



Histoire de l'association Moto-Liberté

L'utilisation de la maniabilité énergétique d'une moto

Author: Les membres de l'association

Institute: Moto-Liberté asbl

Date: January 1, 2022

Version: 1.00



Table des matières

1	Licence d'utilisation	1	5	L'année 2019	13
				5.1	L'Assemblée Générale . . . 13
				5.2	Les activités 14
				5.3	Les événements 16
				5.4	Les compétitions 20
2	L'intuition de l'association	2	6	L'année 2020	24
2.1	Le début de la Moto-École	2		6.1	L'Assemblée Générale . . . 24
2.2	La maniabilité	2		6.2	Les activités 27
2.3	L'apport de la Maniabilité sur les élèves	3		6.3	Les événements 29
2.4	L'idée d'une association	4		6.4	Les compétitions 30
2.5	Le bikersland 2018	4		6.5	Les divers 33
				6.6	Les témoignages 35
3	La création de l'asbl	5	7	L'année 2021	41
3.1	Les statuts de l'asbl	5		7.1	L'Assemblée Générale . . . 41
3.2	L'AG constitutive	6		7.2	Les activités 43
3.3	Les coordonnées de l'asbl	6		7.3	Les événements 46
3.4	Le fonctionnement de l'asbl	7		7.4	Les compétitions 47
				7.5	Les divers 49
				7.6	Les témoignages 50
4	L'année 2018	9			
4.1	Les membres	9			
4.2	Les événements	10			
4.3	Les compétitions	12			

Chapitre 1 Licence d'utilisation

Ce document est distribué sous la licence Créative Commons (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/be/>)



Paternité - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage des Conditions Initiales à l'Identique 2.0 Belgique.

Vous êtes libres

Vous êtes libres :

- de reproduire, distribuer et communiquer cette création au public
- de modifier cette création

Selon les conditions suivantes :

- **Paternité.** Vous devez citer le nom de l'auteur original de la manière indiquée par l'auteur de l'œuvre ou le titulaire des droits qui vous confère cette autorisation (mais pas d'une manière qui suggérerait qu'ils vous soutiennent ou approuvent votre utilisation de l'œuvre).
- **Pas d'Utilisation Commerciale.** Vous n'avez pas le droit d'utiliser cette création à des fins commerciales.
- **Partage des Conditions Initiales à l'Identique.** Si vous modifiez, transformez ou adaptez cette création, vous n'avez le droit de distribuer la création qui en résulte que sous un contrat identique à celui-ci.

À chaque réutilisation ou distribution de cette création, vous devez faire apparaître clairement au public les conditions contractuelles de sa mise à disposition.

La meilleure manière de les indiquer est un lien vers cette page web (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/be/>).

Chacune de ces conditions peut être levée si vous obtenez l'autorisation du titulaire des droits sur cette œuvre.

Rien dans ce contrat ne diminue ou ne restreint le droit moral de l'auteur ou des auteurs.

Chapitre 2 L'intuition de l'association

2.1 Le début de la Moto-École

Début 2016, les responsables de l'auto-école Liberté cherchent un pilote pour reprendre le nouveau pôle moto de l'école.

Pierre accepte et se partage les motos de l'auto-école Liberté à Dinant et de Copicam à Bruxelles.

Fin 2017, Copicam perd son terrain de manœuvres à Bruxelles et décide donc d'arrêter la moto. L'auto-école Liberté demande à Philip (moniteur de Copicam depuis plusieurs années) de les rejoindre comme moniteur moto.

Depuis 2018, l'auto-moto-école Liberté compte deux moniteurs moto.



2.2 La maniabilité

Depuis 2015, Pierre suit des stages de maniabilité énergétique à Metz. Il commence en 2016 à utiliser ces techniques particulières dans ses cours avec quelques exercices spécifiques. En septembre 2017, un centre d'examen change les règles de notation pour l'examen de manœuvres sur terrain privé. Une des nouvelles règles dit que "ne pas utiliser l'embrayage (éventuellement les gaz) dans le slalom et les "huits" est considéré comme un erreur". Donc, la question était de trouver une technique qui permettrait de réussir les "huits" et d'avoir en plus un discours pédagogique sensé. Après diverses discussions et débats avec certains "anciens moniteurs-moto", Pierre décide de passer définitivement

la formation des candidats au permis moto sur des techniques de maniabilité énergétique (hyper-maniabilité).

Depuis 2018, Philip et Pierre travaillent exclusivement sur ces techniques.

2.3 L'apport de la Maniabilité sur les élèves

A tous les stages auxquels j'ai pu assister, les formateurs insistaient sur la maîtrise de la moto, en d'autres termes, c'était moi, le pilote, qui devait maîtriser la moto et l'obliger à faire ce que je voulais. La maniabilité énergétique nous apprend tout autre chose, comment ne pas maîtriser la moto mais bien maîtriser son corps, laisser faire la moto et utiliser tous ces atouts pour aider au pilotage.

Dans les stages de maîtrise traditionnels, les instructeurs nous forment comme à un "match de boxe", il faut vaincre la moto. Depuis les stages de maniabilité énergétique, je retrouve la logique de l'Aïkido, cet art martial que je pratique depuis 20 ans, et qui consiste à utiliser la force de l'autre. Avec la maniabilité énergétique, j'ai appris à utiliser la physique de la moto au mieux sans la contraindre.

C'est bien la manière de procéder dans beaucoup d'autres sports, laisser faire l'autre et se maîtriser soi-même.

Par exemple en équitation, le principe de base est d'amener en douceur le cheval au bon endroit et ensuite le laisser faire son travail de saut d'obstacles. Comme le skieur qui doit d'abord positionner son corps de la bonne manière puis laisser glisser les skis correctement sans les forcer, sinon c'est la chute. Un autre exemple encore, que je connais bien, est le pilotage d'un avion, laisser faire l'avion, ne pas le contrer et utiliser au maximum la physique des fluides pour comprendre comment réagit l'avion afin de l'exploiter au mieux. En temps que remorqueur de planeur, si je ne laisse pas faire l'avion et que je dois lutter contre lui, je n'arriverai pas à faire un bon remorquage surtout avec des élèves pilotes de vol à voile.

Les formations de maniabilité énergétique ont totalement révolutionné la manière de donner cours et de former les élèves pour passer les manœuvres à l'examen du "terrain privé". Mon collègue, plus ancien moniteur que moi, en est maintenant convaincu, d'autant plus qu'il retrouve ses anciennes sensations de jeunesse quand il faisait du circuit de vitesse mais maintenant il roule à basse vitesse.

La maîtrise des élèves à basse vitesse est maintenant impressionnante et cela se ressent aux examens avec un meilleur taux de réussite mais aussi sur la voie publique par de meilleurs positionnements, comportements, réactions dans les situations critiques comme les carrefours, ronds-points et autres circulations en ville. L'utilisation de la



moto à basse vitesse ne leur fait plus peur.

Une fois que l'on sait marcher, on peut courir. Le comportement et les trajectoires sur des chaussées plus rapides ne posent plus de soucis sans même l'expliquer aux élèves, cela devient naturel.

2.4 L'idée d'une association

Très vite le soucis du perfectionnement des élèves dès qu'ils ont réussi leur permis (provisoire ou définitif) est mis en avant.

Comment leur apporter du perfectionnement ?

Après plusieurs discussions, les moniteurs de la moto-école ont décidés de continuer leur travail pédagogique avec les jeunes motards et, par extension, à tous les motards qui souhaitent se former.

2.5 Le bikersland 2018

Lors d'une rencontre, dans le cadre d'un tout autre projet, avec les responsables du circuit de Mettet, les organisateurs du Festival de la moto demande à la Moto-École de monter un stand de démonstration de Moto-Gymkhana.

L'occasion rêvée pour créer une structure associative afin de gérer ce Bikersland et ensuite de poursuivre en proposant des stages de perfectionnement.



Chapitre 3 La création de l'asbl

3.1 Les statuts de l'asbl

Une équipe de base se met au travail pour rédiger les statuts de l'asbl.

L'objet social de l'association est :

”L'association a pour but, à l'exclusion de tout but lucratif, La contribution, par tous moyens à sa disposition, à la promotion et au développement d'activités de toutes natures et notamment culturelles, éducatives, caritatives, relationnelles, touristiques et sportives, autour de la Moto et Motocyclette ou à partir de celle-ci. Par ses activités, elle aura entre autres vocation à apporter de l'expérience dans le pilotage et de sécurité de la moto entre autres pour les personnes qui ont obtenu leur permis récemment.

Pour atteindre cet objectif, l'association pourra exercer toute activité de formation, d'animation, d'organisation de stages, de balades ou voyages, de compétitions, de cours nécessaires au soutien et/ou à l'accompagnement de projets directement liés à la moto et à l'acquisition d'expérience de pilotage moto.”

L'association peut gérer, organiser toutes les activités motocyclette pour autant que l'objet social soit respecté, ce qui nous laisse beaucoup de marge de manœuvre.

3.2 L'AG constitutive

Le 11 février 2018, une Assemblée Générale est tenue pour la constitution de l'asbl

Quatre personnes étaient présentes et se sont mises d'accord pour la constitution du premier Conseil d'Administration.

- **Maxime REZETTE** : Administrateur (Président).
- **Denis REZETTE** : Administrateur.
- **Hervé CAUDRON** : Administrateur.
- **Pierre WILLOT** : Délégué à la gestion journalière.

Les documents sont déposés au greffe du tribunal le 22 février 2018 et sont publiés au Moniteur-Belge

Lien vers les documents constitutifs de l'asbl au Moniteur-Belge
(http://www.ejustice.just.fgov.be/tsv_pdf/2018/02/26/18306404.pdf)

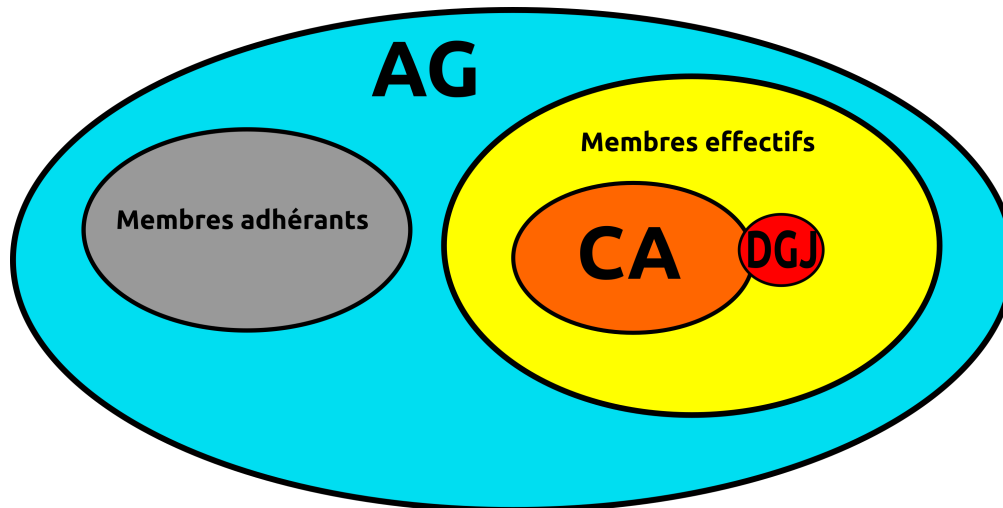
3.3 Les coordonnées de l'asbl

Moto-Liberté asbl

- Rue Haut Vent 34
- B-5070 Fosses-La-Ville
- Belgique
- Téléphone : 071 77 36 17
- Courriel : [info\[at\]moto-liberte.be](mailto:info[at]moto-liberte.be)
- Banque Belfius : BE76 0689 0972 1395
- TVA : BE-0690.858.447

3.4 Le fonctionnement de l'asbl

3.4.1 Le schéma



3.4.2 Le lexique

- **ASBL** : Association Sans But Lucratif
- **AG** : Assemblée Générale
- **CA** : Conseil d'administration
- **DGJ** : Délégué à la Gestion Journalière
- **OJ** : Ordre du Jour
- **ROI** : Règlement d'Ordre Intérieur

3.4.3 L'organisation

- L'**AG** est constitué de membres. Elle est souveraine et prend acte de toutes les décisions concernant l'ensemble des choix de l'asbl. L'ensemble des membres est le pouvoir exécutif de l'association.
 - **Membres adhérents** sont automatiquement inscrits lors de stage. Ils peuvent donner leur avis mais n'ont pas droit de vote lors des AG.
 - **Membres effectifs**, qui payent une cotisation, ont le droit de vote lors d'une AG (une personne = une voix).
- L'**AG** nomme des membres effectifs dans le **CA**
- Le **CA** choisit, en interne, les différentes fonctions (comme le président, trésorier, secrétaire, . . .) si il y a lieu d'être.
- Le **CA** veille tout au long de l'année à ce que les décisions de l'AG soient respectées et vérifie que les membres respectent bien le ROI et les statuts dans les diverses activités de l'asbl. Il est le pouvoir législatif. Les membres du CA restent en contact toute l'année pour se tenir au courant présentiellement ou numériquement des activités en cours.
- Le **Délégué à la Gestion Journalière** est la cheville ouvrière qui crée un lien entre les membres qui œuvrent sur le terrain et le CA. C'est à lui qu'incombe les tâches administratives suite aux décisions de l'AG (Comptabilité, publication au Moniteur Belge, Contact avec les fédérations, événements et administrations, . . .)
- À chaque AG :
 - un **OJ** doit être proposé à tous les membres.
 - il y a la possibilité de modifier ou adapter le **ROI** qll y a la possibilité de modifier ou adapter le ROI qui est un règlement plus précis et plus adapté que les statuts qui sont posés au Moniteur Belge (chaque modification des statuts est payante, pas le ROI).

Chapitre 4 L'année 2018

4.1 Les membres

Administrateurs : 3

Délégué à la gestion : 1

Membres effectifs : 1

Membres adhérents : 5

Hervé CAUDRON, un administrateur, est devenu malade. Il devait faire le pèlerinage de la Madone des Motards au mois d'août, mais il a annulé au dernier moment parce qu'il ne sentait pas la force de faire ce voyage de 1800 km sur la semaine.

Hervé est devenu de plus en plus malade avec des séjours à l'hôpital de plus en plus longs, il avait un cancer qui s'est généralisé.

4.2 Les événements

4.2.1 Bikersland (Festival de la moto)

Informations

- **Date** : le 17 et 18 mars
- **Lieu** : le circuit de Mettet
- **Météo** : neige, gelée

Déroulement Le vendredi 16 mars, Philip, Hervé et Pierre amènent le matériel et les motos sur le terrain du Bikersland. Le froid a été déterminant pour le montage du matériel.

Le Samedi et le dimanche, des démonstrations et quelques baptêmes ont été faits. Notre stand "Moto-Éclole Liberté" et l'asbl "Moto-Liberté" n'ont pas été suffisamment annoncés et peu de personnes sont venues nous rendre visite.

Le dimanche, Clément DUVAL qui a été notre formateur en hyper-manibilité est arrivé et a relevé le niveau des évolutions en mode démonstration et des baptêmes.

Conclusion Les quelques contacts avec l'association ont permis d'avoir quelques stages.



4.2.2 Les après-midis d'hyper-maniabilité

Informations

- **Jour** : le dimanche après-midi de 13h30 à 17h00
- **Lieu** : le parking de la SNCB près de la gare de Jemelle
- **Nombre** : 17 après-midis réalisés

Déroulement La première partie de l'année, il y avait peu de participants. Petit à petit les motards sont venus nous rendre visite.

Plusieurs élèves de la Moto-École y sont venus avec leur permis, provisoire ou définitif. Certains ont même pris l'habitude de venir régulièrement aux entraînements.



4.3 Les compétitions

4.3.1 Championnat France

Les informations

- **Dates** : Dimanche 23 septembre
- **Lieu** : Parking grande surface WAVES à Metz
- **Organisation** : Anti-Pilote de Ligne Droite
- **Participants** : 7
- **Pays** : 2
- **Nombre de pilotes de Moto-Liberté** : Pierre.

Le déroulement Le parking est immense et est divisé en deux parties, une pour la compétition et l'autre pour les échauffements, sans oublier l'indispensable GP8.



Vu le nombre de participants, les deux manches ont pu être réalisées avant le repas de midi. Pendant que l'on mangeait il a commencé à pleuvoir. Il tombait des cordes. Seul Guillaume a décidé de rouler pour tester ses freinages d'urgence sous déluge.

Quelques photos de Pierre



Chapitre 5 L'année 2019

5.1 L'Assemblée Générale

Les membres effectifs

- **Date** : le 24 janvier 2019
- **Lieu** : salle de cours de l'Auto-École Liberté
- **Administrateurs** : 3
- **Délégué à la gestion** : 1
- **membres effectifs** : 1
- **Membres adhérents** : 5

Les décisions

- Le bilan comptable de l'année 2018 et le budget 2019 sont acceptés par les membres présents à l'Assemblée Générale.
- **Hervé CAUDRON** est démissionnaire de son poste d'administrateur et remplacé par **Marylène BUYSE**.
- L'impression des flyers pour l'association et la Moto-École est autorisée par l'Assemblée Générale.

Les commentaires Hervé CAUDRON est à l'article de la mort, il a demandé à démissionner tant qu'il est toujours en vie. Il décède fin janvier !!!!!!!!!!!

5.2 Les activités

5.2.1 Les après-midis d'entraînements

Les informations

- **Jour** : les 2^{ième} et 4^{ème} dimanche du mois
- **Lieu** : parking de la SNCB près de la gare de Jemelle
- **Nombre** : 22

Les commentaires De plus en plus de motards viennent nous retrouver lors de nos entraînements. Certains motards sont réguliers et aident de plus en plus pour les montages et démontages du matériel et des parcours.

Le matériel est entreposé dans un box à chevaux loué au même endroit que le matériel et les motos de la Moto-École. Il est chargé soit dans la camionnette de Philip, soit par certains motards qui viennent régulièrement (principalement Joël, Conny et Héroïse).

Le terrain d'entraînement est préparé avec des bâches de l'association et de la Moto-École, une tonnelle, un parcours Moto-Gymkhana et des zones d'entraînement (GP8, GP-T, GP-L et en fin d'année l'UmiGame).



5.2.2 Les stages

Les informations

- **Nombres de stage :** 39
- **Nombres de stagiaires :** 41
- **Stagiaires en Moto-Gymkhana :** 3
- **Stagiaires en Hyper-Maniabilité :** 18
- **Stagiaires Route :** 5
- **Stagiaires Mixte :** 4
- **Stagiaires Manœuvres :** 10

Les commentaires Le stage de Moto-Gymkhana était organisé gratuitement pour que Philip et Pierre puissent mettre au point la formation Moto-Gymkhana de façon plus spécifique, différente et complémentaire au stage d'Hyper-Maniabilité.



5.3 Les événements

5.3.1 La Journée du Motard

Les informations

- **Jour** : Dimanche 31 mars
- **Lieu** : SPW de Bastogne
- **Organisation** : Agence Wallonne pour la Sécurité Routière (AWSR) et Fédémot.
- **Terrain** : de 20 X 30 mètres

L'initiation L'association a pris contact avec l'AWSR en 2018 suite à la Journée du Motard 2018 pour se mettre, éventuellement, à leur disposition lors de la journée 2019.

Début de l'année 2019, l'organisation de la Journée du Motard contact Pierre pour mettre en place une animation à Bastogne.

Le mercredi avant l'événement, une rencontre à Bastogne avec les organisateurs permet de mettre en place l'animation.

Pour des questions d'assurance, les motards ne pourront pas se tester avec leur moto sur un parcours d'Hyper-Maniabilité. Nous sommes seulement autorisés à faire des démonstrations et des baptêmes en duo.

Le déroulement Philip et Pierre ont chargé tout le matériel dans la camionnette de Philip et chargé deux motos sur la remorque.

Arrivés sur place, le terrain était bien délimité et, surtout, avait été correctement nettoyé.

Très tôt, Gaëtan et Héloïse sont arrivés pour donner un coup de main suivi de Joël et Conny. Philip, Héloïse et Pierre font les démonstrations, Joël et Gaëtan s'occupent de la gestion matériel et Conny fait la promotion de l'association.

Nous avons roulé toute la journée. Plusieurs contacts ont été pris que ce soit pour des stages ou pour des cours de Moto-École.



5.3.2 Le Bikersland

Les informations

- **Jour** : Samedi 8, dimanche 9 et lundi 10 juin.
- **Lieu** : Circuit de Mettet.
- **Organisation** : RUSMES, Zelos.
- **Terrain** : de 35 X 90 mètres

L'initiation Suite à notre prestation de l'année dernière, Pierre, reprend contact avec Heikki SERMON qui organise l'événement.

Nous lui avons proposé de faire venir des pilotes étrangers (5 français et 1 neerlandais). L'organisation du Bikersland nous a proposé de leur trouver un logement et des lunch-pak pour le midi.

Le déroulement Le vendredi, une équipe a préparé le matériel, les motos et a amené le tout sur le circuit de Mettet. Pierre a conduit à l'hôtel les pilotes qui sont arrivés le soir vendredi soir.

Les pilotes ont tourné pendant les journées. Guillaume a fait des démonstrations très régulièrement qui ont intéressé beaucoup de monde, entre autre la Fédération Motocycliste Belge (FMB). Philip, Denis et Pierre avaient contacté la FMB un mois avant le Bikersland.

L'équipe marketing gérée par Conny a réussi à faire la promotion de l'association, ce qui nous a rapporté un bon nombre de stages de perfectionnement.

L'événement a été un succès et l'asbl s'est faite connaître et reconnaître dans le monde de la moto.



Le site Un article sur le **Bikersland 2019** est mis sur le site www.moto-liberte.be



5.3.3 La Journée de la Femme en Bécane

Les informations

- **Jour** : Dimanche 29 septembre.
- **Lieu** : Le vélodrome de Rochefort.
- **Organisation** : Moto-Liberté asbl.
- **Terrain** : de 40 X 90 mètres

Le déroulement Suite à une réflexion de Héloïse, Conny et Philip, l'idée de faire une Journée de la Femme en Bécane.

Trois terrains d'entraînement étaient prévus, un pour l'initiation de base (passer la première vitesse), un pour l'initiation d'hyper-maniabilité (travail de la trajectoire avec ou sans les freins) et un parcours de Moto-Gymkhana pour les démonstrations, les baptêmes en duo et les initiations Moto-Gymkhana.

Plusieurs élèves féminines ont été formées par Luc Autissier et Pierre WILLOT. L'objectif étant que des femmes puissent former d'autres femmes. Pendant toute la journée, ce ne sont que des motardes (élève ou pas) qui ont formé les personnes qui ont demandé des initiations.

La n°2 féminine du dernier Challenge Européen, Marie GEERLINGS, est venue rehausser la journée de sa présence.

Conny ROOTHOFT a géré l'entièreté de la journée et ce n'est physiquement pas possible. L'organisation doit être améliorée l'année prochaine, il faut répartir les tâches correctement par équipes de travail.



5.3.4 Les démonstrations

Les informations Les démonstrations hors des événements importants comme Bikerland ou Journée du motard sont demandées en fonction des contacts que l'on a établis lors de rencontres individuelles.

La fête nationale Promo-Tellin organise chaque année une fête lors du 21 juillet avec le plus grand feu d'artifice de Wallonie.

À cette occasion, une balade est organisée et s'arrête sur le parking de la SNCB de Jemelle pour la pause de midi. Au départ de la deuxième partie de la balade, une bénédiction des motos était prévue.

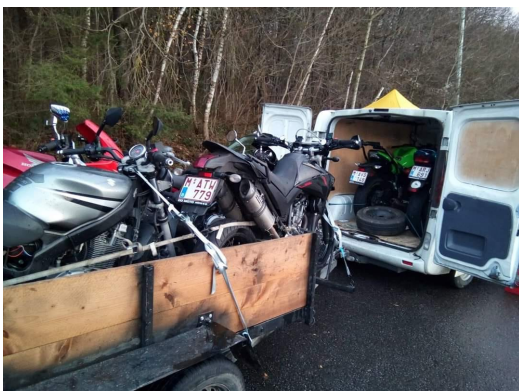


Balade de "Ronchon Rider" Nous avons pu faire des démonstrations entre la fin d'une balade et le repas. Le terrain était assez gravionneux, une fois le parcours installé, nous avons organisé une séance de balayage pour le nettoyer un minimum.

À l'avenir, il faudra faire attention et prévoir éventuellement des balais de rue costauds pour ce genre de situation.

5.3.5 Les cages Moto-Gymkhana

Certains pilotes de l'asbl avaient besoin de cage gymkhana de protection pour leur machine. Conny a pu négocier pour que Mathieu de "Magma Fox Prod" vienne prendre les motos dont il n'avait pas les cotations et les préparer.



5.4 Les compétitions

5.4.1 Catalunya Cup

Les informations

- **Dates** : Samedi 2, dimanche 3 et lundi 4 mars
- **Lieu** : Honda Barcelone
- **Organisation** : Team Moto-Gymkhana Pays-Bas
- **Participants** : 42
- **Pays** : 12
- **Nombre de pilotes de Moto-Liberté** : Pierre.

Le déroulement Pierre a mis trois jours pour descendre à Barcelone en passant une journée chez des amis dans le sud de la France et deux jours pour revenir en ne prenant jamais d'autoroute.

Le samedi c'est la découverte du terrain chez Honda, briefing, contrôle technique des motos, puis les entraînements peuvent commencer. Pendant toute la journée, le GP8 était mis en place et chaque pilote pouvait venir améliorer son temps de qualification. Le meilleur temps est de 27"71, le plus mauvais est de 47"91 et celui de Pierre de 36"02.

Le dimanche, c'est la compétition. Le parcours est divulgué et les pilotes ont 45 minutes pour mémoriser le parcours, les trajectoires à prendre, ... Ensuite tous les pilotes se suivent les uns après les autres pour réaliser un passage puis un second. Le premier a fait le parcours en 1'23"10, le dernier en 2'33"66 et Pierre en 1'52"26

Le lundi est réservé à des entraînements libres.

Les photos





Le site propose un [article détaillé](#) de cette compétition.



5.4.2 Championnat d'Europe

Les informations

- **Dates** : Samedi 1, dimanche 2 juin
- **Lieu** : Circuit de Bresse
- **Organisation** : Guillaume et Clément
- **Participants** : 46
- **Pays** : 11
- **Nombre de pilotes de Moto-Liberté** : Pierre.

Le déroulement Le Challenge Européen (Championnat d'Europe) Moto-Gymkhana 2019 s'est déroulé sur le circuit de Bresse au nord de Lyon. Un ami, Gil, est venu avec moi pour se rendre compte du fonctionnement d'une compétition au niveau européen. Il en a profité pour faire un reportage photos.

Le samedi 1 juin était prévu pour les entraînements et la qualification GP8. L'organisation avait mis en place trois zones d'entraînement, une zone avec quelques figures d'entraînement style GP-L ou GP-W, une zone warm-up pour le GP8 et le parcours chronométré GP8. Dans l'après-midi, Pierre a fait une chute sans gravité mais a un gros bleu sur la hanche. Il a continué l'entraînement pour faire son GP8 avec un temps de 34"34.

Le dimanche 2 juin, tous les pilotes se préparent pour la compétition. Pierre a préféré ne pas participer car il avait peur de forcer sur son équinose et peur de ne pas être en forme pour le we suivant au Bikersland.

Le site propose un [article](#) qui propose de voir les photos de Gil

Les photos





Chapitre 6 L'année 2020

6.1 L'Assemblée Générale

Les informations de l'AG

- Date : 18/01/2020
- Présentation : Pierre Willot
- Membres présents : 8 personnes
- Procuration : 3 personnes
- Absents : 1 personnes

Les membres L'asbl compte deux sortes de membres :

- les membres effectifs, qui payent une cotisation et qui ont droit de vote.
- les membres adhérents, qui le deviennent dès qu'ils signent l'abandon de recours, qui peuvent participer à l'AG mais qui n'ont pas droit de vote.

Organisation de L'asbl

- L'AG est souveraine et prend les décisions, elle permet aussi d'éviter qu'une personne, ou groupe de personne n'avance en solo.
- Les membres votent ces décisions et sont approuvées avec 2/3 de participation.
- Les membres effectifs peuvent entrer dans le conseil d'administration.
- Les membres adhérents n'ont pas de droit de vote.
- La délégation journalière fait le lien entre l'AG et le conseil d'administration.
- Le conseil d'administration vérifie si les décisions prises en AG sont respectées, mais ne peut pas prendre de décisions fondamentales sans une AG (peut aussi se faire par mail).
- En cas de conflit, une AGE (assemblée générale extraordinaire) peut-être demandée par l'un des membres.
- Peuvent être présents dans une AG : les membres effectifs, adhérents, honoraires et sympathisants.

Nominations et démission Maxime REZETTE donne sa démission, Elle est acceptée

À l'unanimité, sont nommés comme administrateurs.

- Conny ROOTHOFT

- Anne-Pascale DELVAUX
- Benoit DEQUENNE

Activités 2019

- Les après-midis d'entraînement gratuit.
- Les Stages.
- Les évènements suivant : journée du motard, bikersland, Journée de la femme en bécanne, démos, voyage magma fox.
- Les compétitions : coupe catalogne, challenge européen

Rentrées financières paiement des cotisations annuelles, vente de repas, stages, vente de goodies et textiles

Bilan

- Le bilan 2019 a un actif d'environ 500€ par rapport à 2018 qui se terminait avec un déficit de 90€.
- Le bilan est approuvé par les membres présents.

Après présentation des comptes, l'Assemblée Générale unanime donne décharge aux administrateurs.

Activité 2020

- Les après-midis d'entraînement.
- Les stages
- Les évènements suivant :
 - (29/02, 1-2/03) La catalunya cup
 - (26-27/02) Le stage chez guillaume
 - (29/03) La journée du motard
 - (26/04) La formation pompier à Ath
 - (03/05) La JFB
 - (23-24/05) Le Bikersland
 - (27/06. . . .) Les démonstrations
 - (juillet) Le championnat d'europe à Riga

On recherche un terrain pour organiser une coupe de Belgique (demande en cours pour Tellin et Mariembourg).

FMWB la FMWB demande des activités reconnues par l'adepts. Il faut donc passer son brevet. Benoît, et Conny sont intéressés, voir date d'examen



Mais pour des stages non reconnus par la FMWB et organisés par ML, nous pouvons avoir nos propres formateurs. Ceux qui le souhaitent en parlent à Pierre pour se faire former.



6.2 Les activités

6.2.1 Les après-midis d'entraînements

Les informations

- **Jour** : les 2ième et 4ème dimanche du mois
- **Lieu** : Le vélodrome de Jemelle
- **Nombre** : 15 après-midi d'entraînement

Entraînement formateur

Une équipe de formateur s'est mis en place et ont des entraînements spécifiques les dimanches matin des après-midi d'entraînement public. Ces entraînements spécifique ont démarré au mois d'août suite à la compétition qui s'est déroulé fin juillet.

Pour l'instant, les formateurs de l'association qui sont repris comme formateur sont :

- Conny
- Anne-Pascale
- Joël
- Jérémy
- Philip
- Pierre

Les commentaires

De plus en plus de motards viennent nous retrouver lors de nos entraînements. Certains motards sont réguliers et aident de plus en plus pour les montages et démontages du matériel et des parcours.

La camionnette est présente cette année à tous les entraînements, ce qui facilite grandement la mise en place et le démontage des entraînements.

Le terrain d'entraînement est préparé avec des bâches de l'association et de la Moto-École, une tonnelle, un parcours Moto-Gymkhana et des zones d'entraînement (GP8, GP-T, GP-L et en fin d'année l'UmiGame).



6.2.2 Les stages

Les informations

- **Nombres de stage** : 61
- **Nombres de stagiaires** : 84
- **Stagiaires en Moto-Gymkhana** : 0
- **Stagiaires en Hyper-Maniabilité** : 36
- **Stagiaires Route** : 11
- **Stagiaires Initiation** : 3
- **Stagiaires Manœuvres** : 34

Les formateurs

- Anne-Pascale
- Conny
- Pierre

Commentaires

Les stages proposés par l'association sont de plus en plus reconnu dans le monde des motards entre autre sur les réseaux sociaux.

En début d'année, Conny et Anne-Pascale ont souvent suivies Pierre dans les stages. Elles ont commencés à donner elle-même les stages en milieu d'année.

6.3 Les événements

Suite à la pandémie, tous les événements ont été annulé. Nous n'avons rien pu faire cette année 2020.



6.4 Les compétitions

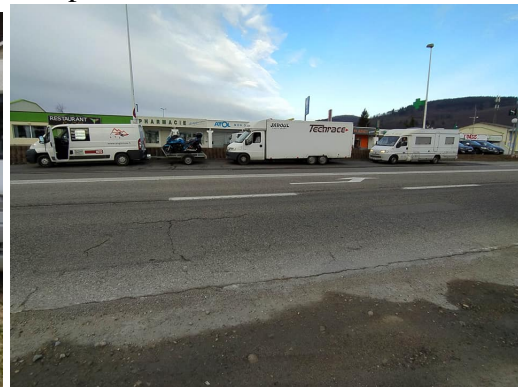
6.4.1 La Catalunya Cup

Les informations

- **Dates** : Samedi 29 février, dimanche 1 mars et lundi 2 mars
- **Lieu** : Circuit Alcarras
- **Organisation** : Team Moto-Gymkhana Pays-Bas
- **Participants** : 30
- **Pays** : 7
- **Nombre de pilotes de Moto-Liberté** : Conny, Joël, Benoit et Pierre.

Le résumé Après quelques péripéties pour terminer de préparer la camionnette (attache remorque, contrôle technique, pesée, . . .), le lundi 24 février au soir nous démarrons notre périple avec la camionnette et la remorque pour les quatre motos suivi du mobil-home de Benoît.

Nous sommes arrivés chez Guillaume le mardi 25 en fin d'après-midi, fatigué mais content du voyage. Une bonne nuit de repas pour ensuite deux jours de stage à Grenoble pour nous préparer à participer à la Catalunya-Cup.



Le jeudi 27 au soir, nous reprenons le chemin en direction de l'Espagne pour arrivé le vendredi soir sur le circuit d'Alcarras. L'arrivée étant relativement tard, le repas commun était terminé. Nous avons récupéré le repas et manger à l'aise dans le mobilhome.

Samedi matin, c'est l'installation du paddock. Conny et Benoît vont chercher le petit-déjeuner.



À 9h c'est le briefing de l'organisation puis directement l'inspection des motos. Toutes la journée, des entraînements se sont déroulés en fonction des niveaux des pilotes. Une petite dizaine de pilotes par niveau est très enrichissant d'expériences.

Le dimanche c'était la compétition. Les deux manches se sont bien déroulées et ensuite nous avons pu refaire des entraînements mais cette fois avec les motos des autres compétiteurs.

- Joël est 28ème
- Conny est 27ème
- Benoît est 26ème
- Pierre est 22ème



Le lundi est une journée supplémentaire d'entraînement et d'essais moto. Le lundi soir nous repartons vers la Belgique.

6.4.2 La première compétition en Belgique

Les informations

- **Dates** : Dimanche 26 Juillet
- **Lieu** : Vélodrome de Rochefort
- **Organisation** : Moto-Liberté asbl
- **Participants** : 15
- **Pays** : 2
- **Pilotes** : 10 pilotes habituelles et 5 pilotes français (Luc, Sébastien, Clément, Sophie, Jérôme).

Le résumé À la place du Championnat d'Europe à Riga annulé pour pandémie, nous avons pensé organiser une petite compétition sur le vélodrome.

Quinze personnes se sont inscrites, dont 5 français.

L'album photo en ligne

Tôt le matin, l'équipe se met en place pour préparer la compétition (le bar, la commande sandwich, la mise en place du parcours de la compétition et du warm-up, la sécurité, l'accueil des participants, . . .)

À 10h30, la reconnaissance du parcours à pied débute et vers 11h15 commence la première manche. Tous les participants sont passés très vite et certains pilotes demandent pour faire la deuxième manche dans la foulée, ce qui est fait.

Après la deuxième manche, une équipe à préparer un surprise à Pierre (il ne sait toujours pas pourquoi) suivi du petit repas sandwich. Après le repas les résultats sont annoncés. Au trois premières places, il y avait que de Français, il faut que les Belges s'entraîne un peu plus.

Les participants étaient content et demandaient quand était la compétition suivante.



6.5 Les divers

6.5.1 La camionnette

En janvier, l'association a acheté une camionnette destiné à être utilisé pour les divers événements, démonstrations ou compétitions. Il sera aussi utilisé par la moto-école Liberté

Le informations

- Le propriétaire est l'auto-école Liberté
- La TVA est payé par l'auto-école Liberté
- Le montant hors TVA est payé par l'association financé par un prêt privé d'une entreprise.
- L'auto-école Liberté sponsorise l'association à concurrence de 100€ par mois sur une durée de 4 ans, ce qui payera le montant hors TVA.
- Un contrat entre l'auto-école et l'association permet à l'association d'utiliser le camion et d'y gérer les frais de fonctionnement.

Les photos à l'achat



Les adaptations Joël a fait un gros travail d'adaptation à l'intérieur de la camionnette pour en faire un bureau dans la partie avant et un porte moto dans la partie arrière.

Les publicités Le Conseil d'Administration a demandé au publiciste de l'Auto-École de faire une proposition pour mettre les publicités sur la camionnette. Principalement le logo de l'Auto-École et de l'association avec en plus le logo du Moto-Gymkhana et éventuellement d'autres sponsoring.

6.5.2 Le logo de l'asbl

Suite au confinement, l'asbl n'était plus pressé de mettre les logos et publicité sur la camionnette puisque toutes les sorties ont été supprimées.

Pierre a demandé à Stephan, qui a préparé le logo de l'auto-école, de nous faire des propositions pour un nouveau logo plus professionnel. Suite aux premières propositions, un délire de discussion au sein du CA a pris énormément de temps pour arriver à se mettre plus ou moins d'accord sur les souhaits pour le nouveau logo.

Finalement, Stephan a repris la photo que l'on souhaitait mettre sur le logo et il l'a retravaillé pendant plusieurs dizaines d'heure pour le styliser en noir (au stylet numérique). Ensuite, il a finalisé le nouveau logo.



6.6 Les témoignages

Anne-Pascale

Comment suis je devenue formatrice ?

Fin de l'été 2019, je fais connaissance avec l'asbl dans le cadre de prise de renseignements pour devenir instructrice moto lors d'une séance d'entraînement. Mon contact étant Pierre bien évidemment. Ce jour là je sors chamboulée de ce que je vois . . . et ressens suite à mon baptême . . . (je ne sais d'ailleurs plus si c'est au cul de Pierre ou d'Héloïse, je me souviens juste de cette sensation de chute qui me fait peur). Perturbant est le bon mot qui revient souvent dans la bouche des nouveaux baptisés.

Pour planter le tableau, j'avais une quinzaine d'année de moto derrière moi, en tant que capitaine de route d'une formation d'une vingtaine de motos, avec à mon actif 25 000 kms/an. Comme souvent, en devenant maman, j'avais laissé de côté cette passion, et ce pendant 12 ans. Au printemps 2019, je rachète une ninja 650, basse, agile et qui me mettait en confiance après une si longue période de disette.

Donc me voilà perturbée (un peu plus diront certains) par cette découverte . . . Détestant avoir peur de quelque chose, j'y retourne donc à la session suivante . . . On va pudiquement dire que les débuts furent difficiles mais je suis pugnace ! J'ai fini par être accro de ces sensations, ainsi qu'adepte des techniques et raisonnements distillés lors de ces entraînements. Je prends donc la décision de mieux apprendre ces techniques.

Dans mon parcours pour être instructrice, le stage de 4 jours organisé par Pierre était une obligation pour accéder à l'inscription aux examens écrits. En avant pour ces 4 jours à l'automne 2019 . . . qui furent très denses pour moi ; tout à réapprendre, modifier, intégrer . . . je savais avoir des lacunes car je ne me sentais pas toujours à l'aise en moto . . . mais je ne croyais pas être aussi nulle ! La journée consacrée à la voie publique fut une épreuve . . . des mois après en refaisant le parcours, j'avais encore la boule au ventre . . . et le rire de Pierre dans le casque, pas du tout démonté par mes erreurs. Je saurais plus tard qu'elles sont l'apanage des vieux motards, peu ou mal formés. Fou, courageux ou devin, il accepte malgré tout de m'aider pour la formation d'instructrice . Sur ces conseils, je me rends à Metz chez son mentor, Clément (dit Anti-Pilote de ligne droite), pour faire un stage d'hyper-maniabilité. La technique est vraiment mon point faible, ma persévérance mon point fort ! Je sors de là démolie physiquement et mentalement . . . je ne vais jamais y arriver . . . Ça ne dure pas et je me remets à l'ouvrage.

Entre mes études pour passer les examens fédéraux, mon job à plein temps comme infirmière en réanimation et ma vie de famille, je tentes d'assister aux stages donnés par



Pierre. Je serais son ombre quelques mois (okay, l'ombre n'était pas mutique).

Petit à petit il me pousse à agir, surveiller un exercice réalisé par le stagiaire, trouver ce qui empêche la bonne réalisation de l'exercice, bref il me met le pied à l'étrier, doucement mais sûrement.

Février 2020 : réussite de mes examens écrits. Yes, on continue vers l'oral !

Mars 2020 : premier entraînement de gymkhana en duo pour moi, le but étant d'être autonome avec les stagiaires pour les exercices à montrer en stage mais aussi de pouvoir faire les baptêmes lors des évènements ou entraînements de l'asbl. Ensuite . . . lockdown . . . tout s'arrête . . . sauf mon job principal qui requiert toute mon énergie.

Mi mai 2020 c'est reparti ! Je prends de plus en plus d'initiatives lors des stages, passant du rôle d'ombre de Pierre à celui du perroquet.

Je gère aussi les baptêmes lors des entraînements, avec aisance et sans peur, alors que je n'avais jamais roulé en duo avant.

Fin juin 2020 ; examen oral dans la poche.

Été 2020 : Mes premiers stages solo, avec Pierre comme ombre ! Y a rien à faire, être formatrice ne se fait pas en 1 jour, Pierre a donc dû subir encore quelques fois mes interrogations ou échanges d'idées sur telle ou telle manière d'aborder l'une ou l'autre chose. (non, ne le plaiguez pas, vous ne savez pas ce que MOI j'ai subi ! mdr) Ces échanges m'ont permis de clarifier la méthode mais aussi de personnaliser mon approche et d'abandonner le rôle de perroquet .

On décide également de mettre en place un accompagnement lors des entraînements; on est à la dispositions des nouveaux adhérents afin de leur prodiguer nos conseils ; autre facette du formateur, dans un registre plus sportif parfois.

A la rentrée, je réalise mes premiers stages solo, avec des retours positifs des stagiaires. Le stress des premières fois fait place à la confiance car j'arrive à gérer l'entièreté du programme tout en m'adaptant à la demande du stagiaire. Leur "banane" reste mon moteur ! Qu'ils sortent du stage un peu plus assurés et avec des réponses à leurs questions est une réelle récompense.

De tout seul, Pierre se retrouve avec une équipe (Conny a réalisé le même parcours, au même moment, et d'autres viennent se greffer sur ce noyau). Cela requiert une organisation différente (gestion des stages, mailing, parc moto disponible ou pas) mais aussi à un apprentissage de tous les outils, y compris le camion ! Bref, il nous aura mis à toutes les sauces, mais on gère ! Nous sommes autonomes lors de nos stages, de la prise de contact à la gestion de notre journée de stage, en passant par l'utilisation du camion. Il ne reste à Pierre qu'à klaxonner pour faire coucou quand il passe avec ses élèves (la première fois ça fait bizarre quand même . . .)



Automne 2020 ; Arrêt de toutes nos activités . . . covid oblige.

Bilan d'une année riche en enseignements : Je ne m'imaginai pas être formatrice un jour en hyper-maniabilité lorsque j'ai réalisé ce fameux baptême déroutant, comme je n'imaginai pas à quel point ce parcours formateur serait la base de tout ce que je vais acquérir comme compétences pour devenir instructrice moto.

Cela n'aurait pu être possible sans motivation, partage, respect, communication et bienveillance. Chacun des maillons de l'équipe possède ces qualités et a pu m'apporter son soutien lorsque je doutais. Merci à tous ! (Je dirais bien merci à Pierre mais il n'aime pas ça, alors je ne le dis pas !)

Dernière chose . . . il est évident qu'un sacré sens de l'humour est un atout . . . on n'est pas là pour s'ennuyer ! mdr

Avis aux prochains, vous êtes les bienvenus dans cette belle aventure. Formatrice certes, mais pas finie d'être formée, je continue ma route avec Moto-Liberté . . . qui sait ou elle me mènera !

Jérémy

Le changement du terrain a amené plusieurs points positifs ; d'abord c'est que le macadam du vélodrome est de meilleure qualité ce qui met plus en confiance et permet d'être plus libre sur le circuit. Aussi, le vélodrome étant plus large on peut vraiment aménager la zone avec une partie réception, une partie circuit d'échauffement et apprentissage et l'autre partie avec le circuit "compliqué". Ça donne une impression de bonne structure et d'organisation ce qui fait plus sérieux. De plus le passage de la route a proximité fait que beaucoup de gens nous voient et s'arrêtent par curiosité.

L'autre changement qu'il y a c'est au niveau des participants. On voit bien que l'équipe a pris beaucoup en niveau et en expérience donc on est de plus en plus impressionnant à regarder pour le motard lambda qui va se dire "je veux faire comme eux". Et donc je trouve que beaucoup de nouveaux arrivants sont tentés par suivre un stage chez nous pour justement arriver à notre niveau et ça se ressent sur le terrain ; les nouveaux motards qui participent au gymkhana et qui ont pris des cours avec nos moniteurs sont de plus en plus dur à suivre sur circuit et arrive rapidement à avoir un bon niveau dans ce qu'ils font. Et ça je trouve qu'on ne le ressentait pas quand on était encore au parking de la gare. Donc il y a vraiment une grosse avancée là dessus et on voit bien que les motards qui nous ont fait confiance en prenant les stages et en écoutant nos conseils ont pris un certain niveau dans la conduite de leur moto et ils sont contents d'eux et de ce qu'ils savent faire à présent avec une moto.



Pour mon beau papa, il appuie ce que je dis en disant que le gymkhana amène un vrai plus à la conduite et à la prise en main d'une moto sur la route, il se sent plus en sécurité et plus maître de son véhicule ce qui est positif en tous points.

Claudia

"... mais qu'est donc le Gym... ah oui écrit ainsi Gymkhana, c'est ça.

Dès ma première année de moto, j'étais tout de suite accro à la moto, cette sensation de liberté et de bonheur... Toutefois je me suis très vite aperçue qu'il fallait quand même bien dompter sa machine. En cherchant sur le net je suis tombée sur les vidéos de "anti-pilote de ligne droit" avec un certain Clément... Fascinée par sa maîtrise de la moto, incroyable, surtout les demi-tours à la Gymkhana... Je me suis dit : je veux ça aussi... mais où donc peut-on apprendre cela en Belgique? C'est ainsi que je suis tombée sur Moto-Liberté, et c'était parti pour un stage d'Hyper-Maniabilité au fin fond de la Belgique pour moi, vivant à Hoeilaart. : à Jemelle.

Première rencontre avec Pierre, calme, souriant et Anne-Pascale, une vraie "babelpot", ha ha... Et c'était parti pour une superbe journée avec plein d'exercices et d'explications dans une ambiance détendue et fort sympa. Pierre est un très bon pédagogue et patient, Anne-Pascale très dynamique avec de très bons conseils également... Ce qui m'a marqué le plus lors d'un exercice spécifique, c'était cette sensation de "chute" libre, cet abandon à la moto et reprise, une sensation de ouf et on en veut plus, c'est addictif... Pierre vous amène graduellement et d'une manière constructive à avoir confiance en vous, en votre moto et d'arriver à maîtriser de mieux en mieux sa moto. J'ai appris plein de choses et surtout, surtout, je me suis bien amusée, ce qui est un des facteurs les plus importants me semble-t-il du Gymkhana... et croyez le ou pas, lors de mes séances maintenant j'ai mon dos trempé, oui oui, c'est du sport, on transpire.

Comme tout le monde, j'aime prendre les virages en moto, si si,... Toutefois je n'étais pas toujours à mon aise et je sentais bien qu'il me manquait quelque chose. J'ai donc décidé de suivre également un stage de trajectoire sur route avec Moto Liberté. Et que dire... c'était top. Pierre m'a bien corrigé et conseillé en roulant derrière moi, j'ai appris à mieux me positionner : corps, tête, épaules... et d'utiliser la technique du frein arrière... mon ami numéro 1 maintenant. Croyez moi, à chaque fois que je prends un virage maintenant, je positionne mon corps, ma moto... et j'entends Pierre crier dans ma tête : « la "tête" ! » ... c'est hallucinant... et hop, je m'applique... Bon, il y a encore du boulot...

Et si il n'y avait que ça, à chaque fois que je m'entraîne au Gymkhana, j'ai Anne-



Pascale dans ma tête me criant : « Sers tes cuisses ! »... non mais...

J'ai aussi appris à être plus consciente des dangers cachés... comme les panneaux indiquant des travaux en cours, attention, attention, danger possible, il peut avoir des pierres sur la route, ça glisse, oui Pierre, les pierres me font penser à toi également... ha, ha...

Une équipe formidable, passionnée, et pour moi un rêve qui est devenu une réalité... et l'aventure continue. Merci à tout l'équipe, merci Pierre, merci Anne-Pascale, merci Conny et merci aux autres "aficionados" rencontrés lors de sessions de Gymkhana. Mon conseil... il n'y a plus qu' a... comme dit Pierre... et si ça ne vous fait pas peur d'avoir des voix dans votre tête, rendez vous à Jemelle..."

Barbara

Chers tous,

Grâce à l'ASBL Moto-Liberté, j'ai découvert le moto-gymkhana à l'occasion de la journée de la femme en bécane organisée au Vélodrome de Rochefort (à laquelle j'ai été invitée pour donner des conseils juridiques en ma qualité d'avocate en roulage et de gestionnaire de la page facebook 'Plein gaz sur vos droits').

Je tiens au passage à souligner cette belle initiative, qui permet aux femmes qui souhaitent débiter la moto de faire leurs premiers tours de roue, guidées par des formateurs bienveillants et qualifiés, d'offrir aux femmes roulant déjà d'apprendre de nouvelles techniques afin d'améliorer leur pilotage, et de proposer différents services et produits via les prestataires invités à cette journée.

Je me suis essayée au gymkhana et j'ai pu, grâce aux technises apprises, améliorer mon pilotage, notamment en courbe serrée et en ville (je dois aller régulièrement à Bruxelles pour le travail).

Un agenda professionnel et familial fort chargé et la distance qui sépare mon domicile du vélodrome ne m'ont pas permis de me rendre régulièrement aux sessions de gymkhana offertes chaque quinzaine par l'ASBL, à mon grand regret.

Après être remontée en selle suite à mon accident de moto en juillet 2020, je ne me sentais plus tout à fait à l'aise et éprouvais des crispations à certains moments. J'ai donc décidé de retourner à une session de gymkhana proposée par l'équipe de Moto-Liberté, qui m'a aidée à reprendre confiance. Je me suis d'ailleurs inscrite au stage d'hyper-maniabilité qui se déroulera en mars 2021, auquel je participerai avec qui je roule fréquemment et à qui je souhaite faire découvrir de nouvelles techniques et l'équipe de Moto-Liberté.



Il me tenait à cœur par la présente de féliciter et remercier toute l'équipe de l'ASBL pour son implication au service de la communauté motarde, avec sérieux et bonne humeur.



Chapitre 7 L'année 2021

7.1 L'Assemblée Générale

Les informations de l'AG

- Date : 31/01/2021
- Présentation : Pierre Willot
- Membres présents : 7 personnes
- Procuration : 1 personne
- Absents : 1 personne

Les membres L'asbl compte deux sortes de membres :

- les membres effectifs, qui payent une cotisation et qui ont droit de vote.
- les membres adhérents, qui le deviennent dès qu'ils signent l'abandon de recours, qui peuvent participer à l'AG mais qui n'ont pas droit de vote.

Organisation de L'asbl

- L'AG est souveraine et prend les décisions, elle permet aussi d'éviter qu'une personne, ou groupe de personnes n'avance en solo.
- Les membres votent ces décisions et sont approuvées avec 2/3 de participation.
- Les membres effectifs peuvent entrer dans le conseil d'administration.
- Les membres adhérents n'ont pas droit de vote.
- La délégation journalière fait le lien entre l'AG et le conseil d'administration.
- Le conseil d'administration vérifie si les décisions prises en AG sont respectées, mais ne peut pas prendre de décisions fondamentales sans une AG (peut aussi se faire par mail).
- En cas de conflit, une AGE (assemblée générale extraordinaire) peut-être demandée par l'un des membres.
- Peuvent être présents dans une AG : les membres effectifs, adhérents, honoraires et sympathisants.

Nominations et démission Les démissions

- Denis REZETTE a donné sa démission,
- Benoît DEQUENNE n'a pas payé sa cotisation. Elles sont acceptées.

À l'unanimité, Pierre WILLOT est nommé administrateur et quitte sa fonction de Délégué à la Gestion journalière.

Bilan financier**Rentrées financières** paiement des cotisations annuelles, stages, souper de charité

- Le bilan 2020 a un actif d'environ 5000€ par rapport à 2019 qui se terminait avec un bénéfice de 500€.
- Le bilan est approuvé par les membres présents.

Après présentation des comptes, l'Assemblée Générale unanime donne décharge aux administrateurs.

Bilan social

- Les matinées d'entraînements typée Moto-Gymkhana avec les formateurs.
- Les après-midis d'entraînement pour tous les motards
- Les stages
- Les évènements suivant :
 - (22-27 mars) Stage avec Guillaume à Rochefort
 - (08 mai) Le stage AWSR
 - (27 juin) Compétition sur le vélodrome de Rochefort
 - (14 juillet) Inondation de Jemelle et donc les locaux et motos
 - (22 octobre) Souper de charité annonce de la création de la Fédération Belge de Moto-Gymkhana
 - (24 octobre) Compétition sur le vélodrome de Rochefort

On recherche un terrain pour organiser les compétitions en Belgique (demande en cours pour Ciney).

FMWB Puisque la Fédération Belge de Moto-Gymkhana est créée, l'association Moto-Liberté est obligée de démissionner comme membre de la FMWB.

7.2 Les activités

7.2.1 le souper de charité

À l'initiation d'Anne-Pascale DELVAUX et de Thierry JACQMIN, l'idée d'un souper de charité pour récolter de l'argent est mis en place. L'objectif est de créer une cagnotte pour aider financièrement les personnes en difficultés financières, physiques ou psychologiques à réaliser des stages. Toujours dans la perspective d'améliorer la sécurité des motards sur la route.

Participants au souper

- Adultes : 77
- Ado ou enfants : 13

7.2.2 Les après-midis d'entraînements

Les informations

- **Jour** : les 2ème et 4ème dimanche du mois
- **Lieu** : Le vélodrome de Jemelle
- **Nombre** : 20 après-midi d'entraînement

Entraînement formateur

Une équipe de formateurs s'est mise en place et a des entraînements spécifiques les dimanches matin des dimanches prévus pour les entraînements publics. Ces entraînements spécifiques ont démarré au mois d'août suite à la compétition qui s'est déroulée fin juillet.

Pour l'instant, les formateurs de l'association qui sont repris comme formateurs (attitré ou en formation) sont :

- Conny
- Anne-Pascale
- Joël
- Janeck (en formation)
- Attila (en formation)
- Les formateurs de Rset
- Pierre

Les commentaires

Quand les entraînements sont autorisés, le minimum de 10 motards est atteint. Certains dimanches, le nombre monte facilement à 25 ou 30 motards, car de plus en plus de groupes viennent nous rejoindre en nous intégrant dans leurs balades.

La camionnette est présente cette année à tous les entraînements jusqu'en juillet, ensuite le moteur a été inondé et il a fallu réparer.

Le terrain d'entraînement est préparé avec des bâches de l'association et de la Moto-École, une tonnelle, un parcours Moto-Gymkhana et des zones d'entraînement comme GP8, GP-T, GP-L et l'UmiGame (remplacer par un simple slalom suite aux inondations).

7.2.3 Les stages

Les informations

- **Nombres de stage** : 86
- **Nombres de stagiaires** : 78
- **Stagiaires en Moto-Gymkhana** : 0
- **Stagiaires en Hyper-Maniabilité** : 27
- **Stagiaires Route** : 25
- **Stagiaires Initiation** : 6
- **Stagiaires Manœuvres** : 28

Les formateurs

- Anne-Pascale
- Conny
- Pierre

Les formateurs en formation

- Jérémy (mais compte arrêter)
- Attila
- Janeck

Commentaires

Les stages sont bien reconnus sur les réseaux. De plus en plus d'élèves de l'école CAPPI viennent faire des stages pour préparer leurs examens (entre autre VP).

On commence à avoir des stagiaires d'autres écoles de conduite qui viennent chez nous pour mieux se préparer à leur examen.

Les stages se font de plus en plus car nous commençons à être connu pour notre pédagogie (andragogie en fait) à résoudre les soucis que les autres (compagnon, moto-école, association, . . .) ne peuvent pas résoudre.

Suite au stage de Guillaume, un ami de Pierre a réalisé une vidéo de présentation du stage.

Vidéo de présentation du stage : <https://www.youtube.com/watch?v=6-npAt-cylE>



7.3 Les événements

Suite à la pandémie COVID, les structures ont recommencé à faire des événements très timidement. Donc rien, n'a pu être fait en dehors de nos évènements.



7.4 Les compétitions

Initialement, le calendrier prévoyait 4 compétitions : la première, prévue en avril , n'a pas pu avoir lieu , vu la situation covid

7.4.1 La compétition de juin

Les informations

- **Dates** : Dimanche 27 juin
- **Lieu** : Vélodrome de Rochefort
- **Organisation** : Moto-Liberté asbl
- **Participants** : 13
- **Pays** : 3
- **Pilotes** : 4 pilotes Français, 1 pilote Franco-allemand, 5 pilotes de ML, 3 pilotes indépendants.

Le résumé Quinze personnes se sont inscrites, dont 4 français.

Vidéo d'Arsène : <https://www.youtube.com/watch?v=BqIQaOY0IA0>

L'album photo en ligne : <https://myalbum.com/album/qWrCZ7QoSopT>

Tôt le matin, l'équipe se met en place pour préparer la compétition (le bar, la commande sandwich, la mise en place du parcours de la compétition et du warm-up, la sécurité, l'accueil des participants, . . .)

À 10h30, la reconnaissance du parcours à pied débute et vers 11h15 commence la première manche.

La seconde manche est tout aussi disputée.

2 catégories départageaient les lauréats ; motos modifiées ou motos non-modifiées. Nos amis français ont raflés le podium des motos modifiées, mais le podium des motos non modifiées faisait la part belle à nos compatriotes avec une première victoire d'un membre de Moto-Liberté !

L'ambiance était conviviale et bon enfant. L'entraînement de l'après midi a permis à tous de partager avec le public venu en nombre.

Les participants étaient contents et demandaient quand était la compétition suivante.

Malheureusement le rendez vous d'août a été annulé car notre terrain a été utilisé pour une autre manifestation, sans tenir compte de notre planning.



7.4.2 La compétition d'octobre

- **Dates** : Dimanche 24 octobre
- **Lieu** : Vélodrome de Rochefort
- **Organisation** : Moto-Liberté asbl
- **Participants** : 17
- **Pays** : 3
- **Pilotes** : pilotes Français, 1 pilote Franco-allemand, pilotes de ML, pilotes indépendants.

Le résumé Vidéo d'Arsène : <https://www.youtube.com/watch?v=bL1qluza1rg>

L'album photo en ligne : <https://myalbum.com/album/ZvmdpPh5XRMHzC/>

Ce week-end un peu fou avait débuté le vendredi par un souper caritatif, d'où la majorité de nos concurrents étaient déjà sur place pour l'entraînement du samedi. Initialement prévu l'après-midi, il a débuté dès le matin vu l'impatience de nos amis français à jouer sur le terrain.

De nouveaux pilotes français avaient fait le déplacement, entraînés par la réputation et les échos des compétitions précédentes.

Il fallait bien cette mise en jambes pour affronter le redoutable (et redouté) tracé de Pierre... il a réussi à donner la migraine à beaucoup à la vue du parcours !

Parcours technique et nécessitant une bonne mémoire, qui a été fort apprécié par les concurrents, même si un nombre important de DNF a été constaté. (poisson au programme pour les prochains mois afin d'améliorer nos capacités mentales !).

Encore une fois la catégorie motos modifiées a été remportée par nos pilotes français déchaînés, la catégorie motos non modifiée a été remportée par un membre de Rset , podium majoritairement belge.

Une candidate française qui venait tout juste de valider son permis plateau a été mise à l'honneur suite à sa capacité et ses compétences sur une moto qu'elle ne connaissait pas , pour sa première compétition.

Même s'il y a un écart, nos membres ne démeritent pas face à cette armada bleu blanc rouge.

L'habituel après-midi d'entraînement public s'est de nouveau déroulé avec le concours de tous les participants. Tous le monde y prend plaisir et partage de chouettes moments : c'est aussi lors de ces échanges qu'on évolue sportivement et amicalement.

Le rendez-vous pour l'année suivante a déjà été pris !

Cela clôturait notre année en terme de compétitions.



7.5 Les divers

7.5.1 La camionnette

La camionnette a servi principalement pour les entraînements.

Les inondations l'ont immobilisée car le moteur a été sous eau. En fin de cette année, la camionnette tourne mais il reste encore un soucis de ralenti et sur la boîte de vitesse.

Suite à la séparation de la partie moto-école de l'école de conduite Liberté à Dinant, la camionnette a dû repasser le contrôle technique pour un changement de propriétaire.

Toute la partie publicité sur la camionnette est restée à l'arrêt.



7.6 Les témoignages

7.6.1 Jedrejezak Janeck

Gamin de la campagne, je rêvais d'être astronaute. J'étais familiarisé à conduire vtt, tondeuse, voiture, quad, remorques, tracteur. A 10 ans mon premier quad (Yamaha 125) m'a initié au plaisir du pilotage et de la randonnée. Dès 16 ans, c'est sur une mobylette (Peugeot 103) que je signais le bitume pour la première fois et autonome. S'en suivit le permis B (2007) et mon quad homologué (Suzuki 400) à 18ans (2008).

Envie de découvrir de nouvelles sensations, (2017) coup de cœur (Bullit 125), motivé par la mobilité et l'envie de parcourir timidement l'univers moto, j'enfourche l'engin. Plus de plaisir, plus loin, plus vite, (2019) j'obtiens le théorique moto et un plus gros engin (Kawasaki ern650). Mais 9h de cours sont nécessaires... le plus proche et mieux noté/recommandé, Pierre, à Rochefort. C'est donc ma première entrée sur le vélodrome (cbr 650). L'individu me noie de comparaisons avec l'athlétisme, l'aviation, le taekwondo avant de remettre en cause toutes mes convictions sur les contraintes de la physique et autres lois de la gravité supposées. Malencontreux report du TP, frustré par le manque, l'épreuve aboutit à une réussite le jour j (septembre2019).

Octobre 2019, l'astronaute me cache sûrement encore des choses !! Dans la foulée, j'enchaîne mon premier stage trajectoire et tel une vierge effarouchée, j'assiste à mon premier entraînement gymkhana à Jemelle. Il y a plus à apprendre, plus à maîtriser, plus à découvrir et de quoi jouir plus près du sol encore. Reste à trouver le bon angle. Mai 2020, le Corona n'était plus un obstacle au passage et à la réussite de l'examen de voie publique. Les entraînements gymkhana m'ont encouragé à m'inscrire à ma première compétition (septembre2020). L'astronaute n'est pas seul ! Rencontre de Guillaume, stage mars 2021. Compétition juin 2021, ils sont partout ! Rencontre de Luc, Vincent, Clément. Compétitions octobre 2021... j'arrête de les compter, je dois encore m'entraîner! Novembre 2021, ketchup/motard, si je ne peux rivaliser par le chrono, j'y arriverai par l'imagination.

Les entraînements se sont enchaînés, les progrès, les événements et les rencontres aussi. Les limites sont repoussées un peu plus à chaque fois, les amitiés se sont formées. Comment remercier l'investissement et le dévouement d'Anne-Pascale et Pierre autrement qu'en leur apportant de l'aide et du soutien... une pelle et une brosse



suffit à les combler ! Excès de gratitude, ils me proposent de les accompagner pour dispenser des stages (aout 2021). La suite logique de l'apprentissage est de, à son tour, contribuer à le transmettre. Novembre 2021, début de ma formation officielle pour devenir moniteur auto/moto auprès de Zen au volant. Moi aussi, je veux faire partie des astronautes !

Jedrejezak Janeck

7.6.2 Michel et Hélène VIRGO

C'est l'histoire d'une rencontre improbable entre un motard expérimenté, c'est-à-dire encore vivant après 50 ans de pratique et un formateur décoiffant ?

La rencontre fortuite avec Pierre le motard, une matinée de Juin, alors qu'il enseignait à mon fils, le BAba du pilotage d'une moto sur le vélodrome du cru, a contrarié tout un pan des mes acquis et certitudes.

Non ! On ne freine pas principalement de l'avant. Non ! On ne pratique pas la technique du virage inversé, mais le tout dit avec la conviction qui ébranle les montagnes.

Et je fus ébranlé, dès que l'occasion se présenta, je me suis inscrit pour une journée de suivi et de conseils et à son grand dam, j'y ai « invité » de façon « chinoise » ma compagne Hélène, qui me faisait à ce moment triste figure.

A la fin de cette journée, Hélène avait la banane, elle enfilait les virolos de Houyet, les grandes courbes, sa conduite m'évoquait « El Dottore ».

Une demi-journée supplémentaire pour apprendre qu'une moto en slalom se redressait seule ou presque, un exercice dédié à nos futures vacances, et nous partions sillonner la Corse. Merveilleux voyage plein de nouvelles sensations.

Depuis, mon cerveau reptilien a enregistré une nouvelle donnée, un rendez-vous « remise en selle » avant l'entame de la nouvelle saison touristique.

Grand merci Pierre.

Michel VIRGO

