dankzij de sterke helling en een hoog debiet, meer dan 80 waterraderen geplaatst tussen Bonne en Hoei.

De huidige site TDM vormt één enkele eenheid wat vroeger niet het geval was. Het waren in de loop der eeuwen inderdaad verscheidene kleine eenheden die aan verschillende eigenaars hebben toebehoord.



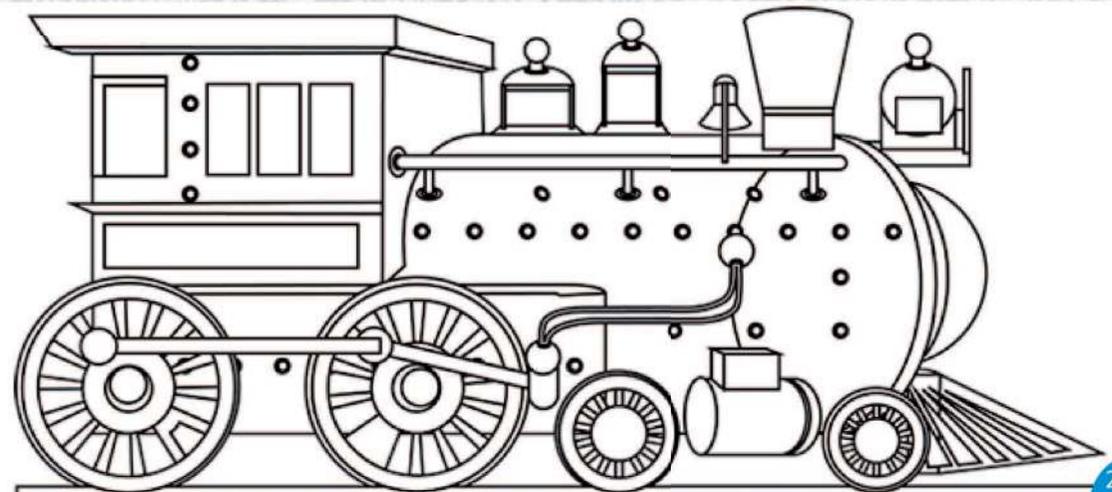


**LE COIN DES
ARTISTES
HET HOEKJE VAN
DE KUNSTENAARS**



Cette locomotive manque de couleurs pour sillonner la vallée du Hoyoux.
N'hésite pas à t'inspirer de celle qui se trouve à la page 8 !

Deze locomotief ziet er wat bleek uit om door de vallei te rijden. Laat je inspireren door die op bladzijde 8 !



RÉGISSA



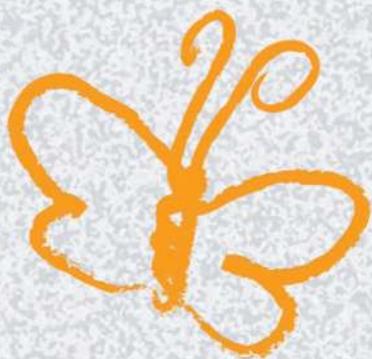
Cr.ph. : SIVH



**ATTENTION
OPGELET**

Traversée de route
Kruising met de weg



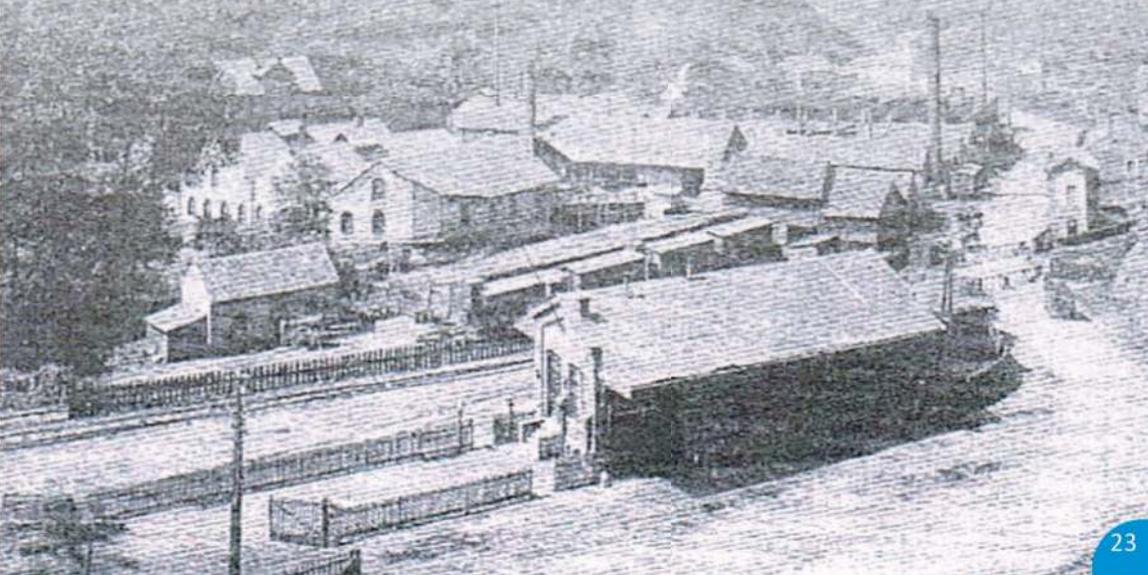
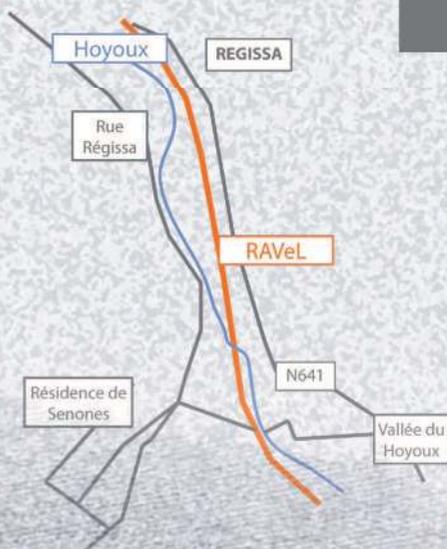


S O P R E L E S P O R T I V E S R A V E L

Construite par une société privée, la gare de Régissa n'avait rien en commun avec les autres gares de la ligne 126. Elle fut d'ailleurs principalement construite pour le transfert des marchandises. Seul le bureau du chef de dépôt se situait à un entre-étage, à hauteur du chargement des wagons.

Het station Régissa werd door een privé-onderneming gebouwd en had daarom niets gemeen met de andere stations op de lijn 126.

Het hoofdoel was het goederenvervoer. Enkel het kantoor van de magazijnchef bevond zich op de tussenverdieping ter hoogte van de ladingsplaats.



FOURNEAU



OP
DE
SPOR
WEG
SUR
LE
RAIL

Situé juste à côté du passage à niveau dont on perçoit encore la maison du garde-barrière, ce simple arrêt desservait les habitants de Belle-Maison et le personnel des anciennes forges voisines.

Juist langs de spoorlijn gelegen, men ziet nog steeds het spoorwachtershuisje, bediende deze eenvoudige stopplaats de bewoners van Belle-Maison en het personeel van de omliggende smidsen.



LES TRAVERTINS

Le travertin est un barrage calcaire qui engendre des cascades. Utilisé à diverses fins, nous pouvons aussi observer cette roche dans les voûtes de la Collégiale de Huy.

Travertijn is een kalkstenen dam die watervalletjes veroorzaakt. Voor diverse doeleinden gebruikt, kan deze steen in de booglijsten van de collegiale kerk in Hoei worden waargenomen.

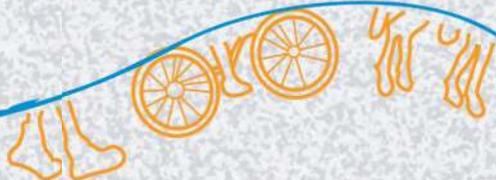
LE SAVIEZ-VOUS? WIST U DAT...

Le Hoyoux est la rivière la plus rapide de Belgique et a la particularité de ne jamais geler...

... de Hoyoux de snelste rivier van België is en als particulariteit heeft nooit te bevriezen?



BARSE



Cette gare dotée d'une simple voie et de quelques voies de garage, avait un quai de déchargement où étaient entreposés les pavés de grès et les pierres de taille en petit granit que les carriers taillaient juste à côté. Les céréales, les betteraves, le lin, le blé attendaient ici aussi avant d'être expédiés.

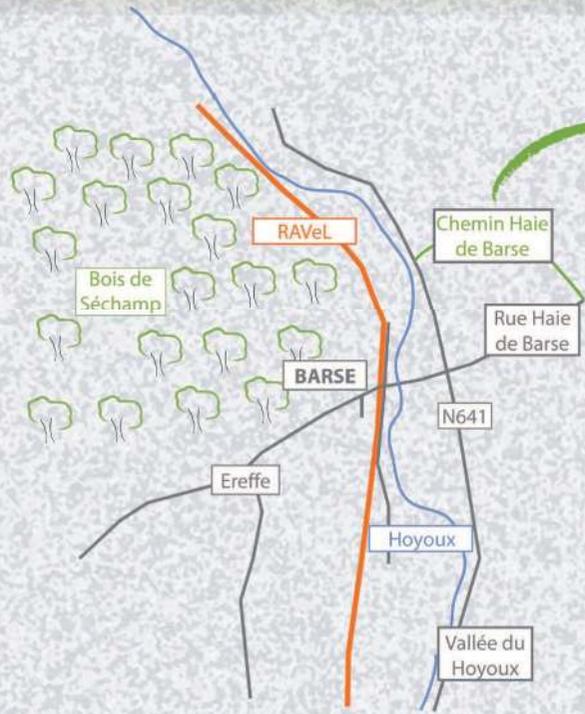
Le bâtiment qui a gardé quelques traces de son usage (marquise, guichet) est aujourd'hui une habitation.

Dit station bestond uit één enkel spoor en enkele zijsporen. Het bezat een laadperron waar de zandstenen en het arduin die vlakbij werden gehouwen, werden opgeslagen. Graan, bieten, lijnzaad, tarwe werden hier bewaard alvorens te worden vervoerd.

Het gebouw dat nu privé-woont is, heeft enkele sporen van vroeger bewaard (huifel, loket).

S
O
P
D
E
S
P
O
R
R
O
R
A
I
E
L
G





A FAIRE ! TE DOEN !

Le chemin de la Haie de Barse (Chemin n°6) a été réhabilité pour permettre une agréable jonction entre la rue Haie de Barse et la Vallée du Hoyoux. A travers les pâtures et ensuite dans les bois, cet itinéraire de liaison vaut le détour !

De weg van "Haie de Barse" (weg nr. 6) werd heraangelegd om een aangename verbinding tussen de "Rue Haie de Barse" en Vallei van de Hoyoux te vormen. Eerst doorheen weiden en vervolgens door de bossen, is deze verbindingsweg de moeite waard !

ROYSEUX



Cr.ph. : J. Borghoms

S
U
R
L
E
R
A
I
L
O
P
D
E
S
P
O
R
T
W
E
G

Peu après l'arrêt, un petit pont en pierre avec balustrades métalliques enjambait la voie pour le transfert du bétail vers les pâturages situés sur les hauteurs.

Aujourd'hui, l'abri des voyageurs a été transféré pour une autre affectation.

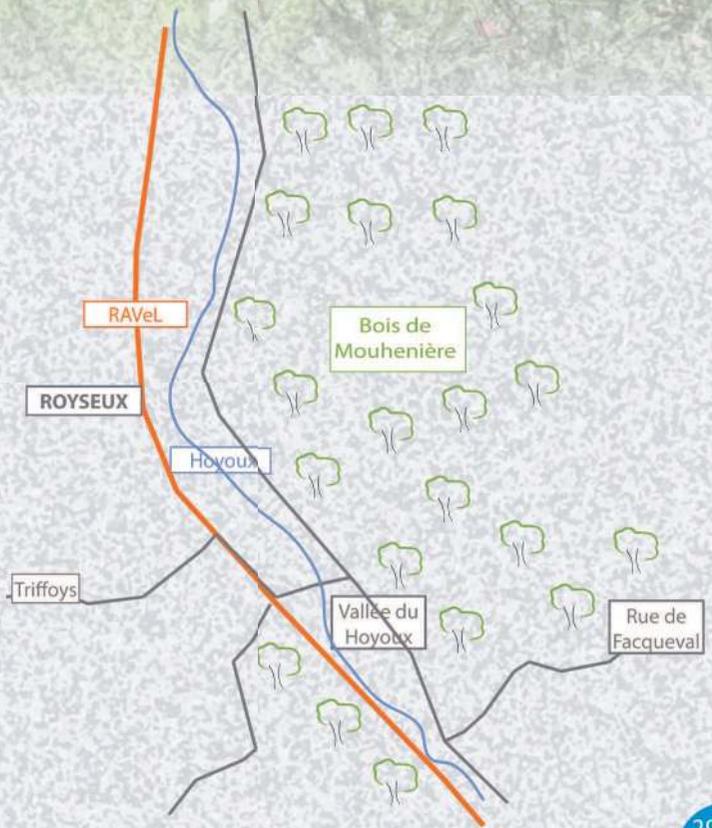
Kort na de stopplaats overbrugt een kleine stenen brug met metalen balustrades het spoor om het transfert van het vee naar de weiden wat verærop mogelijk te maken. Nu heeft het schuilhokje een andere toewijzing.



A VOIR ! TE ZIEN !

Cette ferme castrale (XVIIe et XIXe siècle), édiflée en bordure du Hoyoux, présente un corps de logis du XVIe siècle accolé à un donjon carré datant de la fin du Moyen-Âge. Elle est flanquée de tours fortifiées.

Deze kasteelhoeve werd opgetrokken op de oevers van de Hoyoux. Het woonhuis daterend van de 16de eeuw staat tegen een middeleeuwse toren. Een kapel maakte deel uit van dit geheel. De hoeve zelf (deels 17de - deels 19de eeuw) vertoont versterkte torens.





V Y L E - E T - T H A R O U L



S
O
P
R
E
L
E
S
P
O
R
T
I
E
G

Etabli à la demande du député Georges Hubin en mai 1933, ce point d'arrêt était destiné aux ouvriers des carrières toutes proches.

De nos jours, seuls les vestiges de cet arrêt subsistent.

Opgetrokken op aanvraag van volksvertegenwoordiger Georges Hubin in mei 1933, was deze halte bedoeld voor de arbeiders van de naburige uitbating. Heden blijven er nog enkele resten van over.

Vallée du
Hoyoux
N641

VYLE-
THAROUL

Hoyoux

RAVeL

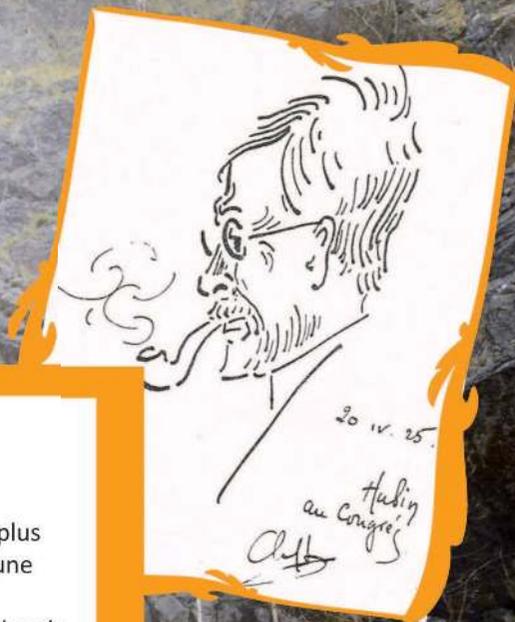


Georges Hubin

Georges Hubin, né en 1863 à Bouvignes et arrivé vingt ans plus tard à Vierset-Barse, a repris une carrière le long du Hoyoux. Il travaillait à la fois dans celle-ci mais aussi à la Chambre des Représentants dont il fut membre pendant 47 ans. Premier élu socialiste de l'arrondissement, ce ministre d'Etat était un sculpteur de grand talent, pour preuves les monuments aux morts de sa commune mais aussi de Marchin ...

Georges Hubin

Georges Hubin, geboren in 1863 in Bouvignes, kwam twintig jaar later in Vierset-Barse aan waar hij langs de Hoyoux een steengroeve had overgenomen. Hij werkte hier maar was tegelijkertijd ook gedurende 47 jaar volksvertegenwoordiger. Niet alleen eerste verkozen socialist in het arrondissement, maar deze Staatsminister was ook een talentvolle beeldhouwer. Bewijzen hiervan zijn de Dodenmonumenten van zijn gemeente maar ook dat van Marchin, ...



PONT DE BONNE



Cr.ph. : F. Donnay



RAVeL

Rocher du Vieux Château

Vallée du Hoyoux

Route de Liret

Rue du Pont de Vyle

Hoyoux

PONT DE BONNE

Rue de la Gare

MODAVE Pont de Bonne

N636



L'importance du trafic à cet endroit nécessitait une grande gare qui déclassée en 1934, suite à la fermeture de l'usine de céramique. Les marchandises expédiées étaient principalement les eaux de Modave, les pavés de grès, les pierres de taille, etc. La gare, qui avait été transformée selon les besoins, possédait une grande verrière sur le quai d'embarquement des voyageurs. Le bâtiment de la gare fut détruit vers 1973. A son emplacement a été construit un bâtiment Proximus.

Het drukke verkeer hier vergde een groot station dat in 1934 werd gedeclasseerd na de sluiting van de keramieffabriek. De vervoerde goederen waren vooral water van Modave, arduin, natuursteen, enz. Het station werd in furctie van de behoeften omgevormd en bezat een grote veranda langs het perron.

Dit gebouw werd rond 1973 afgebroken. Nu staat er een gebouw van Proximus.



Le Rocher du Vieux Château, un agréable lieu de pique-nique!

Le site archéologique du Rocher du Vieux Château remonterait à 500 ou 800 ans avant Jésus-Christ. Même s'il ne reste que peu de vestiges, une promenade balisée et une table d'orientation sculptée par un artiste local valent le détour.

Du plateau, petits et grands pourront admirer les splendides vues sur la vallée et le hameau du Pont de Bonne.

Rots van het Oude kasteel, een aangename picknickplaats!

Deze archeologische site zou tot 500 à 800 v. Chr. teruglopen. Zelfs al blijven er zeer weinig resten over, zijn de bewegwijzerde wandeling en een oriëntatietafel door een plaatselijke kunstenaar beeldhouwd, toch de moeite waard. Vanaf het plateau, hebben groot en klein een prachtig zicht over de vallei en het gehucht Pont de Bonne.

Garçon, un "Modave" s'il-vous-plaît!

La société Coopérative des Eaux de Modave a été fondée en 1899 et avait pour but la fabrication des eaux, boissons gazeuses et, en général, l'exploitation des sources captées de la localité. C'est grâce à ces sources d'une eau limpide et potable qu'une petite industrie d'embouteillage vit le jour et connut un vif succès.

En effet, dans pour ainsi dire tous les établissements de Belgique et ce, jusqu'au littoral, on commandait un «Modave» comme on demande maintenant un «Spa».

Ober, een "Modave" alstublieft!

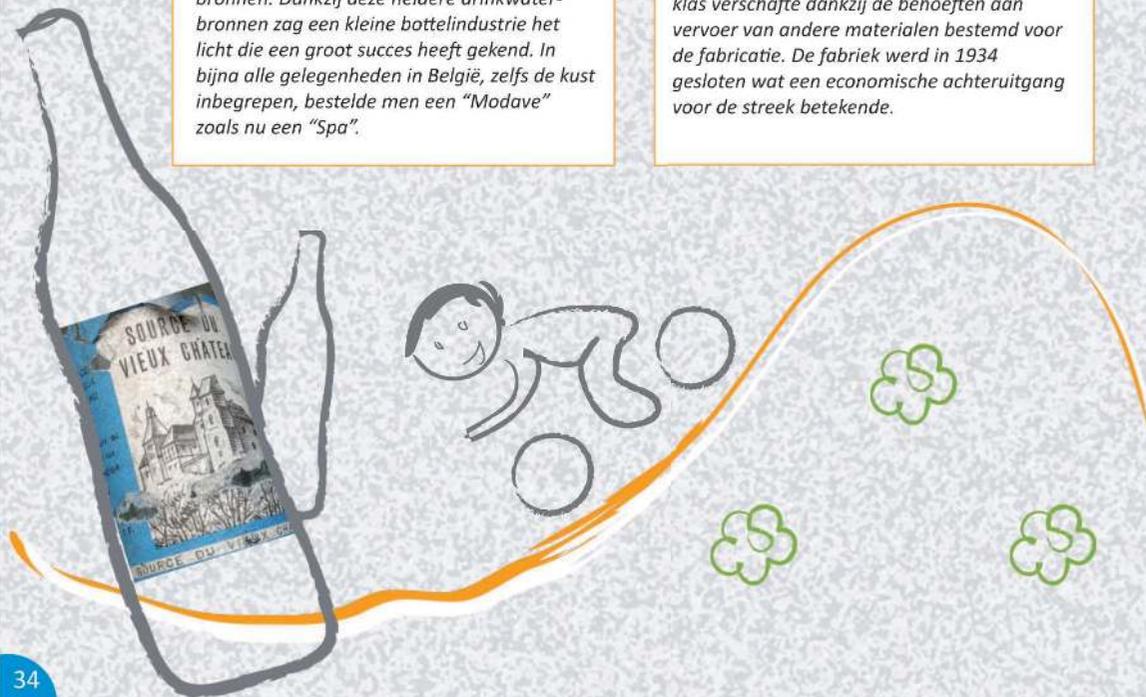
De Coöperatieve Water Vennootschap werd in 1899 gesticht en had ten doel het fabriceren van water, gashoudende dranken en in het algemeen de uitbating van de plaatselijke bronnen. Dankzij deze heldere drinkwaterbronnen zag een kleine bottelindustrie het licht die een groot succes heeft gekend. In bijna alle gelegenheden in België, zelfs de kust inbegrepen, bestelde men een "Modave" zoals nu een "Spa".

La céramique de Modave

Au début du siècle dernier, le hameau s'est développé grâce à une usine de produits réfractaires dont les argiles provenaient des fosses de Jamagne, Tahier, Saint-Fontaine, Ossogne, Pailhe et Vyle-Tharoul. En 1926, la "Céramique de Modave" est en plein essor, ce qui classa la gare en 2e classe grâce aux besoins d'acheminement des autres matières premières nécessaires à la fabrication. En 1934, l'usine ferma ses portes, ce qui entraîna le déclin économique de la région.

De keramiek van Modave

In het begin van de vorige eeuw, breidde het gehucht zich uit dankzij een fabriek voor vuurvaste voorwerpen. De gebruikte klei was afkomstig van Jamagne, Tahier, Saint-Fontaine, Ossogne, Pailhe en Vyle-Tharoul. In 1926 kent de "Keramiek van Modave" een hoogtepunt wat ook aan het station een 2de klas verschaftte dankzij de behoeften aan vervoer van andere materialen bestemd voor de fabricatie. De fabriek werd in 1934 gesloten wat een economische achteruitgang voor de streek betekende.

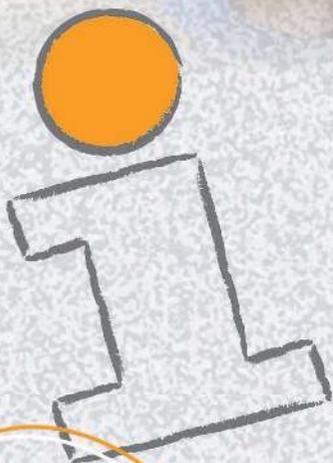
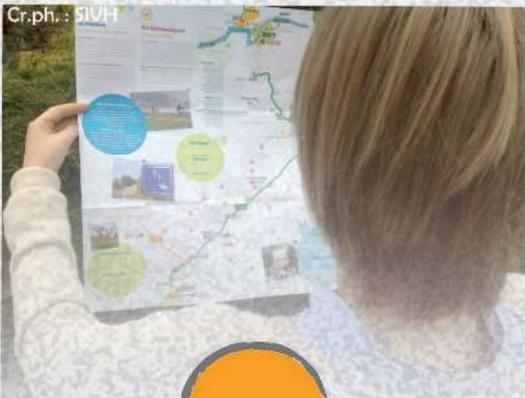


A FAIRE ! TE DOEN !

Pour séjourner, se restaurer et programmer de bonnes idées de sorties, de balades et de découvertes dans les communes de Modave, Marchin et Clavier, le Syndicat d'initiative vous ouvre ses portes.

Om er te verblijven, te eten en enkele wandelingen en ontdekkingen te programmeren in de gemeenten Modave, Marchin en Clavier, staat het VVV te uwer beschikking.

Cr.ph. : SIVH



POUR LA PÉTITE HISTOIRE EEN STUKJE GESCHIEDENIS

Pont de Bonne, un haut lieu de tourisme

Il y a plusieurs dizaines d'années, la ligne 126 permettait la venue de nombreux touristes désireux de se mettre au vert dans ce haut lieu de villégiature. En effet, l'infrastructure hôtelière ne manquait pas et le cadre naturel du hameau ne laissait personne indifférent.

Aujourd'hui encore, le Pont de Bonne est le point de départ de nombreuses randonnées et activités!

Pont de Bonne, een belangrijke toeristische trekpleister

Tot in de jaren zestig, bracht de lijn 126 talrijke toeristen naar de buiten. Hotels ontbraken niet en het natuurlijke kader van het gehucht liet niemand onverschillig. Vandaag nog is de Pont de Bonne het vertrekpunt van talrijke wandelingen en activiteiten!



Cr.ph. : SIVH

Cr.ph. : SIVH

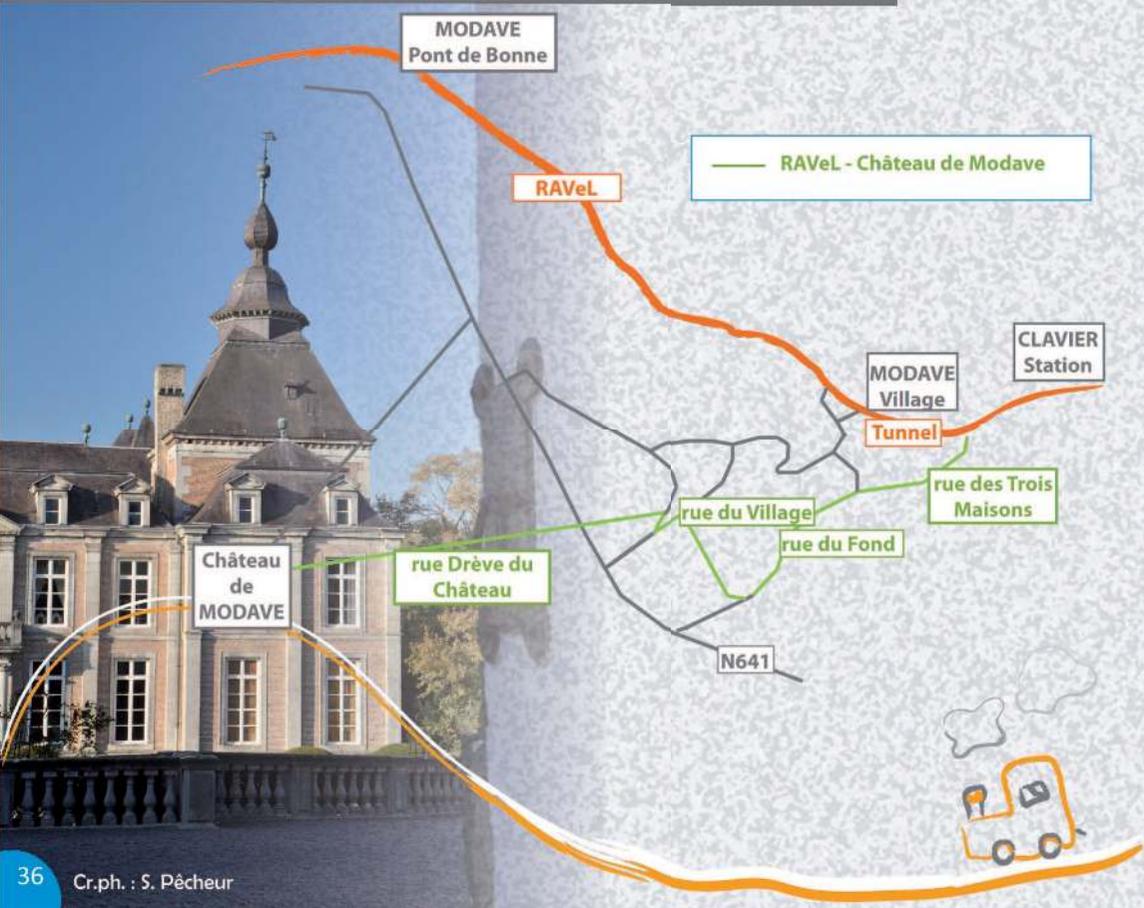
MODAVE VILLAGE



S
O
P
R
E
L
E
P
O
R
A
B
I
E
L
G

Cet abri fut construit à la demande des habitants du lieu qui trouvaient que la gare du Pont de Bonne était trop éloignée. Ce point d'arrêt situé à la sortie d'un tunnel de 200 mètres est encore visible par l'abri en béton et un quai bordé de plaques de béton situé en partie sur le viaduc de la Bonne.

Dit wachhuisje werd gebouwd op aanvraag van de bevolking die vond dat het station van Pont de Bonne te ver af lag. Deze stopplaats gelegen aan de uitgang van een 200 m lange tunnel is nog zichtbaar daar het betonnen wachhuisje en het betonnen perron die zich nog op de viaduct van de Bonne (riviertje) bevinden.



Edifié au XVII^e siècle, le château de Modave est doté d'une façade classique qui en fit une élégante demeure de plaisance.

Dans l'une des salles, ne manquez pas la maquette de la roue hydraulique construite en 1667 par Rennequin Sualem. Cette dernière servit de modèle à la machine de Marly, chargée d'amener les eaux de la Seine vers le château de Versailles.

Het kasteel van Modave daterend uit de 17de eeuw, toont een klassieke voorgevel en is een elegant plezierkasteel. In één van de zalen staat een schaalmodel van het hydraulische rad in 1667 door Rennequin Sualem gebouwd. Dit waterrad diende tot model voor de Machine van Marly die het water uit de Seine tot in het kasteel van Versailles bracht.

A FAIRE ! TE DOEN !

La promenade de «Petit Modave» balisée en losange rouge de 7,5 km au départ du Château

De wandeling "Petit Modave" afgebakend met rode ruiten is 7,5 km lang. Vertrek bij het kasteel.

PEENSTUKJE POU LA PETITTE HISTOIRE

La réserve naturelle est traversée par le « Hoyoux », rivière magnifique par ses méandres et cascates.

Depuis 1907, Vivaqua capte les eaux via des galeries creusées dans la roche calcaire parallèlement à la vallée. Ces eaux sont envoyées par gravité à Bruxelles et sont destinées à la consommation.

Autrefois, à ce même endroit se trouvait le hameau de Petit-Modave composé d'une quarantaine de bâtiments. Aujourd'hui, nous y trouvons le Hoyoux canalisé pour constituer la zone de prévention de Vivaqua.

De Hoyoux, prachtige rivier met bochten en watervalletjes, doorloopt het natuurgebied. Sinds 1922, wint Vivaqua (vroeger BIMW) hier water via galerijen die in de kalkrotsen parallel aan de vallei zijn uitgehouwen. Dit water loopt met vrij verval naar Brussel en is voor consumptie bestemd. Vroeger bevond zich hier een gehucht Petit-Modave genoemd dat uit een veertigtal gebouwen was samengesteld. Nu vinden we er de gekanaliseerde Hoyoux die de preventiezone van Vivaqua vormt.

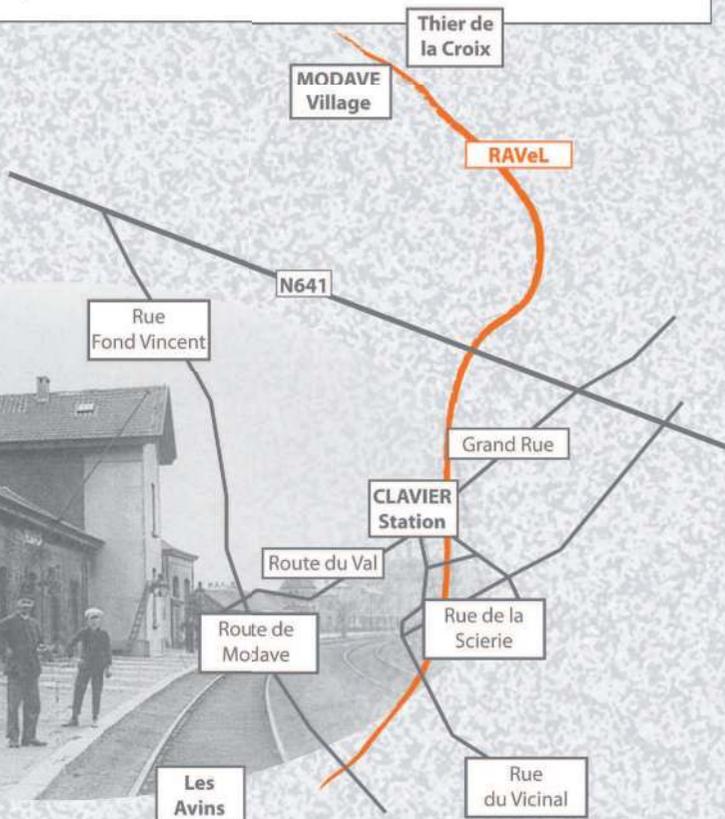
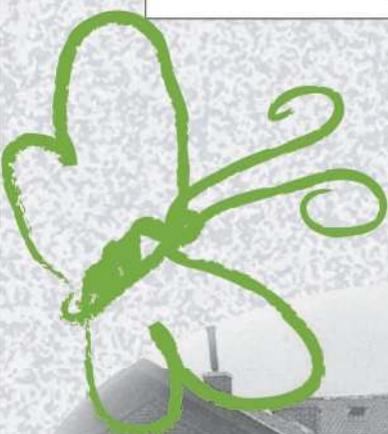
CLAVIER-STATION



OP DE SPOORWEG
SUR LE RAIL

Après de nombreuses hésitations sur le choix de l'emplacement de la gare, c'est finalement le tracé le plus court qui fut choisi afin d'économiser un kilomètre de rails. C'est donc en 1875 que débutèrent les travaux de construction de la gare de Clavier. Située en pleine campagne, elle fut terminée bien avant le placement des voies. Il y avait donc une gare sans chemin de fer ! Lorsque les rails furent placés, la voie fut dédoublée devant la gare pour permettre le croisement. Plusieurs voies de garage alimentaient une rampe à bestiaux et deux rampes servaient pour le chargement des betteraves. Enfin, c'est en février 1877 que le premier train circula sur la commune et que le village de Clavier Station, jusqu'alors inexistant, vit le jour.

Na veel twijfel over de keuze van de plaats waar het station moest gebouwd worden, werd uiteindelijk voor de kortste weg gekozen om een kilometer spoor uit te winnen. In 1875 begonnen de bouwwerken van het station van Clavier. In volle veld gelegen, was het gebouw klaar vóór de sporen werden gelegd. Er was dus een station zonder sporen! Toen de....voorbij in de gemeente en werd het dorp Clavier Station, tot dan toe onbestaand, in het leven geroepen.

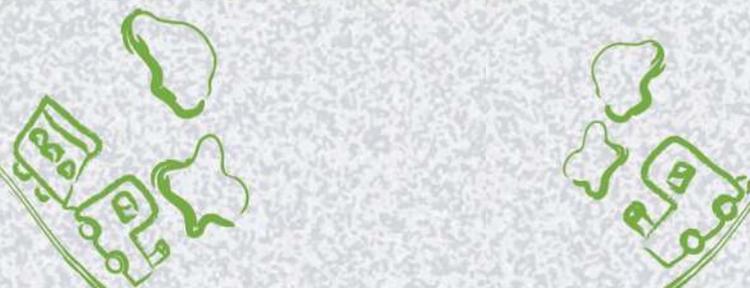


TENTATIVE DE SABOTAGE À CLAVIER

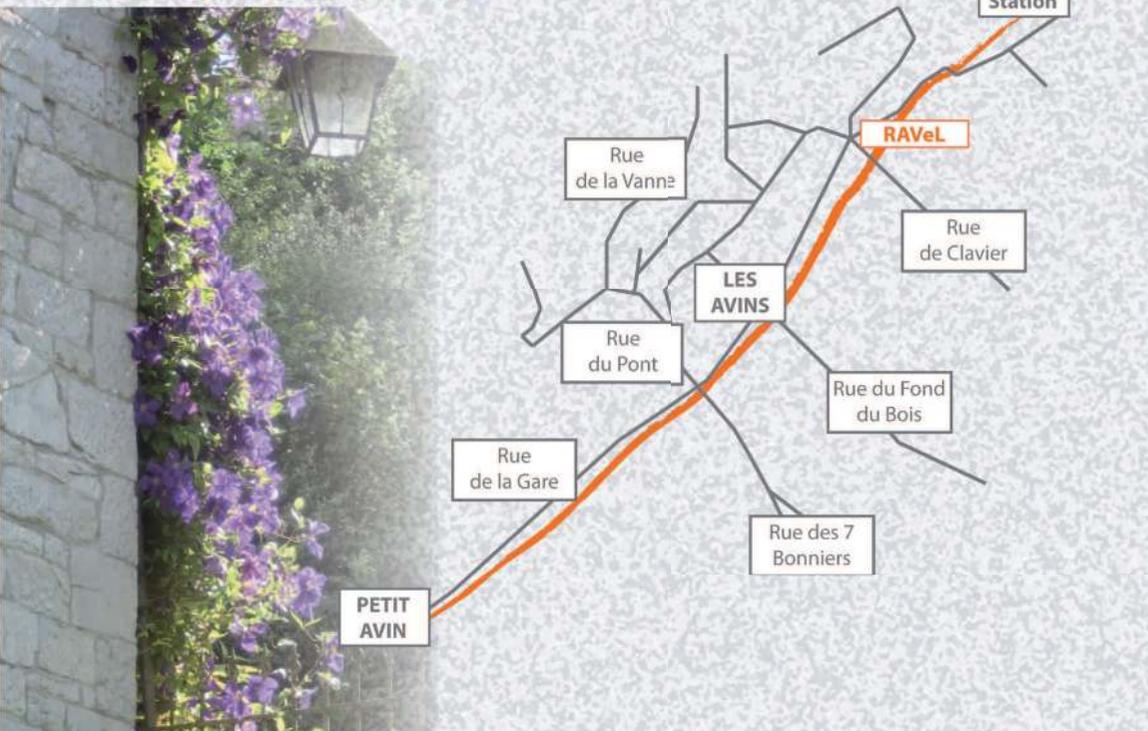
POGING TOT SABOTAGE IN CLAVIER

Lors de la Seconde Guerre, des membres de l'Armée Blanche eurent l'idée de mettre en marche la locomotive 199 en la faisant pousser par une autre machine sous pression. L'objectif était de freiner l'acheminement des bois de mines en provoquant une collision des deux engins dans la cuvette plus loin pour ainsi obstruer les voies. La collision ne se produisit pas à la suite du déraillement de la seconde machine.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog hebben de leden van de Witte Brigade het idee gehad om de locomotief 199 vrij te laten rijden door ze met een andere machine onder druk verder te duwen. Het doel was de aanvoer van hout voor de mijnen stop te zetten door de twee vaartuigen te laten botsen in het iets verder gelegen dalletje en zo de sporen te blokkeren. De botsing heeft niet plaatsgevonden omdat de tweede machine ontspoorde.



LES AVINS



OP DE SPOORWEG
SUR LE RAIL

Par sa position de proximité des carrières de petit granit, la gare eut une importance modeste. Elle possédait une voie de croisement et deux voies de garage avec une petite rampe pour charger le bétail destiné à l'abattoir d'Anderlecht. Des wagons de charbon y étaient fréquemment déchargés afin d'approvisionner les villages voisins. La Coopérative des Avins fut une cliente fidèle du chemin de fer. En effet, elle recevait régulièrement du poisson frais expédié d'Ostende.

Daar het station kort bij de steengroeves lag, is het zeer eenvoudig gebleven. Het bestond uit een kruisspoor en twee zijsporen met een kleine aanvoerhelling voor he: vee bestemd voor het slachthuis van Anderlecht. Steenkoolwagons werden hier dikwijls ontladen om de naburige dorpen te bedienen. De Coöperatieve van Les Avins was een trouwe klant van de spoorweg. Zo werd, zeer regelmatig, verse vis uit Oostende aangevoerd.

La bataille de Les Avins

Le 20 mai 1635, la France entre dans la dernière phase de “La Guerre de Trente Ans” en engageant le conflit armé contre l’Espagne à “Avein”. Fort peu connu du grand public, il laissera, selon les sources, entre 7 000 et 12 000 morts sur le champ de bataille. Une partie des corps fut enterrée à proximité, le reste sera hersé dans une dépression qui porte toujours actuellement le nom de “Ravin des Morts”.

De slag van Les Avins

Op 20 mei 1635 begon Frankrijk aan de laatste fase van de “Dertigjarige Oorlog” met het aangaan van het gewapend conflict tegen Spanje in “Avein”. Hoewel het grote publiek van deze slag bijna niets afweet, zijn er toch, volgens de bronnen, tussen de 7000 en 12 000 doden op het slagveld gevallen. Een gedeelte van de lijken werd in de onmiddellijke omgeving begraven. De rest werd in een diepte gestort die nu nog altijd de naam van “Dodenravijn” draagt.

Musée de la Bataille des Avins et sa table d'orientation

Museum van de Slag van Les Avins en de oriëntatietafel

Replongez-vous au coeur de la bataille des Avins!
Beleef de Slag van Les Avins !

Plus d'infos / Voor meer info : +32 (0)83 63.37.42 -
+32 (0)83 63 37 28



A VOIR ! TE ZIEN !

Dans la rue du Centre ont été placées des gargouilles sculptées par des artistes de l’atelier de sculptures. Puisqu’il n’y avait pas d’égoûts dans le village, ces oeuvres d’art agrémentent certains dégorgeoirs en fontaines les jours de grandes eaux.

In de «Rue du Centre» werden waterspuwers geplaatst die door kunstenaars van het atelier werden beeldhouwd. Daar er geen riolering in het dorp ligt, vervullen deze kunstwerken de taak van waterafvoering in de vorm van fontainen bij belangrijke regenval.



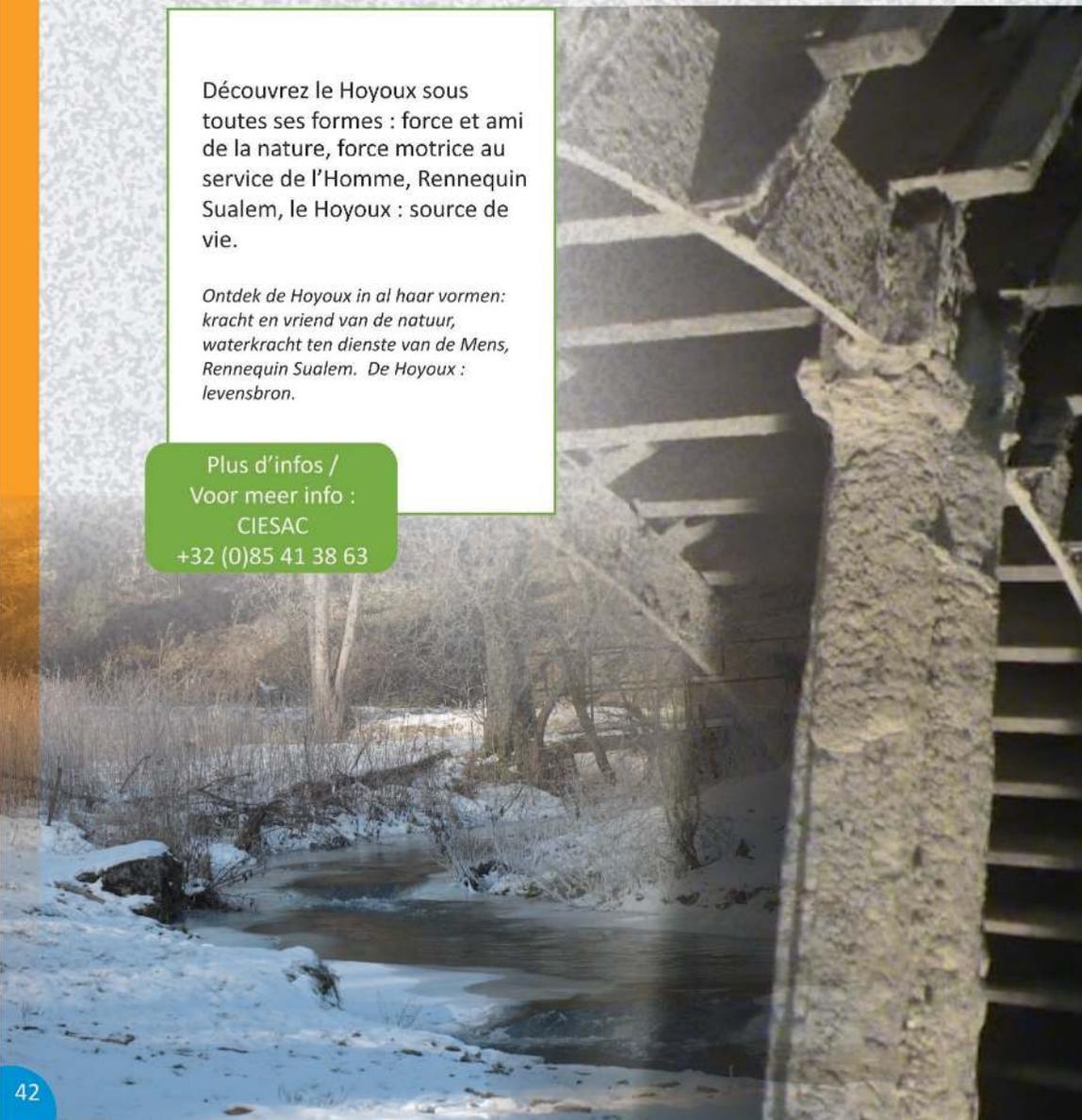
**A FAIRE !
TE DOEN !**

**LA MAISON DES
EAUX ET LE HOYOUX
DIDACTIQUE
HET HUIS VOOR WATER EN
DE DIDACTISCHE HOYOUX**

Découvrez le Hoyoux sous toutes ses formes : force et ami de la nature, force motrice au service de l'Homme, Rennequin Sualem, le Hoyoux : source de vie.

Ontdek de Hoyoux in al haar vormen: kracht en vriend van de natuur, waterkracht ten dienste van de Mens, Rennequin Sualem. De Hoyoux : levensbron.

Plus d'infos /
Voor meer info :
CIESAC
+32 (0)85 41 38 63



QUESTION...

Combien de temps le train mettrait-il de Huy Saint-Hilaire pour arriver à Les Avins-en-Condroz si on le prenait à 8h54?

Hoelang deed de trein van Huy Saint-Hilaire tot Les Avins-en-Condroz ?

126		Statte - Ciney										126	
km		TA 4906	4910	5810	TA 4904	4916	TA 4913	4920	4914	TA 4922	4924	5264	
	Liège (Guillemins) 125	—	—	6.16	—	8.12	8.12	12.20	12.59	12.59	15.56	—	
	Liège (Longdoz) 125	—	5.07	—	6.28	—	7.52	—	—	—	—	—	
0	Statte	—	6.19	7.17	7.38	8.51	9.44	12.58	14.02	14.15	16.36	16.53	
2	Huy (St-Hilaire).....	—	6.22	7.20	7.41	8.54	9.47	13.00	14.04	14.18	16.39	16.55	
2	Huy (Sud)	—	6.26	7.24	7.52	8.57	9.51	13.04	14.08	14.22	16.43	16.59	
4	Fleury	—	6.29	—	7.55	9.00	9.54	13.07	14.11	14.25	16.47	—	
5	Marchin	—	6.33	—	7.57	9.03	9.56	13.11	14.14	14.28	16.51	—	
7	Régissa	—	6.39	—	8.01	9.07	10.00	13.19	14.20	14.33	16.57	—	
8	Fourneau	—	6.42	—	—	9.10	10.03	13.22	14.23	14.36	17.00	—	
9	Barse	—	6.45	—	—	9.13	10.06	13.26	14.25	14.39	17.03	—	
10	Roiseux	—	6.48	—	—	9.16	10.09	13.29	14.28	14.42	17.07	—	
12	Vyle-et-Tharoul.....	—	6.51	—	—	9.19	10.12	13.32	14.31	14.45	17.12	—	
13	Modave	—	6.55	—	—	9.23	10.21	13.38	14.36	14.49	17.20	—	
15	Modave (Village).....	—	7.01	—	—	9.29	10.26	13.43	—	14.54	17.26	—	
18	Clavier	6.12	7.11	—	—	9.36	10.32	13.50	—	15.00	17.33	—	
20	Les-Avins-en-Condroz.	6.16	7.16	—	—	9.40	10.36	13.56	—	15.04	17.39	—	
22	Petit-Avin	6.19	7.19	—	—	9.43	10.39	13.59	—	15.07	17.42	—	
25	Havelange	6.25	7.26	—	—	9.50	10.44	14.05	—	15.12	17.48	—	
31	Bormenville.....	6.32	7.34	—	—	9.58	10.51	14.15	—	15.19	17.58	—	
34	Hamois-en-Condroz ...	6.41	7.39	—	—	10.03	10.55	14.24	—	15.23	18.03	—	
37	Emptinne	6.46	7.44	—	—	10.08	11.00	14.28	—	15.28	18.08	—	
42	Ciney 7	6.54	7.52	—	—	10.16	11.08	14.37	—	15.36	18.17	—	
	Marloie 162	8.04	—	—	—	11.16	11.45	(1)15.16	—	—	18.56	—	
	Namur 162	8.00	8.23	—	—	11.02	—	—	—	16.02	18.51	—	

Réponse : 46 minutes
Aantwoord : 46 minuten

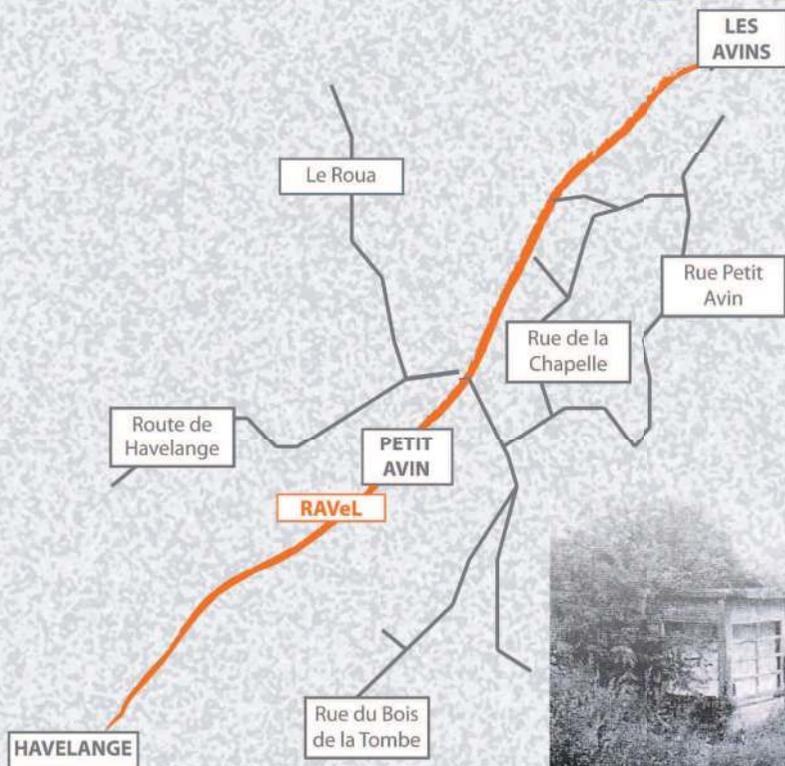
PETIT AVIN

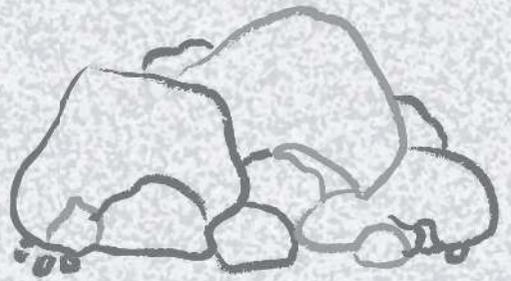


OP DE SPORWEG
S U R L E R A I L

C'est à la demande des habitants que ce simple arrêt fut ouvert en octobre 1939. Aujourd'hui, un abri en béton est encore visible.

Op aanvraag van de bewoners werd deze eenvoudige stopplaats in oktober 1939 geopend. Nu staat er nog een betonnen wachthokje.





Le petit granit

Le petit granit ou « la pierre bleue » est une roche typique de la localité.

Il s'agit d'un calcaire gris et compact dont l'aspect peut considérablement varier, ce qui permet aux utilisateurs de donner un caractère particulier aux bâtiments, mobiliers, etc.

Pour l'obtenir, la roche est d'abord « mise à nu » par l'enlèvement des terres. Les blocs sont alors découpés par forage pour ensuite être soumis aux différentes étapes de débitage en tranches.

Klein graniet

Klein graniet of "blauwe steen" is typische steen uit deze plaats. Het is een grijze compacte kalksteen die in aspect nogal kan variëren wat de gebruikers toelaat een bijzonder karakter aan hun gebouwen, meubilair, enz. te geven.

Om deze steen te verkrijgen wordt de rots eerst "vrijgelegd" door de aarde weg te nemen. Blokken worden dan uitgehouden met een boormachine om vervolgens in verschillende stappen in schijven te worden gezaagd.

HUY P  
Statte St-Hilaire

Fleury 
MARCHIN
Marchin

Régissa
P 
Fourneau

Barse
Roiseux
Vyle-Tharoul

Pont de Bonne
P 

Modave Village

(Château de Modave)

Clavier-Station
P

Les Avins

CLAVIER

Huy - Régissa : 5 km
Régissa - Modave : 8 km
Modave - Les Avins : 5 km

Infos pratiques Praktische info

P

Parkings
Parkings



Aires de repos
Pick-nickplaatsen



Aires de jeux
Speelterreinen



**Lieux de
restauration**
Eetgelegenheden

Petit Avin



BIENVENUE VÉLO
FIETS WELKOM
BIKES WELCOME
RADFAHRER WILLKOMMEN

Bienvenue Vélo

est synonyme d'un accueil, d'équipements et de services adaptés aux attentes des cyclo-touristes tout en assurant une meilleure visibilité des différents opérateurs touristiques qui s'engagent à respecter certains critères, gage de qualité !

Fiets welkom is synoniem van onthaal, uitrusting en diensten aangepast aan de verwachtingen van de fietstoeristen en verzekert daarbij een beter overzicht van de verschillende toeristische operatoren die zich ertoe verbinden bepaalde criteria, bewijs van kwaliteit, na te leven.

Plus d'infos / Voor meer info : +32
(0)86 40 19 22



Rando CONDROZ

est un ensemble de 65 promenades balisées et de 3 boucles séjours sur les communes d'Anthisnes, Clavier, Marchin, Modave, Nandrin, Ouffet et Tinlot
Carte IGN disponible!

Is een geheel van 65 bewegwijzerde wandelingen en 3 verblijfslusen over de gemeenten Anthisnes, Clavier, Marchin, Modave, Nandrin, Ouffet en Tinlot. NGI-kaart beschikbaar!

Plus d'infos / Voor meer info : +32
(0)85 21 29 15 -
+32 (0)85 41 29 69
www.randocondroz.be



