

Moto Tour

- Les «Demoiselles» de Herstal
- Le road book : une province, cinq régions
- Initions-nous aux joies de la moto



«Les mouchettes entre les dents...»



LEJEUNE  SPORT



Le plaisir de conduire

Service exclusif, plaisir compris

LEJEUNE  SPORT - DISON

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF BMW
Tél. 087 46 38 96

Motos, accessoires et vêtements BMW en stock

MOTOS D'OCCASION GARANTIES
LOCATIONS à partir de € 65,-/jour

Nocturne tous les mardis jusque 20h

Ouvert du mardi au samedi
de 10h à 12h & 13h30 à 18h30
Fermé les dimanches et lundis

Découvrez toutes les infos détaillées de nos occasions, activités,
contacts, plans d'accès, etc. sur notre site :

www.lejeune-motosport.be

LEJEUNE  SPORT - BASTOGNE

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF BMW
Tél. 061 21 51 96

Ouvert du mardi au samedi
de 10h à 12h30 & 13h30 à 18h30
Nocturne tous les mercredis jusque 20h
Fermé les dimanches et lundis

Edito

«Il portait des culottes, des bottes de moto,...»

«Je n'reconnais plus personne, en Harley-Davidson...»

Les chansons et le cinéma (Easy-rider) ont sublimé et popularisé le mythe de la moto. Il y a 50 ans, les blousons noirs, les mains pleines de cambouis, étaient pour certains des héros, pour d'autres, un danger.

Bien sûr, les motos actuelles sont beaucoup plus fiables, plus faciles à conduire, mais dès que nous les enfourchons, nous devenons des Peter Fonda en puissance.

Dis-moi la moto que tu conduis et je te dirai qui tu es... Chopper cool, trail d'aventure, roadster basique, routière de long chemin ou autres sportives, pour chaque taille ou type de personnalité, il y a une moto à votre goût. Toutes vous offriront le plaisir désiré, mais attention prudence : il est impératif de s'imposer une conduite défensive.

La province de Liège offre une variété de territoires à découvrir : Val de Meuse, Pays de Herve, Cantons de l'Est, Ardenne, Condroz et Hesbaye. Autant de motivations pour explorer à moto notre belle région.

Dans cette brochure, un road book du tour de la province vous est proposé.

Herstal et la région liégeoise ont connu leurs heures de gloire. FN, Sarolea, Gillet : des marques de renommée internationale, championnes du monde, initiatrices de raid en Afrique et en Asie ont été des précurseurs. Nous devons leur rendre hommage.

Bref, même si la moto n'est pas votre dada, cette brochure vous initiera au bonheur motard.



Jacqueline Depierreux
Directrice



Olivier Hamat
Président



Sommaire

Edito	1
Histoire de la moto liégeoise	3 à 6
Spa-Francorchamps	7 et 8
Tour de la province de Liège	9
- Pays de Herve	10
- Cantons de l'Est	11 et 12
- L'Ardenne-Eifel	13
- Le tracé sur carte.....	14 et 15
- L'Ardenne	16
- Le Condroz	17
- La Hesbaye	18 et 19
- Le Val de Meuse	20 et 21
- Le road-book	22 et 23
Portraits de motards	24
- Caroline Damoiseau	24 et 25
Chiffres et recommandations	26 à 28



Une édition de la
**Fédération du Tourisme de la
Province de Liège**



Editeur responsable

Jacqueline Depierreux
77, bd de la Sauvenière 4000 Liège

Conception et rédaction

Pierre Pauquay et Patrice Moray

Graphisme et mise en page

Studio Graphisme FTPL

Crédit photographique

Studio photo F.T.P.Liège -
Pierre Pauquay, Patrice Moray,
Yves Gabriel, M-Fred + AIP

Dessins

«Det»

Diffusion et dépôts

Jacques DIERICKX

N° ISSN 0033-1872 • 2^e ed-10M/6/2004





Berceau de l'armurerie et de la sidérurgie, le pays de Liège fut également le temple de la vitesse. Les motos liégeoises acquièrent à leur époque une sérieuse réputation et une belle image de marque, engrangeant des records et des raids. Les motos liégeoises ont été très populaires en Belgique et en Europe.

Elles roulent de belles mécaniques

Avant-gardistes, racées, ces machines ont sillonné pendant plus de cinquante ans les routes du monde. Qui se souvient que FN fut la première marque à lancer le moteur à quatre cylindres, presque 65 ans avant la Honda 750 Four ? Trois marques, FN, Saroléa et Gillet ont montré aux yeux du monde entier le savoir-faire liégeois. Flash-back sur cette époque glorieuse.

Saroléa, l'esthétisme sur deux roues

Née en 1850, la société de Joseph Saroléa sort ses premières motos d'Herstal en 1898. Ces machines se démarquent de la production avec de belles lignes : rapidement elles connaissent le succès. En Angleterre, les Saroléa de type « Kerry » serviront de prototypes aux grandes firmes britanniques... Dès 1905, les motos Saroléa bicylindre en V atteignent les 80 km/h ! Une vitesse folle pour l'époque.



Après la Première Guerre Mondiale, Saroléa reprend ses activités avec une énergie débordante. Elle produira de très beaux modèles telle la Sport 25H. Au début des années 40, la marque liégeoise connaît son heure de gloire en produisant des motos de caractère, esthétiques et sportives, réputées pour leur qualité mécanique. La firme décroche de nombreux records. En course, les Saroléa supplantent même les italiennes et les anglaises. Dans les années cinquante, malgré la sortie des « Oiseau Bleu », « Continental », « Vedette » et la fameuse « Atlantic » bicylindre de 500 cc, Saroléa ne se remet jamais du second conflit mondial.



FN, bête métallique

Les motos FN ont marqué leur époque, de 1901 à 1965. Au début du siècle dernier, la FN profite de son expérience pour l'usage de ses canons en créant des moteurs. D'un vélo... à moteur, la marque sort dès 1905 la première moto au monde dotée d'un 4 cylindres. Une moto conçue par l'ingénieur Paul Kelecom qui était dotée d'une extraordinaire souplesse. Entre 1911 et

1914, la FN livrait des machines dans 41 pays et produisait en moyenne 3.000 motos par an : elles sillonneront les routes de plus de 40 pays !



La guerre de 14-18 stoppe la production et les études. Les usines de Herstal sont pillées, l'outillage dispersé ou détruit. Après 5 ans d'arrêt, il faut repartir à zéro et lancer sur le marché de timides modèles, issus des séries de 1914. En 1923, c'est la renaissance avec la sortie d'une machine de sport de 350cc à soupapes en tête, graissage à carter sec et dotée de 3 vitesses. FN innove en sortant pour la première fois le bloc moteur (1923), qui est toujours utilisé de nos jours. Dès 1926, la FN met à la disposition des sportifs une moto de 500cc à soupapes en tête. En 1927, les motos FN se lancent pour une longue traversée du Sahara : un exploit jamais réalisé à l'époque par des deux-roues...

La grande crise de 1929-1935 frappe toute l'économie : la FN souffre, mais ça ne l'empêche pas de sortir de belles mécaniques : la série impressionnante de records de vitesse en atteste.

81 records du monde en 350, 500, 750 et 1000 cc et en side-car! Fin des années trente, la menace nazie impose aux états démocratiques à commander du matériel militaire : la mécanisation des forces armées entre en marche. La FN va fournir des motos (M 12 SM) et des side-cars militaires à douze pays.



Gillet en deux temps

Née en 1919, la firme Gillet ne manque pas d'audace en lançant une machine révolutionnaire, basée sur un moteur deux temps. Ces 2-temps sont des modèles bien nés : soigneusement assemblées, dotées d'un bloc moteur, les Gillet sont exemptes de fuites d'huile. La performance de ce type de moteur permet à la marque de se lancer sur des raids de longues distances. En 1925, un périple de 25.000 kilomètres est entamé par Roberts Sexé et Andrieux. Leur Gillet 350 cc effectue le tour du monde : un coup de pub magistral. La «Tour du Monde» entre dans la légende. Gillet ne s'arrête pas en si bon chemin et poursuit l'aventure. En 1926, le lieutenant Fabry rejoint Elisabethville et retourne à Liège avec une Gillet 350cc.

Sur tous les chemins du monde

Après la Seconde Guerre Mondiale, la FN sort la fameuse série des FN XIII, monocylindriques de 250, 350 et 450 cc. Du 9 décembre 1950 au 15 janvier 1951, des motos de ce type effectuent un long raid, de Bruxelles à la base de Kamina, dans l'ex-Congo belge. 13.000 kilomètres à travers les déserts, la savane et la forêt équatoriale attendent les increvables motos. FN comme Saroléa furent les marques les plus présentes en sports mécaniques. Le moto-cross apporte de belles lettres de noblesse à la FN. Elle remporte de nombreux

succès internationaux avec des pilotes comme Victor Leloup, Auguste Mingels ou René Baeten. Les années cinquante sonnent le glas des motos liégeoises. L'ère de la voiture entre en marche et la venue des motos japonaises a raison de la marque emblématique. En 1965, la FN renonce définitivement aux deux roues.





Les années trente sont marquées d'une pierre blanche pour Gillet. Les motos engrangent 75 records du monde. C'est l'époque où Gillet décline ses motos 4-temps de vitesse. Modernes, ces 500 cc évoquent la course : les «Sport», «Compétition»,

«Supersport» flirtent avec les 150 km/h. Comme la FN, Gillet s'oriente fin des années trente vers la production militaire. L'après-guerre est une période de «vaches maigres» pour Gillet. Mais dès 1947, la marque de Herstal lance sur le marché une gamme pleine de charme, les «Superconfort» de 250 cc. Gillet s'oriente vers les petites cylindrées : qui se souvient des «Legia» et «Belgica», des motos légères et économiques ? Gillet comme la FN ne survivra pas à la concurrence de l'automobile, alors en plein essor. C'est en fin de la belle aventure des motos liégeoises.

Pierre Pauquay



Musée du Circuit

Dans les caves de l'Abbaye de Stavelot sont présentées des collections privées de motos et voitures de course (Porsche 917, Lola et autres Lotus) qui retracent l'histoire des grandes heures du circuit de Spa-Francorchamps.

La partie moto relate l'évolution de la moto, des premières FN aux dernières motos de Grand Prix. Outre la visite de ces modèles, le visiteur prendra plaisir à visionner quelques films d'époque et à s'entraîner sur les bornes de «Playstation».

L'histoire du circuit est abordée dans ses dimensions humaines, géographiques, économiques et sportives.

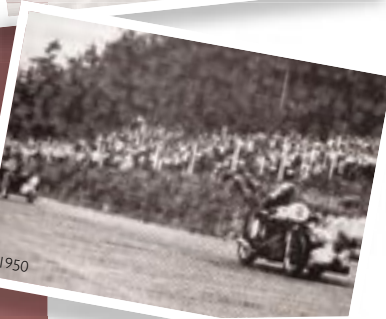
Ad. € 4,00 ; Enf. € 3,25 ; Sen. € 3,25.

**Ouvert tous les jours de 10 à 18h, sauf le lundi.
Tél. 080 88 08 78**



Le circuit de Spa-Francorchamps et son tracé légendaire ont écrit les plus belles pages de la course moto. A l'époque, le fameux circuit courait sur 14 km. Cette piste se résumait à de longs virages ultra rapides, des lignes droites interminables et un seul virage lent : l'épingle de la Source, encore présente sur le circuit actuel. Un circuit pour gros cœur, que seuls de grands pilotes ont remporté. Le palmarès est élogieux à cet égard.

Francorchamps, l'arène de la vitesse



Francorchamps doit beaucoup aux motos puisqu'elles furent les premières machines à rouler sur ce «circuit», imaginé par Jules de Thier (patron du journal «La Meuse») entre Stavelot, Francorchamps et Malmedy. En 1921, 18 motos s'élancent sur ce parcours extrêmement vallonné, dans un environnement naturel qui est toujours le sien de nos jours. Sur ces routes encore défoncées, le pilote Hassal sur Norton boucle tout de même l'épreuve à plus de 90 km/h. Une belle aventure vient de naître, elle se poursuit encore de nos jours. Puis viendront les voitures, en 1924.

1934 : les motos dépassent toutes les 100 km/h de moyenne. Les Anglais dominent les années vingt et trente. La foule ne cesse de venir en nombre.

En 1932, elle assiste à la performance inouïe de Dossdon qui effectue un tour à 131 km/h malgré la pluie... Pourtant les motos belges ne démeritent pas : (Saroléa 2^e et 3^e en 1929). En 1933, l'équipe Saroléa porte ses plus grands espoirs à Robert Grégoire, mais il se tue lors des essais...

En 1939 est dessiné le superbe virage du «Raidillon» : le pilote allemand Meyer remporte la dernière épreuve (record du tour à 162 km/h) avant l'atrocité de la deuxième Guerre Mondiale ; il faudra attendre huit ans avant le retour des deux roues sur la piste ardennaise. 50.000 personnes assistent à ce renouveau. La ligne droite des tribunes est aménagée : les moyennes augmentent de plus en plus. En 1950, la descente de Masta est dévalée à 200 km/h.



Le roi Agostini

L'hégémonie des motos anglaises commence à être battue en brèche par les motos et pilotes italiens. Les Guzzi et Gilera se carèment. John Surtees et Mike Hailwood dominent la discipline des 500 cc durant dix ans (1956 à 1965). A cette époque, les Japonaises montrent le bout de leur nez en 250 cc (première victoire en 1961) : leur heure viendra plus tard en 500 cc. Les 200 km/h de moyenne sont atteints en 1963. Hailwood tourne en 4'12".

Entre 1965 et 1973, le roi Giacomo Agostini écrase la discipline et remporte huit Grands Prix d'affilée sur la M.V du comte Agusta ! En 1978, dernière année sur l'ancien tracé du circuit, Hartog, sur Suzuki, remporte le Grand Prix à la vitesse moyenne de 213 km/h.

L'année précédente, Sheene, toujours sur Suzuki, établissait le record absolu de vitesse, à plus de 217 km/h !

Un tracé technique

Le circuit ne se contente pas d'être (le plus) beau, il est aussi le plus rapide. La survie de Spa-Francorchamps passe obligatoirement par une sérieuse remise à jour. Pour abaisser la vitesse, il faut réduire son kilométrage et apporter au nouveau tracé des portions plus techniques. De mars 1978 à juin 1979, le nouveau Francorchamps est né : de 14 km, il se réduit à 6,7. Les virages dans les Combes privilégient encore plus la qualité du pilotage. A nouveau, ce sont les motos qui expérimentent le circuit.

En 1982 le Belge Didier de Radiguès, effectue l'une de ses plus belles courses en 250 cc (3^e malgré une clavicule cassée !). En 500 cc, Freddie Spencer y remporte son premier succès. Circuit exigeant mais très rapide pour les deux roues, le Grand Prix de Francorchamps disparaît pourtant en 1989.

La légende se poursuit avec les 24 heures de Liège.

24 heures pour une couronne

Les 24 Heures de Liège sont nées grâce à l'initiative du RAC junior en 1971 à ... Zolder. Deux ans plus tard, les motos d'endurance viennent à Spa-Francorchamps. 1975 est une édition particulièrement éprouvante. La pluie tombe sans cesse durant près de 24 heures : 49 équipages sur 78 abandonnent. Les Français Roger Ruiz et Christian Huguet remportent sur leur Japauto cette épreuve dantesque.

Honda domine l'endurance jusqu'en 1981. Cette année-là, le régional de l'étape, Richard Hubin, est à deux doigts de remporter la course sur Suzuki : le dimanche matin, alors en tête, il abandonne sur casse mécanique. Ses équipiers Samin et Luc prennent le relais et mettent un terme à l'hégémonie de Honda. Richard Hubin connaît la consécration en 1985 et 1987. Honda est la marque qui a remporté le plus de victoires : 14, contre 9 à Suzuki, 6 à Kawasaki et 1 à BSA, en 1971.



TOUR

de la province

La province de Liège se situe à la limite de deux mondes : l'Europe septentrionale germanique et l'Europe méridionale, latine. En moto, partez à la découverte d'un pays varié et attachant. Parfois nous vous indiquons quelques petits détours pour visiter un endroit sympa. Les noms en gras renvoient aux encadrés.

Peu après Liège, en aval, la Meuse se fait plus large et plus lente en raison de l'étendue de la plaine. Mais ne vous fiez pas trop aux apparences ! Vous allez grimper dès le pont de Wandre, vers le plateau du Pays de Herve. Sur votre route, à **Blegny**, le site minier nous rappelle l'exploitation du charbon dans la région liégeoise. En dépit des difficultés d'extraction (veine peu épaisse, risques d'inondations des galeries situées sous le niveau de la Meuse...), au 19^e siècle et au début du 20^e siècle, les charbonnages vont connaître leur âge d'or en jouant un rôle essentiel dans le développement industriel de tout le bassin mosan. Le déclin intervient dans les années cinquante. Et en 1980, le dernier charbonnage ferme, celui de Blegny que les touristes peuvent découvrir de nos jours. De Blegny, le road book part vers Dalhem, entrée au pays de cocagne, le Pays de Herve.



Blegny-Mine

Le site a été entièrement aménagé pour les visites. Après un court film de découverte, une cage vous permet de descendre à -30 mètres sous terre. Tout y est encore authentique. Outre les galeries étonnantes, le bruit des diverses machines laisse entrevoir les conditions de travail des hommes du fond. La suite de la visite s'attarde sur le Puits-Marie, racontant l'histoire de la mine via un passionnant parcours-spectacle.
Tél. 04 387 43 33



Val-Dieu

L'abbaye cistercienne Notre-Dame fut construite en 1216 dans une vallée sauvage et inhospitalière. Surnommée la vallée du diable par la population locale, les moines baptiseront du nom de Val-Dieu leur abbaye, une façon de conjurer les croyances de l'époque. Du Moyen-Âge aux Temps Modernes, l'abbaye sera florissante. Seul l'épisode de la Révolution française interrompit une présence monastique de près de 800 ans.

Tél. 087 69 28 28



Le pays de cocagne

Peu après Dalhem, la route s'aventure en pleine campagne : le Pays de Herve vous ouvre ses portes et ses senteurs. Les vergers se fondent avec le vert tendre des prairies : bienvenue dans ce pays de cocagne où se mêlent de grandes traditions du terroir.

Direction l'abbaye de **Val-Dieu**. La route serpente dans une petite vallée bucolique, accompagnée d'une petite rivière, la Berwinne. Au détour d'un virage, se dévoile l'imposant édifice de Val-Dieu. La route offre de beaux points de vue, les collines et les vallées sont constellées de points blancs : les pommiers et les poiriers d'Aubel annoncent une belle année de récolte. Après 30 kilomètres, l'agréable place de la petite cité vous pousse à effectuer une halte.

Trêve de flânerie : le road book poursuit sa route vers la région des Trois Frontières. Peu après Montzen, c'est la rencontre avec l'un des plus imposants ouvrages d'art de Belgique, le viaduc de Moresnet.

Echappée... Clermont

Un des «Plus beaux villages de Wallonie». Clermont est un livre ouvert sur l'architecture du 17^e siècle, la Renaissance mosane. Le village possède une belle harmonie, avec ici et là des touches de fantaisie que constituent les façades en zinc. Le village se situe à 7 km d'Aubel. Du centre de la petite ville, suivez la direction de Herve ; Clermont se situe sur votre gauche.



Maison du Tourisme de la Basse Meuse

Rue des Béguines, 7 - 4600 VISÉ - Tél. 04 374 85 55

Maison du Tourisme du Pays de Herve

Place de la Gare, 1 - 4650 HERVE - Tél. 087 69 36 70

L'or bleu

Longeant Eupen, le road book rejoint **Limbourg**, petite ville moyenâgeuse, belle à croquer. Une cité à laquelle vous pouvez accéder en moto depuis Dolhain, via le «Thier de Limbourg». La route abrupte, pavée de grès et de galets de rivière se rétrécit avant d'émerger sur la place Saint-Georges.

Peu après, le village de Goé annonce les contreforts du plateau des Fagnes. Non loin du road book, le lac de la Gileppe forme de multiples «criques», découpant à la serpe les collines de la forêt à l'Ouest de l'Hertogenwald. Même s'il a été créé par l'homme, le lac se fond avec bonheur dans le paysage. Les motos vont grimper pour rejoindre les Fagnes.

Echappée... Solwaster

Dans le centre de Jalhay, suivez la direction de Charneux puis de Solwaster (5 km). Ce beau village, est adossé aux Fagnes. Solwaster est l'un de ces villages de l'Ardenne dite herbagère, ayant conservé un caractère typique avec ses nombreuses fermes des 18^e et 19^e siècles. Les habitations sont en moellons de grès et de calcaire ou en colombages.



Limbourg

Sur son éperon rocheux, la petite cité de Limbourg a magnifiquement résisté au temps et a pu préserver son remarquable ensemble architectural. Quand on se balade dans Limbourg, les ruelles qui se tordent, se voûtent, témoignent d'un plan moyenâgeux sauvegardé. La simplicité architecturale, faite de rythmes verticaux, confère à Limbourg son harmonie.



Maison du Tourisme du Pays de Vesdre

Rue de la Chapelle, 30 - 4800 VERVIERS - Tél. 087 30 79 26



Le Centre Nature de Botrange

Il est intégré dans le vaste paysage des Hautes Fagnes. De nombreuses marches, visites guidées et promenades à vélo à travers landes, tourbières et forêts y sont organisées sur différents thèmes comme l'eau, la faune, la flore et les haies. Le Centre possède aussi une «boutique verte» qui propose des cartes de promenades, des publications touristiques, de la littérature sur les Fagnes, ... Le musée du Centre comprend une exposition permanente intitulée «à la recherche des paysages perdus». Elle décrit l'évolution du paysage fagnard. Une autre partie du musée, appelée le «tunnel du temps», dévoile le déplacement du haut plateau par la dérive des continents depuis 500 millions d'années. La 2^e partie de ce tunnel explique l'évolution du paysage suite à l'intervention de l'homme.
Tél. 080 44 03 00

Le sanctuaire de la nature

Bienvenue dans le pays des landes, des tourbières et des châteaux romantiques.

La route traverse un décor sauvage, entre Jalhay et Robertville. La réserve naturelle des Hautes Fagnes constitue le plus vaste territoire protégé de Belgique. Peu après avoir longé le point culminant du pays (le signal de Botrange, à 694 m), vous croisez le **Centre Nature de Botrange**.

La route longe les lacs de Robertville et de Bütgenbach : les paysages sont parfois dignes du Grand Nord canadien. Aux lacs, succède maintenant un paysage vaste et sauvage. Le road book traverse les villages de Honsfled, Holzheim ou Andler, caractérisés par une tonalité blanche. L'enduit qui recouvre les façades isole les murs et les protège de l'humidité : tous ces villages se sont adaptés aux conditions météorologiques du vieux massif. A Schönberg, vous croisez la vallée de l'Our, une rivière méconnue, coulant aux confins de la Belgique. La rivière offre un cours sauvage et torrentueux. Le road book remonte résolument vers le Nord en suivant de belles courbes à travers la forêt de l'Emmelserswald. A Beaumont, c'est l'approche de Stavelot. Là, vous attend une belle route en corniche.

Echappée. Le château de Reinhardstein

*Dominant les gorges de la Warche, le château de Reinhardstein semble en équilibre sur un éperon rocheux et isolé entre les chutes d'eau. Cette forteresse fut construite au 14^e siècle par les seigneurs de Waimes. Lors de la Révolution française, il fut complètement détruit. Le long travail de restauration du professeur Overloop, dans les années soixante, permet à Reinhardstein de retrouver son aspect de burg allemand. On y accède depuis Robertville.
(Tél. 080 44 68 68)*



Maison du Tourisme des Cantons de l'Est

Place Albert 1^{er}, 29 a - 4960 MALMEDY - Tél. 080 33 02 50



Là où coulent les rivières de bitume

Stavelot, un nom qui fait vibrer le cœur des motards avec le circuit mythique de Spa-Francorchamps, tout proche. La ville décline aussi un joli cadre avec ses rues étroites bordées de maisons à colombages. Une cité au passé multiséculaire et prestigieux (ancienne Principauté), qui offre nombre d'atouts. **L'abbaye de Stavelot** est l'occasion de visiter le musée du circuit (voir page 6). La vallée de l'Ambève est votre fil conducteur jusque Trois-Ponts. Là, le road book rejoint Basse-Bodeux et les Villettes, via une route recouverte d'un nouveau revêtement : on se régale !

Dans cette mosaïque de rivières et de ruisseaux bleus, de vallées profondes, de plateaux battus en moto a trouvé ici sa raison

Echappée. La Gleize

Ce petit détour vaut la peine, rie les paysages se déroulant devant votre Trois-Ponts, suivez la route vers Stou. via Co. La Gleize fut le théâtre de t combats durant la nuit du 23 au 24

decembre 1911. La Panzerdivision de Peiper sera stoppée. Dans le musée «Décembre 1944», une quinzaine de dioramas et 80 mannequins, des centaines de photos et un film, des maquettes et des plans de combats rendent compte de cet événement. Un char Tigre II de 69 tonnes trône à l'entrée du musée. (Tél. 080 78 51 91)



L'abbaye de Stavelot

Trois pôles touristiques sont concentrés dans l'abbaye : le musée du circuit de Spa-Francorchamps, le musée de la Principauté de Stavelot-Malmedy et le musée Apollinaire (qui vécut quelques temps ici). La partie consacrée à l'ancienne Principauté est un musée d'histoire, articulé autour du multimédia, d'œuvres d'art qui font revivre, en huit étapes, treize siècles d'un petit Etat ecclésiastique.

Tél. 080 88 08 78

Maison du Tourisme du Pays des Sources

Place Royale, 41 - 4900 SPA - Tél. 087 79 53 53



Le tracé...

La province de Liège est le fruit de la rencontre de plusieurs régions. Ce tracé vous emmène du Val de Meuse vers le Pays de Herve. Ensuite, vous traversez les Cantons de l'Est puis l'Ardenne. Vous suivez les routes du Condroz pour aboutir, après le passage de la Meuse, en Hesbaye.

Le Road book se veut résolument simple, afin de permettre à tous de découvrir notre belle province, à moto... ou autrement !



Dalhem - Fin du RB Hesbaye

40 km

Pays de Herve

Eupen - Remise à zéro

Ardenne Eifel et Fagne

86 km

Ardenne

108 km

Sankt-Vith - Remise à zéro



L'eldorado du biker

Peu après Werbomont, tout change brusquement. Alors que vous roulez dans un paysage d'Ardenne, après la crête, des bocages et prairies annoncent le Condroz, plus rieur. «Ferrières, Terre de Provence en Ardenne», telle est l'indication du panneau quand vous rentrez dans l'entité. Il est vrai que la petite place ombragée du village dégage une impression douce et accueillante : ici, aucune grande route ne vient déchirer le centre, fait de maisons en moellons de calcaire. Sur la place, où la piste de pétanque ne désemptit pas, on se laisse quelque peu bercer par la douceur de vivre qui règne à Ferrières. Un arrêt ici s'impose.

Enfourchant à nouveau les bécanes, poursuivez les traces du road book, vers Hamoir. La route qui plonge vers la vallée de l'Ourthe est un bel enchaînement de larges courbes : un hors-d'œuvre avant la merveilleuse vallée du Néblon, l'Eldorado pour le motard. Plus loin, sur la droite, vous allez effectuer une petite incursion en terre luxembourgeoise, en passant par Jenneret.



Echappée. Le Vallon de la Lembrée

Au carrefour de My, suivez la direction de Bomal. Après 3 kilomètres, à droite, débute la petite vallée de la Lembrée. Le Domaine de Palogne regroupe plusieurs attractions touristiques. Tout d'abord, sur son promontoire, le château fort de Logne, domine la vallée de l'Ourthe. Il constitue un extraordinaire témoin de l'architecture militaire médiévale. Le musée du Comté de Logne, situé dans la ferme de la Bouverie, complète la visite de la forteresse. Au bord de l'Ourthe et de la Lembrée, la ferme de Palogne est dédiée à la détente et aux sports nature. Encore une halte intéressante pour les motards. (Tél. 086 21 20 33)

Ferrières, le musée du jouet

Vous avez encore l'âme d'un enfant ? La visite du musée du jouet s'impose. Le musée possède plus de 1.000 pièces de la fin du 19^e s. à 1950. Certains jouets sont inestimables.

Tél. 086 40 01 98



Maison du Tourisme Ourthe-Amblève

Route de Louveigné, 3 - 4920 SOUGNÉ-REMOUCHAMPS - Tél. 04 384 35 44

Les douces ondulations du Condroz

Peu après la traversée du village de Jenneret, le road book retourne en province de Liège via Ocquier, où trône une des plus belles églises romanes du 12^e siècle. L'itinéraire est à la croisée de l'histoire et du patrimoine de cette région champêtre.

De champs en forêts, de villages en châteaux, vous parcourez en moto ce pays de caractère qui offre une grande variété de paysages. La topographie du Condroz est une succession de collines parallèles entrecoupées de petits vallons. Vous rejoignez Pont-de-Bonne, rendez-vous incontournable des motards.

En suivant le cours du Hoyoux, vous atteignez Huy, charmante petite ville. Le vieux centre et les adorables petites ruelles semblent écrasées par l'imposante collégiale et le fort, en surplomb de la Meuse.

Echappée. Vervoz

Bordant un étang, l'ensemble architectural de Vervoz se compose d'un château et d'une ferme des 17^e et 18^e siècles. Le site est bucolique et enchanteur.



Maison du Tourisme du Pays de Huy-Meuse-Condroz

Quai de Namur, 1 - 4500 HUY - Tél. 085 21 29 15



Le château de Modave

L'architecture du château de Modave l'a hissé au rang de Patrimoine Majeur de Wallonie. Il se dresse fièrement sur une falaise calcaire d'une soixantaine de mètres dominant le Hoyoux : château de plaisance vers l'Est, vrai nid d'aigle vers l'Ouest.

Tél. 085 41 13 69

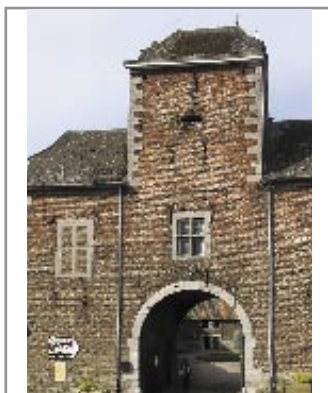




Trace verte

Peu après Moha, nous entrons dans le Parc Naturel des vallées de la Burdinale et de la Mehaigne. Ce parc que vous longez de Huccorgne à Burdinne est le domaine d'une flore et d'une faune remarquables. La superficie du parc est vaste : plus de 11.000 hectares, entre Huy et Hannut. Tout le territoire est soumis à des mesures visant à protéger le patrimoine naturel et humain, en harmonie avec le développement socio-économique de sa population.

En moto, vous remontez le cours de la Burdinale en passant par Huccorgne et Oteppe. Dans Burdinne, la **Ferme de la Grosse Tour** constitue un bel exemple de cette architecture «cense hesbignonne», imposante exploitation dont les bâtiments se disposent autour d'une cour en quadrilatère. Peu après Burdinne, nous quittons le parc via la nationale qui file vers Hannut.



Ferme de la Grosse Tour

Il s'agit de la maison du Parc Naturel. Elle possède une architecture typique du 18^e siècle avec son plan en quadrilatère qui offrait une défense efficace. Un porche colombier donne accès à la cour intérieure.

Tél. 085 71 28 92

Echappée. Lavoir

Peu avant l'entrée du village de Huccorgne, une petite route vous permet de rejoindre le joli hameau de Lavoir. Isolée sur son promontoire, l'église Saint-Hubert semble veiller sur le petit hameau, fait de vieilles constructions en moellons de calcaire. (Tél. 04 286 92 70)



Maison du Tourisme des Vallées de la Burdinale et de la Mehaigne

Ferme de la Grosse Tour - Rue de la Burdinale, 6 - 4210 BURDINNE - Tél. 085 71 28 92

Le grenier de la Belgique

La Hesbaye est une des terres les plus fertiles d'Europe. Dans les villages que vous traversez ont été mis au jour des vestiges néolithiques.

Vallée mosane et plateau hesbignon : tels sont les ingrédients diversifiés qui confèrent à ce grenier de la Belgique son double visage; donjons et châteaux ont fleuri au Moyen Âge, parfois transformés plus tard en demeures de plaisance ou en fermes-châteaux. Le plus bel exemple est celui de **Jehay**. La Révolution industrielle a également fortement marqué le paysage de la vallée mosane. Bref, vous roulez ici en terre d'histoire et de patrimoine. Un patrimoine essentiellement rural que vous découvrez avec plaisir en sillonnant les rues des villages de Hesbaye et du centre de **Hannut**.

*Echappée. **Blehen, la brasserie du Flo***

Située dans les locaux de l'ancienne maison communale, la brasserie du Flo est une micro-brasserie d'une capacité n'excédant pas, actuellement, 600 litres par brassin. Le processus de fabrication est tout à fait artisanal. Après le brassage en cuve, le moût passe dans une cuve-filtre pour retourner dans la première cuve où il sera porté à ébullition et houblonné. Il est ensuite refroidi et passe en

cuve de fermentation durant 5 à 6 jours. Intervient alors la phase de garde en cuve réfrigérée et enfin la mise en bouteille.

(Tél. 0476 80 33 10)



Jehay

Il s'agit d'un des plus beaux châteaux de Belgique. Son aspect actuel date essentiellement des 16^e et 17^e siècles, mais certaines parties remontent au Moyen-Âge. Riches collections du dernier propriétaire privé à l'intérieur et charmant parc arboré aux alentours.

Tél. 085 31 17 16



Maison du Tourisme «Hesbaye et Meuse»

Rue de la Paix Dieu, 1b - 4540 AMAY - Tél. 085 21 21 71



La fuite vers la Meuse

En suivant le Geer qui se jette dans la Meuse, le road book rejoint le bassin du fleuve, à hauteur de Visé. Situé à cheval entre les provinces du Limbourg et de Liège, le Geer se joue de la Flandre et de la Wallonie en ignorant la frontière linguistique. Dans ce pays de cultures et de champs, la petite rivière trace un beau sillon verdoyant. Cette partie de l'itinéraire s'adresse particulièrement aux débutants qui sont peu habitués à la lecture d'un road book. Les carrefours sont peu nombreux. A Bassenge, se découvre la curieuse tour d'**Eben-Ezer**. Vers Haccourt, le changement de décor est brutal, étonnant. L'itinéraire nous plonge dans la vallée de la Meuse, vaste et lumineuse. A Visé, ville de caractère, le road book se clôture à hauteur de Dalhem. Ceux qui le désirent pourront rejoindre directement le centre de Liège en longeant la Meuse.

Echappée. Le fort d'Eben-Emael

Les gros murs en béton du fort que vous découvrez, semblent inexpugnables. Pourtant l'une des plus grandes forteresses d'Europe, gardant le passage du canal, fut un colosse aux pieds d'argile. Telles de frères libellules, des petits planeurs allemands se posèrent le 10 mai 1940 sur les toits du fort. Les troupes aéroportées allemandes s'emparèrent sans coup férir de l'imposante défense sans qu'elle ait pu tirer le moindre coup de canon... Vous rejoignez Eben-Emael en suivant, de Bassenge, la N 619. (Tél. 04 286 28 61)



ben-Ezer

ur le sommet de la colline, un énorme aigle, un sphinx, un taureau et un lion surgissent du ciel bleu. Eben Ezer est l'un des châteaux les plus extravagants de la Belgique. Construit par Robert Garcet, cette demeure en silex surprend avec ses tours flanquées de ces sculptures.



Maison du Tourisme de la Basse Meuse

Rue des Béguines, 7 - 4600 VISÉ - Tél. 04 374 85 55

Liège, la belle

La traversée de Liège en bordure de Meuse de Liège offre un beau panorama sur le patrimoine bâti de la cité ardente : églises romanes et gothiques, palais de la Renaissance ou demeures prestigieuses. Face à la Maison du Tourisme du Pays de Liège, lieu de début et de fin du road book, se situe l'**Archéoforum**, ouvert depuis novembre 2003. Sur l'autre rive, vous vous retrouvez en Outremeuse, un îlot au caractère bien trempé : restaurants de caractère, tavernes à l'ambiance à nulle autre pareille.



Maison du Tourisme du Pays de Liège

Place Saint-Lambert, 32-35 - 4000 LIEGE - Tél. 04 237 92 92

Echappée. Le Musée Auto-Rétro

A Trooz, une belle collection privée d'autos relate toute l'évolution technique de l'automobile du 20^e siècle. Une expo dédiée aux amoureux des belles mécaniques anciennes.



Plus de 110 anciennes Citroën (dont une belle C4 Torpedo décapotable de 1932), et Renault sont visibles ainsi qu'une vingtaine d'autres marques. Le musée possède également 25 motos historiques. Ouvert le dimanche.

(Tél. 04 351 71 98)

L'Archéoforum

Dans une scénographie «sons et lumière» sont présentés des vestiges, témoins de toute l'histoire de la Cité Ardente. De la Préhistoire à la destruction de la cathédrale Saint-Lambert, le visiteur remonte plus de 8.000 ans d'histoire.

Tél. 04 250 93 71



Maison du Tourisme des Thermes et Coteaux

Parc des Sources, 24 - 4050 CHAUDFONTAINE - Tél. 04 361 56 30

Nous vous proposons ce road-book individuel, simple d'utilisation et précis, il vous permet de progresser à votre rythme, l'allure étant libre. Chacun part quand il veut et s'arrête quand bon lui semble. Il ne s'agit ni d'une course ni d'un rallye. Le road-book a été reconnu réellement sur le terrain. Il n'est, par

contre, jamais inutile de le vérifier sur la carte (pages 14-15) et d'emmener une carte précise de la province, elle vous donnera également des informations précieuses. Nous optons évidemment pour des itinéraires pittoresques et sinueux (la Hesbaye bénéficie de longues lignes droites, idéales pour les débutants).

Bonne route et prudence.

Départ Place St Lambert à Liège Dir. Herstal via rue Léopold			
0,3	0,3		Gauche puis RSP dir. Herstal N671
1,7	2,0		Droite dir. Aachen
0,5	2,5		Gauche dir. Visé
0,2	2,7		Droite dir. Visé N653
2,5	5,2		Gauche dir. Visé
0,2	5,4		Droite dir. Saive N642
3,2	8,6		Droite dir. Aubel
1,9	10,5		Gauche dir. Liège
0,2	10,9		Droite dir. Blegny
		RSP	Dir. Blegny
1,5	12,4		BLEGNY - Gauche dir. Blegny Mine
2,1	14,5		Suivre route des Vergers
3,9	18,4		DALHEM (*) - Dir. Val-Dieu RSP
6,6	25,0		VAL DIEU - Gauche dir. Aubel N650
5,0	30,0		Gauche dir. Maastricht N649
1,0	31,0		Droite dir. Vaals
1,5	32,5		Gauche dir. Gemmenich
5,0	37,0		HOMBOURG - Droite dir. Montzen
4,0	41,0		MONTZEN - Droite dir. E40

Val de Meuse

Pays de Herve





1,5	42,5		Gauche dir. Aachen
3,5	46,0		Droite dir. Hausset
1,5	47,5		Droite dir. Eupen
	RSP		Dir. Eupen
	58 Km		EUPEN > Centre
	0,0		RSP N61 Dir. Verviers
7,0	7,0		Gauche (-7.5 T) RSP dir. Limbourg
2,5	10,5		Gauche dir. Goé > La Gileppe
3,0	13,5		Droite N629
1,0	14,5		Droite (Route dégradée) N620
5,0	19,5		Droite dir. Baraque Michel N68
10,0	29,5		Gauche dir. Waimes N676
14,0	43,5		Gauche dir. Bütgenbach N632
6,0	49,5		Droite RSP N632 dir. Bülingen
6,5	56,0		Droite dir. Hunningen
	RSP		Dir. Honsfeld
3,0	59,0		Gauche dir. Holzheim
4,0	63,0		HOLZEIM Droite dir. Medenhorf
6,0	69,0		Droite dir. Schönberg N626
	RSP		Dir. St Vith N626
17,0	86,0		ST-VITH

Pays de Herve

Ardenne Eiffel et Fagne

Le road-book se présente en colonnes comme suit...

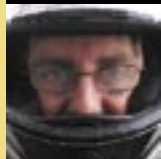
- Première colonne > indique les kilométrages partiels d'un carrefour à l'autre. Il s'agit de l'information la plus importante.
 Deuxième colonne > indique les kilomètres cumulés. Cette indication peut varier d'un compteur à un autre.
 Troisième colonne > indique les localités où nous passons ainsi que les conseils pour suivre l'itinéraire prévu.
 RSP > restez sur la route principale (si vous n'avez aucune indication, continuez tout droit sur la principale)
 Si vous êtes perdu, n'hésitez pas à demander votre chemin. Les habitants du coin vous le préciseront avec plaisir.

ST VITH - Suivre N62. Dir. Malmedy							
15,0	15,0		LIGNEUVILLE Gauche Dir. Bellevaux	Ardenne			
0,5	15,5		Gauche				
		RSP	Dir. Bellevaux				
5,5	20,0		Gauche Dir. Stavelot				
		RSP	Dir. Stavelot				
8,0	28,0		Droite Dir. Malmedy				
1,0	29,0		Gauche Dir. Trois-Ponts N68				
6,0	35,0		Gauche Dir. Manhay N66				
		RSP	Dir. Huy N66				
35,0	70,0		HAMOIR - Gauche Dir. Ciney N623			Condroy	
10,0	80,0		OCQUIER - Droite dir. Huy N641				
16,0	96,0		Droite Gauche Dir. Huy				
12,0	108,0		Arrivée à Huy				
0,0	0,0		HUY - Gauche le long de la Meuse dir. Namur				
0,0	RSP		Suivre dir. E42 N643				
5,0	5,0		Droite dir. N643a Huccorgne	Hesbaye			
0,5	5,5		Gauche dir. N652 Buridinne				
		RSP	Suivre dir. Burdinne				
12,5	18,0		BURDINNE - Droite dir. Hannut	Hesbaye			
	RSP		Suivre dir. Hannut N80				
10,0	28,0		Droite dir. Hannut centre N80				
1,5	29,5		HANNUT Droite dir. N64 Huy Waremme				
6,5	36,0		Gauche dir. N69 Waremme				
9,0	45,0		Waremme Dir. N69 Oreye				
	RSP		Suivre dir. Oreye				
9,0	54,0		Droite dir. N3 Liège				
11,0	65,0		Gauche dir. Juprelle				
5,0	70,0		Dir. Bassenge			Val de Meuse	
4,0	74,0		Gauche droite dir. Visé				
4,0	78,0		Droite dir. Visé				
6,0	84,0		Droite dir. Liège				
1,0	85,0		Droite dir. Liège				
2,5	87,5		Gauche dir. Dalhem Richelle				
2,5	90,0		Droite dir. Dalhem				
2,0	92,0		DALHEM (*) - Retour sur le road book Liège St Vith	Pays de Herve			

5 avis de motards au quotidien...

Ou, pourquoi utiliser une moto pour aller au boulot ?

Patrick : Comptable

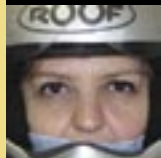


(re) Roule depuis 2003
Moto actuelle
Yamaha Fazer 600S

«... la moto me procure une sensation de liberté, d'évasion. J'apprécie particulièrement quelques balades dans le Nord de la France, l'Allemagne ou la Hollande.

En fait, ma moto, j'aimerais l'utiliser encore plus souvent...»

Marianne : Illustratrice



Roule depuis 1997
Moto actuelle
Suzuki SV 650

«...la moto, c'est un sentiment de liberté inégalable ! Elle a quelque chose de grisant. Le plaisir de retrouver les odeurs, les parfums de la nature.

Pouvoir se faufiler dans la circulation et éviter les sempiternels embouteillages de la cité aux heures de pointe...»

Yves : Photographe



Roule depuis 1974
Moto actuelle
Yamaha XT 600

«...ma moto me permet de me déplacer sur petits parcours de façon rapide, ludique et relaxante. Ce type de moto me semble être une solution assez économique. Un gros scooter me plairait peut-être aussi (je suis un nostalgique de la Vespa)...»

Nicole : Graphiste

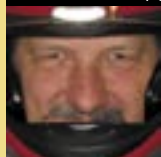


Roule depuis 2001
Moto actuelle
Yamaha Majesty 125

«...J'aime son côté pratique et rapide dans les embouteillages, sa boîte automatique et sa protection contre l'humidité. Son seul défaut ?

Ne pas avoir trois places... Notre scooter est un deuxième véhicule, que je partage avec Jacques, mon époux...»

Patrice : Illustrateur



Roule depuis 1978
Moto actuelle
BMW GS1150 Adv

«...La moto est mon véhicule principal, toute l'année : moto, boulot, dodo. Cela me fait 100 km par jour, toujours par des petites routes. Le week-end, j'en profite parfois pour une escapade motarde entre amis en France, en Allemagne... ou en province de Liège !...»

Une fille et des

Caroline Damoiseau est l'une des rares filles à rouler en moto de compétition, une discipline sportive exigeante qui demande un grand courage et une parfaite maîtrise de soi. Depuis six ans, ce petit bout de femme s'est forgé un nom dans les paddocks. Rencontre avec une Liégeoise passionnée et une championne.

Caroline débute en 1997... Sur scooter à l'âge de 16 ans. «C'est papa qui m'a inculqué la passion...», nous explique-t-elle. Il s'occupait de la sécurité à Francorchamps. Petite, sur le circuit mythique, elle regardait déjà les bolides derrière les bottes de paille...

Du scooter, elle passe à la moto de course en coupe Aprilia 125 cm³ où elle se fait remarquer : elle termine à la 17^e place pour sa première saison. Après un stage de pilotage, elle affûte ses trajectoires et titille le chrono.

Elle n'hésite pas à freiner plus tard, pose le genou et accentue ses angles d'attaque. Stéphane Mertens la remarque et trouve son pilotage «propre».



Déçue des courses organisées en Belgique, elle tente sa chance en France. «...A Erpemmer, nous roulions dans un zoning industriel, avec comme seule protection des bottes de paille placées ici et là, et des murs pour l'arrêter en cas de chute...». Dans le pays de Voltaire, Caroline découvre la Coupe Aprilla 125, des machines préparées pour la compétition. Elle roule sur des circuits de référence (Magny-Cours, Le Mans...) et apprend beaucoup. Elle connaît des moments heureux, d'autres plus difficiles. Comme ce fichu début d'année où elle serre par trois fois son moteur...



Même les chutes font partie de l'apprentissage. «...Si tu tombes, c'est que tu vas vite... il faut redémarrer de suite, l'appréhension te quitte rapidement...».



En lever de rideau des 24 Heures de Liège en 2002, elle termine 5^e sur «son circuit fétiche». Francorchamps est un circuit pour gros cœur. «...En bas du raidillon, tu te sens écrasée... A Spa, il faut te battre tout le temps avec ta machine...». Un sport qui demande une excellente condition physique. Les déhanchements sont perpétuels et exténuants, surtout sur les courses en France, bien plus longues qu'en Belgique.

En 2002, elle obtient le «Casque d'Or», comme meilleur espoir moto, un mérite sportif accordé par ses pairs et le public : sa plus belle récompense.

Cette année, Caroline Damoiseau attend un heureux événement : elle quitte un temps le monde de la course. Mais l'appel des longues courbes sera le plus fort : Caroline reviendra plus motivée que jamais, prête à affronter le démon de la vitesse.

*Propos recueillis par
Patrice Moray et Pierre Pauquay*

La moto en plein boom

Pour en savoir plus...



Il existe 3 revues mensuelles belges uniquement consacrées aux plaisirs et techniques de la moto, Moto et Loisirs, Moto 80 et Moto Pulsion : en vente dans toutes les bonnes librairies. Elles vous permettront, si vous ne les connaissez pas déjà, d'approfondir vos connaissances motardes.

www.moto-loisirs.be

www.moto80.be

www.motopulsion.be

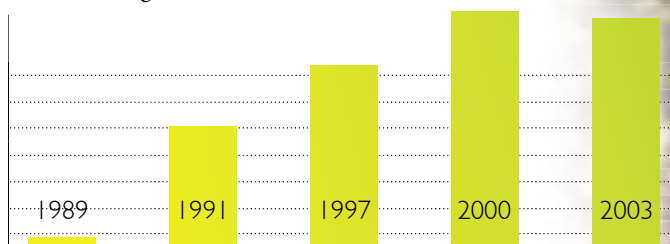


Vaut le détour également, la bande dessinée «JOE BAR TEAM», caricature pleine d'humour des travers des motards jeunes et moins jeunes.

www.joe-bar-team.com

Esprit de liberté, alors que les voitures s'embouteillent de plus en plus, la moto roule sur un nuage. Les immatriculations ne cessent de grimper.

Le secteur de la moto est toujours en pleine évolution. En 1989, les ventes de motos neuves stagnaient à 759 immatriculations. Elles se sont par la suite envolées : 11.179 en 1991, 17.694 en 1997 et 22.224 l'an dernier. Avec toutefois un record de vente en l'an 2000 où l'on a vendu 25.319 motos. En occasion, le phénomène est identique, sur une courbe vertigineuse ascendante : 32.148 motos se sont échangées en 1989, 45.454 en 1995 et 61.516 en 2003 !



Les grosses cylindrées ont la faveur du public. Le motard souhaite puissance et souplesse, un binôme important également pour la sécurité. L'an dernier, les motards ont choisi en grand nombre les 500 à 750 cc (6.133), puis les 750 à 1000 cc (4.766 ventes). A titre de comparaison, les petites de moins de 250 cc n'ont pas trop la cote : 1.392 ventes. En occasion, nous retrouvons approximativement le même pourcentage.

Dans la province de Liège, les motos neuves comme celles d'occasion correspondent en gros à 10 % du parc moto en Belgique. En 2003, 2.174 nouvelles motos ont sillonné notre province contre 5.881 d'occasion. Les Japonaises se taillent la part du lion. Honda en tête (4.766 immatriculations neuves et d'occasion), suivi de Yamaha (4.657) et Suzuki (3.025) forment un trio indéboulonnable. Quatrième, BMW (marque européenne) effectue là une belle percée (2.390 unités), suivie de Kawasaki (1.480) et Harley-Davidson. Les belles italiennes suivent, comme Ducati et Aprilia. (Source : FEBIAC)



La sécurité

Si ces chiffres d'immatriculation sont en forte hausse, les accidents, eux, ont fortement baissé au cours de la décennie écoulée : 31% de morts et de blessés graves en moins parmi les motocyclistes et 61% de moins parmi les cyclomotoristes.

Les motards piloteraient-ils mieux ? Les formations de conduite défensive semblent, en tout cas, porter leurs fruits. Les motos ont aussi considérablement évolué dans le domaine de la sécurité. Les pneumatiques, suspensions et systèmes de freinage (ABS...) rendent la conduite sur deux-roues de plus en plus sûre. Mais plus qu'ailleurs, l'humilité reste de mise en moto. Le motard reste vulnérable dans le trafic. A lui d'aborder un style de conduite défensif. Malgré cela, l'automobiliste est responsable en grande partie d'un accident avec une moto. De ce côté, un sérieux travail de sensibilisation devrait s'opérer.

Il faut vivre sa moto...



Sentiments de liberté, vitesse, indépendance et surtout mobilité rendent ce moyen de locomotion de plus en plus attractif. De plus ou moins 140.000 motos immatriculées début des années 90 on en compte aujourd'hui près de 320.000. Elles circulent parmi presque 5.000.000 de voitures.

D'un côté des motards, usagers vulnérables en équilibre sur 2 roues, de l'autre des usagés «campés» sur 4 roues bien à l'abri, presque isolés du monde extérieur car cocoonés dans leur auto. Il est logique que des incompréhensions apparaissent entre ces deux mondes.

Une connaissance de l'ensemble des usagers de la route doit nous permettre d'acquérir la tolérance nécessaire à son partage. Il est donc essentiel d'adopter une conduite non pas défensive (ce qui suppose une attaque) mais bien préventive.

Il faut garder à l'esprit, amis motocyclistes, que vous n'êtes «qu'un feu de croisement» et la nuit, un de plus parmi tant d'autres. Soyez attentif que bien souvent l'automobiliste ne vous a pas vu, la puissance de votre machine surprend.

Ayez l'honnêteté de mettre tous les atouts de votre côté : quelque part, quelqu'un vous attend (en entier) quelqu'un qui vous aime et a besoin de vous.

Le Fédémotard.

Guide du savoir vivre motard

Ne zigzaguez pas entre les voitures.

Ne restez pas dans l'angle mort.

Ne surprenez pas par des accélérations rageuses.

Vous n'êtes pas obligé de remonter les files.

Respectez les normes sonores (pas de pot bruyant)

Ne roulez pas plein phare.

Portez un équipement ad hoc.

Vitesse = danger, modérez donc celle-ci

Adoptez une conduite préventive.

Respectez les distances entre véhicules.

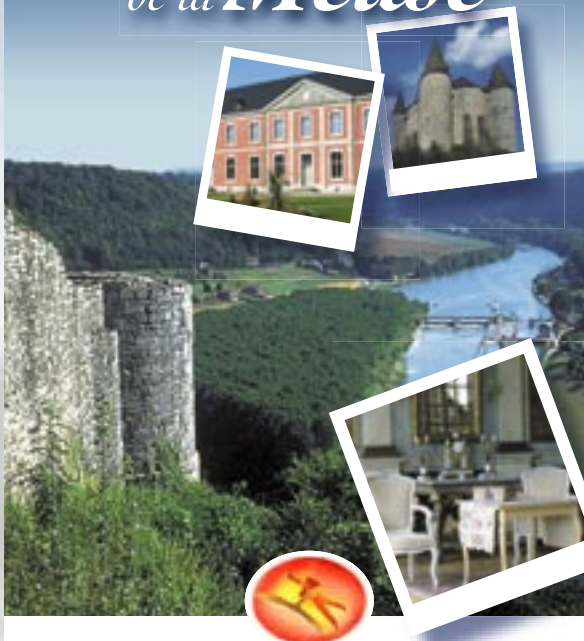
Respect et tolérance = savoir vivre.



PROVINCE DE NAMUR

PROVINCE DE LIÈGE

Châteaux de la Meuse



LA WALLONIE. LA CHALEUR DE VIVRE.

La Meuse, un des plus beaux fleuves d'Europe occidentale, draine la vie humaine et constitue une voie d'échanges depuis des siècles, voire des millénaires.

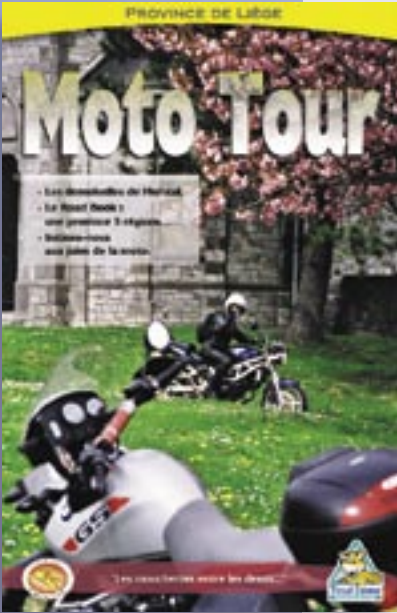
Au Moyen-Âge, quand se dessinent Duchés, Comtés et Principautés, les ambitions et luttent territoriales qui marquent cette époque se traduisent dans le paysage par l'édification de castels, places

fortes et autres forteresses, souvent en des lieux stratégiques. Plus tard, au gré des circonstances, ces lieux dépourvus de confort évolueront vers des châteaux de plaisance ou passeront à l'état de ruines. Par ailleurs, quand, du 17^e au 19^e siècles, s'ébaucheront les luttes entre Nations, apparaîtront aussi des citadelles.

Moins célèbres que leurs homologues du Val de Loire, les forteresses, châteaux et

citadelles de la Meuse méritent d'être mieux connus. Et si, jadis, Comté de Namur et Principauté de Liège ont fréquemment croisé le fer sous les remparts de ces ouvrages fortifiés, c'est bien paisiblement que les Provinces namuroise et liégeoise vous invitent aujourd'hui, de concert, à découvrir le long de la Meuse et dans l'arrière-pays un de leurs plus beaux patrimoines...

La brochure «Châteaux de la Meuse» est disponible dans les Maisons du Tourisme de la Province de Liège...



Belles, rapides et racées, les motos ont toujours fasciné les hommes. La moto et la province de Liège connaissent une longue histoire d'amour. Depuis le temps où les marques liégeoises Gillet, Saroléa et autres FN écumaient les courses des Grands Prix ou quand elles sillonnaient toutes les routes et les pistes du monde. A Francorchamps, les motos ont gravé les plus belles pages de l'Histoire de la compétition. Et puis, il y a ces routes... belles et sinueuses. Du Condroz rieur aux lacs et forêts sombres de l'Ardenne, des vallées encaissées aux sommets des Hautes Fagnes, la découverte en moto de la province de Liège prend une tout autre saveur. A consommer sans modération grâce à notre road book. Mais gare aux excès : la moto représente un fabuleux moyen d'évasion, mais demande sagesse et humilité à son guidon...

