

SOMMAIRE

01.	COMMUNIQUÉ DE PRESSE	2
02.	L'EXPOSITION	
	Les pratiques	3
	L'histoire de la moto en Wallonie	8
	La restauration des motos au Musée de la Vie wallonne	13
	Les communautés	14
	Les motos extraordinaires et prototypes	18
03.	ÉVÉNEMENTS	20
04.	INFORMATIONS PRATIQUES	24
05.	LE MUSÉE DE LA VIE WALLONNE	25
06.	CONTACTS PRESSE	26

01. COMMUNIQUE DE PRESSE - 03.07.2020

EXPO MOTO

Musée de la Vie wallonne - Province de Liège

Du 4 juillet 2020 au 4 avril 2021

« MOTO », la toute nouvelle exposition de la Province de Liège réalisée par le Musée de la Vie wallonne, rassemble plus de cinquante motos d'exception !

Peu le savent mais la Belgique, et plus particulièrement le bassin liégeois, a joué un rôle majeur dans l'essor de la moto au niveau mondial durant le 20^e siècle. Le Musée de la Vie wallonne possède de nombreux modèles issus de constructeurs emblématiques tels que Saroléa, FN et Gillet. Ces engins mythiques, ainsi que d'autres prêtés pour l'occasion, sont mis en valeur dans une scénographie spectaculaire dans l'Espace Saint-Antoine du Musée à partir du 4 juillet.

Vous y découvrirez les pionniers de la discipline sportive et les premiers champions mais aussi la naissance de l'épopée *biker* et surtout, des motos de légende. Des créations vintage de l'artiste de renommée internationale Fred Krugger aux derniers modèles à la technologie de pointe, la moto n'a pas fini de vous surprendre !

Des témoignages, objets, photos et vidéos complètent le panorama afin de mieux comprendre l'histoire, souvent incroyable, des motos exposées. Des anecdotes inattendues et surprenantes vous plongeront au cœur des raids les plus périlleux et dans les courses les plus folles !

Au-delà de la mécanique et des innovations technologiques, la pratique de la moto est devenue ces dernières décennies un art de vivre, avec ses communautés d'hommes et de femmes, ses codes et ses valeurs, avec en toile de fond un sentiment commun : la liberté.

La moto, plus qu'une passion, un style de vie !

- **HORAIRE** > du 04.07.2020 au 04.04.2021 - Ouvert du mardi au dimanche de 9h30 à 18h. Fermé le 1/11, 25/12 et 1/01. Réservation obligatoire sur www.viewallonne.be. Gratuit tous les premiers dimanches du mois. Accessible aux personnes à mobilité réduite.
- **TARIFS** > Adultes : 5 € - Etudiants et seniors : 4 € - Enfants 3 € - Article 27 : 1,25 €
Réservation obligatoire sur www.viewallonne.be (maximum 6 personnes toutes les 20 minutes)
Les groupes de minimum 10 personnes bénéficient d'un Euro de réduction par personne sur ce tarif (sauf pour Article 27). Réservation au 04/279.20.16
Si vous désirez réserver une visite guidée (pour adultes - minimum 10 personnes – 5€ par personne, réservez aussi au 04/279.20.16
- **LIEU** > Musée de la Vie wallonne - Cour des Mineurs - 4000 Liège (centre)
ACCES > **Bus** : TEC Liège-Verviers vers la place Saint-Lambert - **Voiture** : E40/E25 vers Liège centre - **Train** : gare Liège-Saint-Lambert

02. L'EXPOSITION

LES PRATIQUES

AVENTURE

L'aventure fait indéniablement partie de l'univers de la moto. Ce sont d'ailleurs les aventuriers qui ont fait évoluer et connaître ces belles mécaniques.

LA ROUTE DES PIONNIERS

Au début du 20^e siècle, les raids motos ont pour but de démontrer les aptitudes des engins et d'améliorer leur résistance par la traversée de terrains extrêmes et hostiles. Les raids célèbrent aussi de grands pilotes et assoient la notoriété des marques qui y participent comme en 1927 où Le désert du Sahara est exploré pour la 1^{ère} fois sur une moto liégeoise.

Aujourd'hui, des pilotes téméraires se lancent dans des périples tels que le célèbre Paris-Dakar et des aventuriers réalisent des *road trips* sur des milliers de kilomètres à travers le globe. Par l'esprit de liberté et d'évasion qu'elle procure, la moto est plus que jamais la quintessence de l'aventure.

QUAND L'AFRIQUE S'EXPLORE À MOTO

En 1925, la ligne aérienne Belgique-Congo comporte de nombreux détours. Le lieutenant aviateur Robert Fabry imagine un vol direct, au-dessus du Sahara, dont le tracé ne peut être réalisé que par voie terrestre. Il s'engage alors dans ce périple mais les péripéties sont nombreuses et les catastrophes évitées de justesse. Au total, sa Gillet Sport « Tour du monde », renforcée d'un side-car capable de porter 350 kg de matériel, est démontée plus de 27 fois et transportée à dos d'hommes sur de très longues distances pour contourner des passages infranchissables.

Son expédition, digne des plus grands films d'aventure, lui vaut tous les honneurs lors de son arrivée à Elisabethville, après plus de 20.000 km parcourus en 10 mois. La nouvelle ligne aérienne est mise en place en 1930 par Fabry lui-même.



Carte du raid du Lieutenant Fabry, 1925, Coll. du Musée de la Vie wallonne

L'INCROYABLE HISTOIRE DE JUSTINE TIBESAR

Cette voyageuse de 22 ans originaire d'Arlon entame le plus grand défi de sa vie en 1931 : relier le Vietnam à la Belgique à moto. Elle s'achète une FN M-70 350cc, passe son permis en 3 jours et rejoint le Cambodge. Malgré une grave chute, elle reprend son chemin et parcourt de nombreux pays d'Asie en attirant tous les regards. Pour traverser les terres arides du Pakistan, de l'Iran ou encore de la Perse, l'aventurière s'équipe d'un side-car pour transporter ses réserves d'eau et de carburant.

Elle achève son voyage en passant par l'Europe de l'est et arrive à Arlon en janvier 1932 avec 22.000 km au compteur. Elle est accueillie triomphalement à Herstal par les dirigeants du département moto de la Fabrique Nationale.

L'AVENTURE, C'EST MAINTENANT !

Dépassement de soi, appel de la route, envie de liberté, ressourcement, rencontre de l'autre... les motivations des *road trips* sont multiples. On peut parler de véritable prouesse lorsqu'on évoque l'histoire de Ron Fellowes, 69 ans, reliant en 2012 le Népal à Herstal sur une FN 4 cylindres vieille de... 102 ans ! L'aventure de Ben Blake, loin de toute vie rangée, est une véritable ode à la liberté, comme l'exploration du monde à moto par la Belge Jessica Leyne. Pour Thierry Dricot, journaliste et photographe belge, le *road trip* sert aussi la bonne cause en récoltant des fonds pour le Télévie. Ces quatre exemples d'aventuriers contemporains reflètent bien les rêves de milliers d'autres en quête d'évasion.



Le Capitaine Bruneteau, le Lieutenant Gimié et le mécanicien Weerens lors de la 1^{ère} traversée du Sahara à moto en 1927, Coll. du Musée de la Vie wallonne

SPORT

La moto s'est forgée une place de choix à côté des quatre roues dans les compétitions de sports moteurs. Et ce n'est pas pour rien...

LES 1^{ERS} CHAMPIONS SUR BITUME

À Liège, la pratique du vélo est très populaire et des vélodromes foisonnent. Dès 1899, les 1^{ères} compétitions locales de motos profitent de ces pistes.

Les rallyes mondiaux se disputent, quant à eux, sur route libre d'une ville à l'autre, ce qui engendre de nombreux accidents. En Belgique, une révolution s'opère dès 1902 avec le Circuit des Ardennes dont les routes sont fermées et balisées pour l'occasion, une première mondiale !

Par la suite, les circuits construits spécialement pour la compétition deviennent incontournables, le plus célèbre étant Spa-Francorchamps, inauguré en 1921. Tous ont accueilli de nombreux grands champions belges tels que René Milhoux, Jules Tacheny, Robert Grégoire, ou encore Didier De Radiguès. La relève semble assurée, à l'image de Barry Baltus, jeune pilote âgé de 16 ans, élu meilleur espoir belge 2020.



François Verschaeve dit le « démon liégeois » sur le vélodrome de Liège en 1905, Coll. du Musée de la Vie wallonne

DE LA BOUE ET DES OBSTACLES

Le moto-cross, discipline sur circuit tout terrain, prend son essor en Belgique vers 1950 avec des pionniers tels que Victor Leloup ou René Baeten. La domination belge s'impose définitivement avec les écrasantes victoires de Joël Robert dès 1964. Les années '70, '80 et '90 marquent l'âge d'or du moto-cross, notamment avec Gaston Rahier, André Malherbe, Georges Jobé et plus récemment, Joël Smets. Depuis la création du Championnat du Monde en 1957, la Belgique cumule en effet 56 victoires, la plaçant dans le top mondial de la discipline.

Côté trial, dont le but est de franchir un certain nombre d'obstacles sur un parcours donné, les familles liégeoises Crosset et Lejeune s'illustrent depuis les années 1980. La renommée belge dépasse les frontières avec le « Monaco du Trial mondial », une manche du Championnat du Monde organisée à Comblain-au-Pont depuis plusieurs années.



FN cross de René Baeten, 1957, Coll. du Musée de la Vie wallonne

UTILITAIRE ET LOISIRS

ENTRE LA RAISON ET L'ÉVASION, LE CŒUR BALANCE

À partir des années 1950, avec l'avènement des voitures bon marché et le succès des petites cylindrées étrangères, la moto devient un objet de loisir. La sortie en 1966 de l'excellente Honda CB 450 *Black Bomber* symbolise ce passage et donne le coup de grâce à la fabrication de motos liégeoises. Progressivement, technologie et électronique s'invitent dans la mécanique. La sécurité et le confort des pilotes sont au cœur des priorités des nouveaux modèles. Cependant, le rôle utilitaire de la moto n'a pas dit son dernier mot : elle redevient aujourd'hui un moyen efficace pour se déplacer. Rouler à moto est plus que jamais universel.



© Thierry Dricot, photographe et journaliste spécialiste de la moto

L'HISTOIRE DE LA MOTO EN WALLONIE

Beaucoup l'ignore mais la Wallonie, et plus particulièrement Liège, joue un rôle primordial dans l'histoire de la moto au niveau mondial.

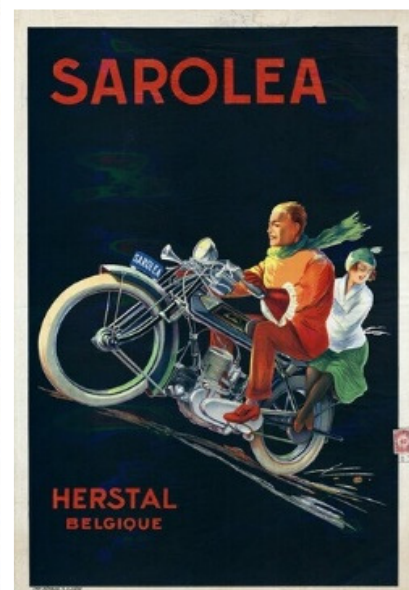
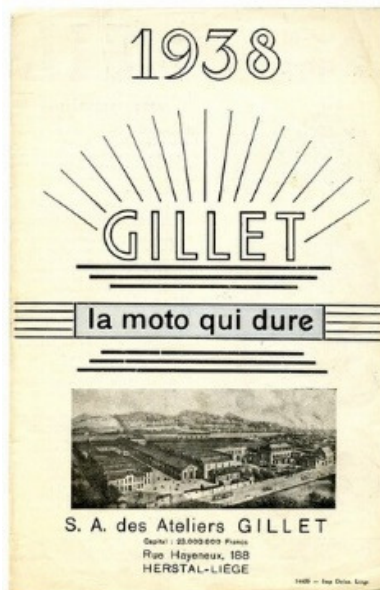
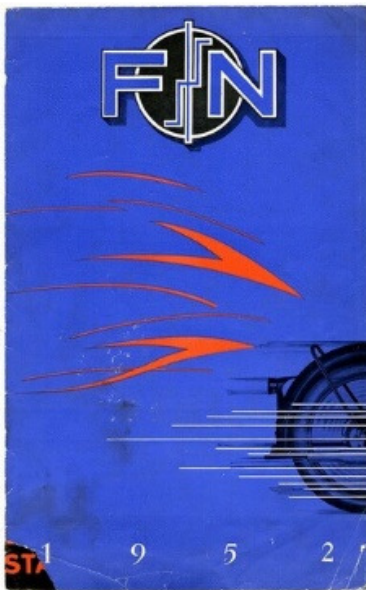
LIÈGE, LE CENTRE DU MONDE

Au cours du 20^e siècle, le monde découvre l'excellente qualité des marques belges telles que Minerva, Lady, Royal Nord et Ready. En effet, le pays joue alors un rôle majeur dans l'essor de la moto et Liège plus particulièrement. Les petites entreprises familiales s'y comptent par dizaines et, même si leur production est limitée, leur qualité est indéniable et reconnue. Rapidement, trois firmes se démarquent : Saroléa, la Fabrique Nationale (FN) et Gillet, surnommées les « Demoiselles de Herstal ». Leur réputation traverse les frontières et leur permet de produire à leur apogée jusqu'à 20.000 unités par an. S'admirant et se défiant, cette concurrence engendre la création de motos exceptionnelles évoluant au fil des innovations technologiques et victoires sportives, jusqu'à la fin des années 1960.

LA NAISSANCE DES MOTOS BELGES

A la fin du 19^e siècle, de nombreux armuriers et entrepreneurs liégeois se lancent dans la fabrication du vélo qui ne cesse d'évoluer et de gagner en popularité. En 1892, Saroléa produit le « Royal Saroléa » et, quatre ans plus tard, la FN propose l'acatène, sans chaîne de transmission. Maîtrise technique, main-d'œuvre efficace et matières premières abondantes facilitent le basculement vers la fabrication de motos.

Au départ, il s'agit plutôt de simples vélos motorisés inconfortables et dangereux. Le moteur entraîne la roue arrière via une courroie en cuir sans boîte de vitesse ni embrayage. Des pédales sont nécessaires à sa mise en route et le freinage se fait par rétropédalage ou grâce à une simple plaquette contre la roue. Le bon dosage d'air, d'essence et d'huile est administré manuellement. À partir de 1905, les évolutions technologiques facilitent la conduite et, au tournant du 20^e siècle, plus d'une centaine de petits ateliers réalisent des motos exceptionnelles comme Antoine, Bovy, Brondoit, Eole, Légia, Marck, Piedboeuf, Spring...



Publicités FN, Gillet et Saroléa, Coll. du Musée de la Vie wallonne

AU-DELÀ DES ARMES

En 1889, pour répondre à une commande colossale de l'Etat, 12 fabricants d'armes s'associent et créent une usine à Herstal : la Fabrique Nationale d'armes de guerre. Sept ans plus tard, celle-ci se diversifie dans la production de vélos puis de motos dès 1902. Le modèle de 1905 bouscule les codes de l'époque : l'usine commercialise le futur fleuron de la marque, un quatre cylindres en série, en première mondiale !

En 1923, la firme innove en proposant la M-60 avec une transmission par chaîne, ce qui lui permet de remporter 17 records mondiaux. Les compétitions s'enchaînent et une multitude d'exploits est remportée dans toutes les disciplines sportives : vitesse, raid, trial et cross.

La production de grosses cylindrées décline fortement dans les années 1950. La direction décide dès lors de développer des vélomoteurs comme la *Rocket* et la *Princess* avant d'abandonner définitivement ses activités liées à la construction de motos en 1965.



FN M60 dit « la grise », devant les ateliers de la Fabrique Nationale, Coll. du Musée de la Vie wallonne

AU SERVICE DE LA PATRIE

Le 30 mars 1913, le jeune militaire liégeois Albert Snyers organise une épreuve pour convaincre l'Armée belge d'utiliser la moto à des fins militaires. Le succès de l'évènement convainc le Général Leman de créer la Compagnie d'Estafettes Motocyclistes Militaires lorsque la guerre éclate en août 1914. Leurs missions principales sont d'observer, rapporter et transmettre les messages. Cette décision place la Belgique comme précurseur dans l'histoire motocycliste militaire sans pour autant supplanter l'utilisation du cheval.

En 1935, l'Armée belge met au défi les « Demoiselles de Herstal » de produire des motos pouvant transporter au moins trois soldats et leurs armements sur une vitesse moyenne de 80km/h. Challenge relevé avec la FN M-12, la Gillet 720cc et la Saroléa 38H qui possèdent une marche arrière et sont équipées de side-car à roue motrice. La fin de la guerre ne signe pas l'arrêt des commandes militaires, comme en témoigne ces 3 motos d'après-guerre.



Modèles militaires de marques FN, Gillet et Saroléa au fort de Loncin, Coll. du Musée de la Vie wallonne

GILLET, LA BENJAMINE

Fondée en 1919, l'entreprise engage l'ingénieur Fernand Laguesse pour concevoir un monocylindre deux temps simple et robuste. Finalisé en 1920, la version Luxe de cette Gillet à courroie rencontre un vif succès auprès du public. La firme remporte 85 records mondiaux et le célèbre Bol d'Or à trois reprises. Les séries de 1930 et 1937 sont rebaptisées du nom de cette course mythique. Fort de ces victoires, les commandes affluent du monde entier : Gillet vend déjà sa 40.000^e moto en 1931 !

Malgré le succès de sa 250cc Superconfort en 1947 puis la sortie de petites cylindrées dans les années 1950, comme la série Milan ou les scooters Gillet-Bernardet, la lente érosion de la production est inéluctable. En 1959, la commune de Herstal rachète les terrains et bâtiments, marquant la fin d'une incroyable aventure.



Gillet Superconfort, Coll. du Musée de la Vie wallonne

SAROLÉA, LA DOYENNE

Après la création de son atelier d'armement en 1850, Joseph Saroléa réalise des vélos dès 1892. À sa mort, sa veuve Dieudonnée Dessart reprend les rênes de l'entreprise et engage l'ingénieur Martin Fagard, sous l'impulsion duquel débute la commercialisation de motos en 1901. La renommée internationale de Saroléa s'étend avec des innovations telles que la 23G Supersport, une 500cc de 1924 atteignant les 120 km/h. Les excellents résultats des ventes sont renforcés par les exploits sportifs de champions tels que Robert Grégoire, Jacques Ickx ou encore René Baeten. Plus de 28.000 motos sont vendues entre 1923 et 1930.

Malgré le succès des petites cylindrées et les accords de collaborations signés avec ses deux grands concurrents, le déclin dans les années 1950 est inévitable. Après l'arrêt des compétitions en 1959, Saroléa est reprise un an plus tard par les anciens dirigeants de Gillet et conclut encore quelques contrats pour l'Armée belge avant sa dissolution en 1973.

RENOUVEAU LIÉGEOIS

La *success-story* liégeoise décline doucement dès les années 1950. Les deux conflits mondiaux, les crises financières et la démocratisation de l'automobile fragilisent le marché. Le coup de grâce est donné par l'invasion des motos étrangères, malgré l'alerte lancée conjointement par Saroléa, Gillet et FN auprès de l'Etat belge. C'est la fin de l'industrie motocycliste belge.

Cependant, le travail actuel d'artisans réalisant des machines haut de gamme redonne ses lettres de noblesse à la production wallonne. En témoignent les créations mondialement reconnues du Liégeois Krugger ou encore la renaissance de Saroléa grâce à l'investissement des frères Robbens et du designer liégeois Serge Rusak.



Saroléa Atlantic, Coll. du Musée de la Vie wallonne

LA RESTAURATION DES MOTOS AU MUSÉE DE LA VIE WALLONNE

Le Musée de la Vie wallonne possède une collection d'une septantaine d'ancêtres majoritairement liégeois constituée au fil des années par différents dons et achats.

Ayant pour missions de conserver et préserver ses collections, le musée restaure depuis 2013 ce patrimoine exceptionnel : constats d'état des machines, dépolissage, recherche et remplacement des pièces manquantes ou trop abîmées. La collection est ainsi préservée tout en gardant les traces de l'histoire propre à chaque véhicule, à l'image de cette Gillet avant et après restauration.



Modèle restauré et non restauré d'une Gillet 350cc, Coll. du Musée de la Vie wallonne

LES COMMUNAUTÉS

S'il y a un univers où la notion de communauté prend tout son sens, c'est bien celui des *bikers*. Impossible de ne pas en parler dans une expo consacrée à la moto.

LA MOTO DANS LA PEAU

Liberté, passion et respect sont des valeurs communes à l'esprit motard qui s'incarne dans une multitude de familles de *bikers*, chacune avec ses codes et convictions. Si la moto se conduit seul, elle se vit en communauté.

En Belgique, il existe des centaines de clubs moto. Les *gentlemen's* et *dandys* de tout poil, à l'allure aussi soignée que vintage, peuvent se retrouver dans les *Cafes racers* tandis que les passionnés d'ancêtres se rassemblent davantage au *Vétéran Motor Club* quand la team des « Filles à motos » roulent sur des engins de toutes cylindrées. Les rebelles en cuir, quant à eux, se regroupent dans les clubs de *bikers* à l'image des *chapters* Harley.

HARLEY-DAVIDSON, UN STYLE DE VIE

La 1^{ère} Harley-Davidson sort de l'usine familiale de Milwaukee, aux USA, en 1903. Elle devient le plus grand fabricant de deux-roues au monde dès 1920. Déjà une religion auprès de ses fans, l'entreprise se spécialise dans la fabrication de grosses cylindrées robustes et faciles à réparer et développe des modèles spécifiques pour la poste, les forces de l'ordre et l'Armée américaine.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, nombre de ces machines sont démilitarisées et inondent le marché civil. Solides, peu coûteuses et modifiables à souhait, elles séduisent la jeunesse rebelle et les vétérans amers. Les motards cherchent à rendre leur bolide léger et unique, en enlevant toutes les parties inutiles et en le customisant, c'est la naissance du *chopper*. Il n'existe pas une Harley identique à une autre tant celles-ci sont personnalisables.

Ces machines sont toujours un symbole d'anticonformisme, d'évasion et de liberté, cultivé par la marque et relayé par les médias.



Harley-Davidson démilitarisée avec une pin-up sur le réservoir, Coll. du Musée de la Vie wallonne

LES MOTARDES SONT DANS LA PLACE

Les aventures de dizaines de motardes parcourant le monde sont relatées dès les années 1920 : pionnières, sportives, militaires... elles dépassent tous les préjugés. Malgré ces exploits, il faut attendre les années 1960 pour voir les marques s'intéresser véritablement aux femmes en tant que clientes potentielles.

Aujourd'hui, les actions sont nombreuses pour faire reconnaître leur place légitime. Le constat est sans appel : le monde de la moto se féminise. Fédémot, la fédération belge de motocyclistes engagée dans la sécurité, constate que plus de 50% de ses formations de conduite sont fréquentées par des femmes.



La Belge Jessica Leyne en road-trip © Jessica Leyne

SOUS LE FEU DES PROJECTEURS

Le cinéma trouve dans l'esprit motard une source d'inspiration inépuisable et contribue ainsi à sa légende, comme avec « L'Équipée sauvage » de 1953 où Marlon Brando, chef de gang, devient une icône rebelle en perfecto cuir. Ce film fait scandale aux Etats-Unis mais inspire la jeunesse révoltée. C'est là les prémises d'une contre-culture qui atteint son apogée en 1969 avec une autre œuvre cinématographique marquant toute une génération : *Easy Rider*.

Impossible de citer tous les films et séries célèbres perpétuant la légende et devenus iconiques pour beaucoup de motards : finalement, il n'y a pas de héros sans sa moto ! Celle-ci souligne toujours le caractère libre, aventurier, indomptable et parfois inquiétant du personnage.

L'ART DU CUSTOM

La transformation et l'allègement des motos sont issus du mouvement *Kustom Kulture* américain des années 1950, consistant en une réappropriation personnelle, technique et esthétique ainsi qu'une amélioration de la vitesse des engins.

Différentes tendances existent encore aujourd'hui, notamment le concept du *cafe racer* pratiqué à l'époque par une jeunesse en blouson de cuir et dont le but est de pousser des bolides allégés au maximum de leurs capacités, en reliant deux cafés le temps d'une chanson. Ses rassemblements reviennent en force pour leur aspect *rétro-vintage*, tant dans le style vestimentaire de ses membres que dans celui du custom des motos.



La mythique Captain America du film *Easy Rider*, 1969, Getty Images

KRUGGER, L'ARTISTE WALLON QUI FAIT RÊVER LE MONDE

Créateur et artiste liégeois, Frédéric Bertrand, alias Fred Krugger, réalise des motos exceptionnelles sous le label *Krugger Motorcycles*. Il réinterprète notamment des styles anciens avec la *Speedbowl*, inspirée des années 1920, sur une base Harley-Davidson. Ce petit bijou remporte plusieurs prix dont la 3^e place au *World Championship of Custom Bike Building AMD* de Las Vegas en 2005. En 2010 et 2014, il rafle la 1^{ère} place avec d'autres créations !

Le savoir-faire de ce perfectionniste attire les grands noms du cinéma hollywoodien et de la construction motorcycle comme Triumph qui s'adressent à lui pour des commandes exclusives, faisant de Krugger un artisan belge reconnu internationalement.



Modèle Speedbowl de Fred Krugger, 2005, Krugger Motorcycles

LES MOTOS EXTRAORDINAIRES ET PROTOTYPES

A quoi ressemblera la moto du futur ? Entre performance et énergie, les défis sont nombreux.

LA MOTO DE DEMAIN

Si les constructeurs cherchent à améliorer la vitesse et la puissance des machines tout au long du 20^e siècle, les défis actuels sont aussi l'autonomie, la connectivité, la sécurité et l'écologie.

Présentées comme moins polluantes, les motos électriques ont le vent en poupe et les grandes marques mondiales s'y intéressent de près : Harley-Davidson propose depuis 2019 la *LiveWire*. Alignant les 177km/h avec une vitesse de pointe de 128km qu'elle atteint en 4,9 secondes et avec une autonomie de 235 km en ville, elle peut se recharger complètement en une heure.

BMW a également secoué les codes avec la *Vision Next 100*. Présentée en 2018, elle maintient l'équilibre sans intervention humaine, même à l'arrêt. Sa structure flexible se déforme pour faciliter les manœuvres, elle communique avec les autres véhicules pour connaître leurs intentions et éviter la collision. La sécurité et le confort du motard sont désormais de véritables priorités.

LA RENAISSANCE DE SAROLÉA

L'amour de la moto est souvent une histoire de famille et les jumeaux Torsten et Bjorn Robbens ne dérogent pas à la règle. Le virus Saroléa est transmis par leur grand-oncle, l'ancien champion de cross André Van Heuverswijn. En 2009, ces passionnés, l'un mécanicien en aéronautique et l'autre spécialiste en logiciels, se lancent le pari fou de ressusciter la marque mythique liégeoise et un an plus tard, ils créent une moto haut de gamme 100% électrique *made in Belgium*.

En 2014, Saroléa aligne sa Superbike SP7, qui peut atteindre 320 km/h, au départ du TT Zero, une compétition de motos électriques du *Tourist Trophy* sur l'île de Man. Aux mains du pilote écossais Robert Wilson, ils obtiennent la 4^{ème} place. Les premières sportives se vendent dès 2017 et afin d'ouvrir le marché aux particuliers, la nouvelle version davantage *sport touring*, est commercialisée en 2019.

AU-DELÀ DE L'ORDINAIRE

Les motos fabriquées en série sont toujours issues d'un prototype unique sorti tout droit de l'imagination d'ingénieurs et de créateurs. Ceux-ci développent des innovations tant techniques qu'esthétiques éprouvées en atelier et en compétition. Certains concepts novateurs ne dépassent pas le stade de l'essai.

Les expérimentations peuvent donner naissance à de véritables ovnis : vélomoteur tandem, moto électrique hors-norme, modèle avec fauteuil intégré... tout - ou presque - est permis !



Socovel électrique, 1941-43, Coll. du Musée de la Vie wallonne

03. ÉVÉNEMENTS

BALADE : Découverte de Liège à deux-roues électriques

19 & 26 juillet - 10h & 14h30

2 & 30 août - 10h & 14h30

Le temps d'une balade de 2 heures, devenez co-pilote et partez à la rencontre des lieux historiques de la Cité Ardente.

- Age minimum : 16 ans.
- Réservation obligatoire
- 20 € par personne

JEUNE PUBLIC : Motard en herbe - 30 août de 11 à 17h

Un circuit, des motos électriques, un équipement... il n'en faut pas plus aux apprentis pilotes pour venir s'essayer au plaisir de la conduite en toute sécurité !

- Activité réservée aux enfants.
- Gratuit

JOURNÉE DE LA MOTO - 4 avril 2021

L'univers de la moto pour toute la famille : animations, démonstrations, circuit de motos électriques pour enfants. Plus d'infos sur www.viewallonne.be ou sur Facebook.

- Gratuit
- En partenariat avec FEDEMOT

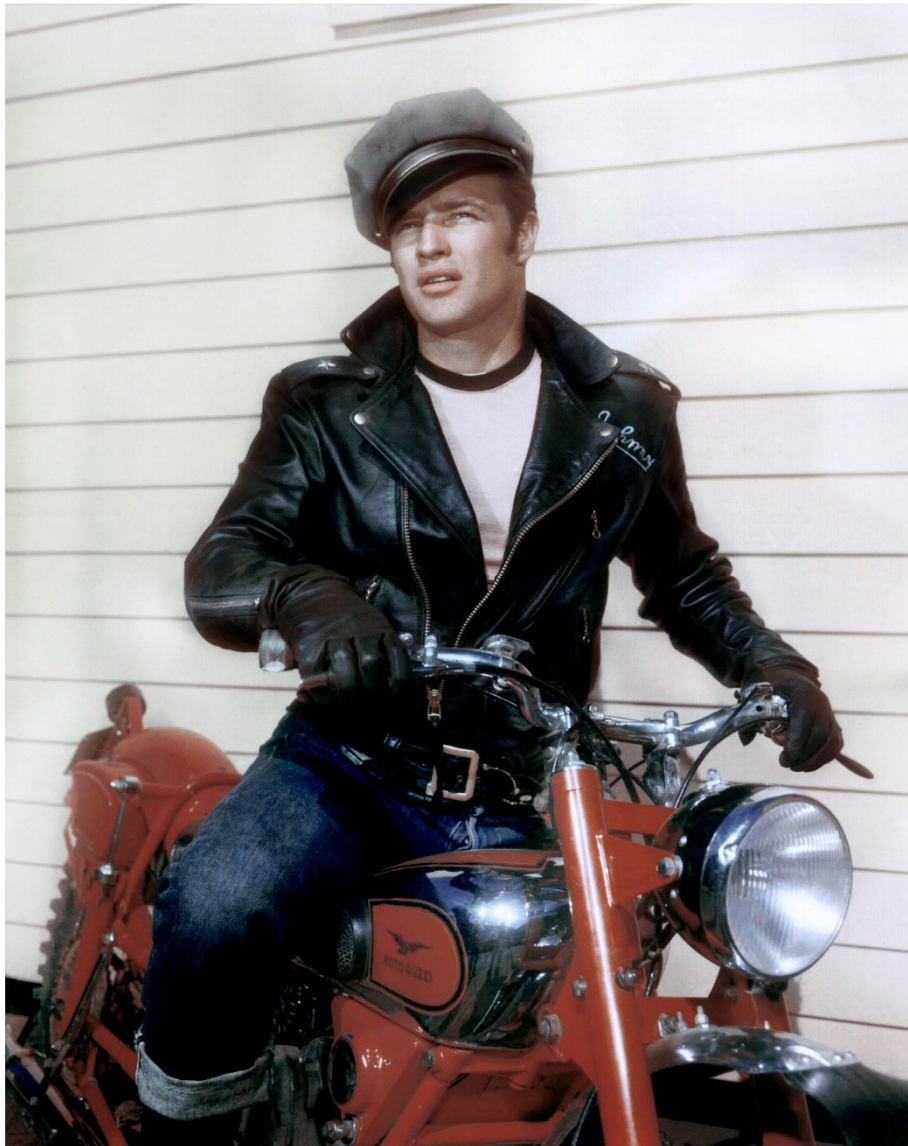


CONFÉRENCES

TONNERRES MÉCANIQUES : DE LA MOTO AU CINÉMA - 5 novembre à 19h

Conférence par Dick Tomasovic, Département Médias, Culture et Communication de l'Université de Liège.

- Réservation obligatoire
- Visite de l'exposition comprise
- 5 € par personne



Marlon Brando dans « l'Équipée sauvage », 1953, Getty Images

LES DEMOISELLES DE HERSTAL - 26 novembre à 19h

Conférence par Marie MEURANT, Conservatrice du Musée communal de la ville de Herstal et Yves Campion, auteur du livre « Les motos Gillet Herstal »

- Motos, affiches publicitaires, photographies et archives à travers le fonds Gilbert Gaspard
- Réservation obligatoire
- Accès gratuit à l'expo
- 5 € par personne



Affiche FN réalisée par Pol-François Mathieu, 1956, Fondation *Ars Mechanica*

VISITES GUIDÉES

Au cœur de l'expo - 19 novembre à 19h

Visite commentée par les concepteurs de l'exposition suivie d'un apéritif. Présence d'un mécanicien pour répondre aux questions techniques. Infos et réservation au 04/279.20.31

- Réservation obligatoire
- 5€ par personne

Visite guidée gratuite de l'exposition à destination des adultes

19 & 20 septembre - 10h et 14h30

Durant la Semaine de la Mobilité, parcourez gratuitement l'exposition accompagné d'un guide qui vous dévoilera une foule d'anecdotes inédites.

- Réservation obligatoire
- Public adulte

Rendez-vous sur www.viewallonne.be ou sur www.facebook.com/museeviewallonne pour tout connaître de notre agenda Moto !

Les réservations se font uniquement au 04 279 20 31.

04. INFORMATIONS PRATIQUES

HORAIRE

Du 4 juillet 2020 au 4 avril 2021

Ouvert du mardi au dimanche de 9h30 à 18h > Entrée pour 6 personnes maximum toutes les 20 minutes. Fermé le 1/11, 25/12, 1/01

TARIF

- Pour les individuels – Réservation obligatoire sur www.viewallonne.be

Adulte : 5 €

Senior et étudiant : 4 €

Enfant : 3 €

Article 27 : 1,25 €

- Pour les groupes (minimum 10 personnes) - Infos et réservation au 04/279.20.16

Adulte : 5 €

Senior et étudiant : 4 €

Enfant : 3 €

Article 27 : 1,25 €

- Visite guidée (minimum 10 personnes) - Infos et réservation au 04/279.20.16

5 € par personne

GRATUITÉ

Le 1^{er} dimanche du mois > N'oubliez pas de réserver votre ticket gratuit sur www.viewallonne.be

Tous les autres motifs de gratuité sur demande

ACCÈS

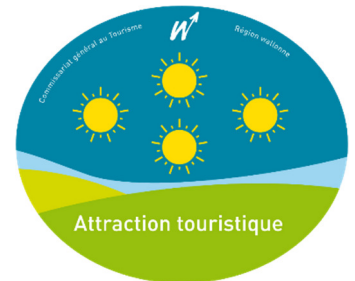
Expo quadrilingue (FR, NL, DE, EN)

Bus : TEC Liège-Verviers vers la Place Saint-Lambert

Voiture : E40/E25 vers Liège centre

Train : gare Saint-Lambert

Le Musée et les expositions sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.



LABEL ATTRACTION TOURISTIQUE

Le Musée de la Vie wallonne a reçu le label « 4 soleils » par le Commissariat Général au Tourisme (CGT) de la Région wallonne, sur un maximum de 5 possibles. Ce gage de qualité accordé aux sites touristiques en Wallonie permet au visiteur de bénéficier d'une information fiable sur la qualité des infrastructures et de l'accueil. Grâce à l'attribution de ce label, le Musée de la Vie wallonne est aussi autorisé à utiliser la dénomination d'*Attraction touristique*, une appellation protégée par décret.

MUSÉE DE LA VIE WALLONNE

Cour des Mineurs - 4000 Liege

+32(0)4 279.20.31

info@viewallonne.be - www.viewallonne.be



Rejoignez la page Facebook du Musée sur www.facebook.com/museeviewallonne

05. LE MUSÉE DE LA VIE WALLONNE

« Un musée de la vie populaire doit s'enrichir tous les jours et ne jamais être considéré comme une chose terminée. Tous les jours, nous fabriquons du passé pour demain ».

Devise des fondateurs du Musée de la Vie wallonne

Installé au cœur de Liège, dans le couvent des Frères mineurs, le Musée de la Vie wallonne porte un regard original et entier sur la Wallonie du 19e siècle à nos jours : de l'histoire politique et sociale à l'économie en passant par la littérature et l'artisanat, ou encore les fêtes et croyances populaires.

Rénové dans son intégralité en 2008, le parcours muséal s'est transformé en un véritable chemin de vie. La scénographie exploite les documents d'archives, les photographies et les films autant que les objets, sélectionnés parmi les collections du Musée. Les thématiques qui construisent le parcours de référence révèlent une Wallonie moderne, ouverte sur le monde en puisant dans ses racines.

Le CENTRE DE DOCUMENTATION, situé dans la maison Chamart qui jouxte le Musée, se met au service des scientifiques autant que des chercheurs amateurs. L'institution muséale gère également le Fonds d'Histoire du Mouvement wallon et la Bibliothèque des Dialectes de Wallonie dont les archives sont accessibles sur demande au Centre de documentation.

Le Musée est réputé pour son THÉÂTRE DE MARIONNETES liégeoises, véritable conservatoire de la tradition populaire. Depuis 1931, le théâtre du Musée perpétue ce patrimoine dans un cadre authentique. Son succès grandit chaque année grâce à la qualité et à la variété des spectacles proposés aux petits et aux adultes.

Toute l'année, les groupes autant que les visiteurs individuels bénéficient d'un large choix d'activités et de visites, adaptées à tous les publics et à tous les âges.

Le Musée propose aussi une pause gourmande et agréable au centre-ville, loin du bruit et de l'agitation. Géré par l'asbl Work'inn, le restaurant LE CLOITRE offre une carte composée de mets régionaux à prix très doux dans un cadre unique. Cet espace convivial est accessible à tous, sans visite du parcours muséal ou des expositions.

Le Musée de la Vie wallonne offre aussi une riche programmation culturelle toute l'année.



06. CONTACTS PRESSE

Retrouvez tous les visuels disponibles pour la presse dans l'onglet 'PRESSE' sur www.viewallonne.be.

Jérôme CLOSSET

Collaborateur Communication, Accueil des Publics, Events (médias-presse)

jerome.closset@provincedeliege.be - 04 279 20 28

Céline JADOT

Directrice Musée de la Vie wallonne

Celine.jadot@provincedeliege.be