

Avec son copain Arnaud Manzani, Jean-Lin Spriet a réalisé le Tour de France Randonneur sur ce vélo, qui est la synthèse de son incessante curiosité.

Page de gauche : Cyclist a rencontré Jean-Lin chez le torréfacteur Juan (Ambion, 15°), lui aussi adepte de la petite reine.



# Jean-Lin le curieux

En regardant son vélo, on comprend immédiatement que ce cycliste n'est pas comme les autres. Curieux de tout, il a pourtant attendu l'âge de 32 ans pour se mettre vraiment au vélo et il a fait ses débuts directement en pignon fixe. Derrière son sourire malicieux, Jean-Lin cache une soif de curiosité qui le pousse à tenter plein de nouvelles expériences.

Texte **PATRICK VAN DEN BOSSCHE**  
Photographies **FLORENT LECHEVALLIER**



**J**ean-Lin est stéphanois d'origine. Il avait tâté un peu du vélo dans sa jeunesse, d'abord au guidon d'un VTT dans les chemins au-dessus de Saint-Étienne. Tout cela s'est vite arrêté lorsque sa famille s'est installée aux Pays-Bas. « J'avais un vélo là-bas, mais je m'en servais comme d'un moyen de déplacement pour me rendre au terrain de hockey sur gazon. »

#### Débuter en pignon fixe

C'est bien plus tard que le vélo reviendra dans la vie de Jean-Lin. Installé alors à Paris, il était plus runner que cycliste, mais voilà qu'un de ses copains se fait offrir un vélo pour ses 30 ans, et pas n'importe lequel : un fixe. C'est la grande mode urbaine à l'époque. Les jeunes citadins, enthousiasmés par les exploits des *messengers* new-yorkais, se mettent au pignon fixe et participent à des sorties de groupes dans les rues de Paris. Prenant l'exemple de son ami, Jean-Lin s'achète le même vélo : un Cinelli Gazzetta brakeless. « J'ai alors fait quelques rides du dimanche à Paris, mais sinon, c'était plus du vélo-taf.

Progressivement, j'ai allongé les distances jusqu'à 80 kilomètres en vallée de Chevreuse. Et puis un jour, je me suis lancé un défi : relier Paris à Orléans en fixe avec un pauvre paquet de raisins secs ; et tout ça sans GPS bien sûr. » Cette première approche de la longue distance va être le point de départ de la suite. Jean-Lin pratique alors le pignon fixe en mode « brake less ». Mais sa future femme voit la chose d'un autre œil et conditionne leur mariage à l'installation de freins sur le fixe de Jean-Lin. Ce dernier consent à cette modification.

Bien sûr, un ami lui propose une virée dans les Pyrénées. Pour la circonstance, notre néo-cycliste, désormais bien démissionné, se rend à l'évidence : en pignon fixe, ce ne sera pas possible. « Mon copain m'a dit d'opter pour un vélo avec des freins et des vitesses car ça va monter un peu. Un peu, tu parles ! 170 kilomètres avec près de 5 000 mètres de D+. On a commencé par le Tourmalet, puis on a enchaîné avec Luz-Saint-Sauveur, le col d'Aspin... » Heureusement. **o**

## Les BRM

Les BRM sont des Brevets randonneurs mondiaux. Ils ont été initiés d'abord à l'échelle nationale en 1921 par l'Audax Club Parisien. Ce sont des randonnées cyclistes à allure libre sur 200, 300, 400, 500 et 1 000 kilomètres. A l'époque, ces épreuves étaient baptisées « Brevets randonneurs français ». En 1976, ces brevets deviennent les « Brevets randonneurs européens ». Puis, en 1983, les « Brevets randonneurs mondiaux », créant ainsi une référence internationale en termes de distances et de détails pour les réaliser. Ce barème est la base des qualifications nécessaires pour prétendre s'inscrire au Paris-Brest-Paris qui a lieu tous les quatre ans.

## « Un jour, je me suis lancé un défi : relier Paris à Orléans en fixie avec un pauvre paquet de raisins secs ; et tout ça sans GPS, bien sûr. »

« Jean-Lin s'était acheté pour l'occasion un vélo cyclo-cross Spécialisé avec des freins à disque. Pour compléter la panoplie du cycliste qu'il était en train de devenir, Jean-Lin avait également fait l'acquisition d'un home-trainer en amont du périple, pour s'entraîner sérieusement avant d'attaquer la montagne.

### La montagne, ça vous gagne

Ce slogan publicitaire a bien fonctionné en ce qui concerne Jean-Lin. Il aurait pu, après cette folle aventure pyrénéenne, laisser tomber le vélo, écorché à vie par les pentes assassines. Mais au contraire, ces escalades de cols ont fait naître la passion chez lui. « La montée vers le haut du Journalier a été grandiose. On s'était pris une averse vu des lamas au sommet. Nous avons croisé des chevaux sauvages qui couraient sur le col de la Hourquette d'Ancizan. C'était un grand moment d'émotion et de découverte pour moi. »

Après la montagne, Jean-Lin décide de faire de la longue distance. Pour cela, il choisit une épreuve organisée par Rapha en Grande-Bretagne : Manchester to London, une course caritative organisée au profit des enfants autistes et longue de 330 kilomètres. « J'ai découvert toute la campagne anglaise, c'était superbe. J'ai regretté de ne pas avoir pris ma planche à voile tellement il y avait de vent. Rapha organise toujours les choses très bien et on avait des ravitos dans des châteaux superbes. C'est lors d'une de ces pauses que j'ai reconnu dans les toitures mon voisin d'urinoir, un certain Sir Bradley Wiggins. On a échangé quelques mots de façon très simple. Il avait un superbe vélo : un Pinarello rouge sublime. »

### Le goût de la distance

L'addition du kilométrage gagne immédiatement Jean-Lin. Il lui faut aller encore plus loin. Le nouvel objectif sera le Paris-Brest-

Paris 2019. Mais pour cela, il faut avoir fait ses preuves et les organisateurs ne rigolent pas avec ça. Il faut donc passer par des épreuves qualificatives et notamment pouvoir présenter un brevet d'au moins 1 000 kilomètres l'année précédente. « J'ai cherché sur Internet et j'ai trouvé un BRM de 1 000 kilomètres (Brevet randonneurs mondiaux) dans le Sud de la France qui s'appelle La Ronde d'Allénor d'Aquitaine. La course part de Bordeaux pour faire un tour complet de l'Aquitaine, en incluant le col du Soulor. » On est bien loin des premiers sorties de Jean-Lin en fixie dans Paris. Et la distance, ça se prépare. Jean-Lin avait souffert physiquement sur l'épreuve anglaise : inflammation des tendons d'Achille, épaule gauche bloquée et devenue insensible. Il décide de réaliser une première étude posturale pour régler sa position sur le vélo, puis une seconde. Mais cela ne va pas tout régler. Sur cette Ronde en Aquitaine, la douleur à l'épaule revient, tout comme les blessures à la selle.

L'échéance du PBP 2019 arrive. « J'étais très bien au niveau physique, le positionnement sur le vélo était nettement meilleur. J'ai fait tous les brevets préparatoires en pigeon fixe, sauf le 400 kilomètres, parce que ça m'aurait un peu trop. J'épreuve s'est finalement super bien passée : j'ai terminé en 61 heures et en gros j'allais plutôt bien, traitant dans mon sillage quelques cyclistes heureux que je les ramène à Paris. » Cette année, tous les projets cyclistes sont remis en cause par la crise sanitaire et la question s'est posée pour Jean-Lin dès les mois de mars : que faire, lorsqu'on pourra à nouveau rouler ? Avec son copain Arnaud Manzanni, Jean-Lin décide de s'embarquer au mois de juin sur le Tour de France Randonneur, à défaut de pouvoir s'engager sur la Transcontinental Race pour Arnaud, et sur une épreuve se déroulant aux États-Unis pour Jean-Lin. Les deux compétes se rabattent donc sur le Tour de France Randonneur, en l'adaptant à leur vision du respect de l'environnement : 5 000 kilomètres et 45 000 mètres de D+ qu'ils boucleront, sans trainer, le 2 juillet. »



## Les détails du PechTregon

**Cadre** : sur mesure PechTregon en acier  
**Centre Potence et TDS** : Ritchey Alu  
**Freins** : sur disque Hope 4 pistons  
**Selle** : Infinity  
**Roues** : montage artisanal Frank Le Renard  
**Moyeux** : arrière Hope Pro RS4 straight pull  
**Transmission** : Shimano 10S  
**Pédalier** : Tiagra plateaux  
**O-Symetric** 30-34  
**Cassette** : Shimano 10S 11-34  
**Éclairage** : lampe Sinewave alimentée par un moyeu dynamo  
**Son**  
**Poids** : 11kg, chargé lors du TDF, 25 kg

## PechTregon

PechTregon est le nom de la marque du vélo construit artisanalement par Matthieu Cholet, à Brumiquet, dans le Tarn. C'est aussi le nom de la colline située derrière son atelier. Matthieu a été primé de nombreuses fois au Concours de machines. Il construit des cadres en acier dont certains ont la particularité, comme sur le vélo de Jean-Lin, de disposer d'une fourche Truss. En véritable designer et artisan, Matthieu travaille sur commande et passe déjà une journée entière avec chaque client avant d'élaborer un nouveau projet. Infos sur pechtregon.tumblr.com

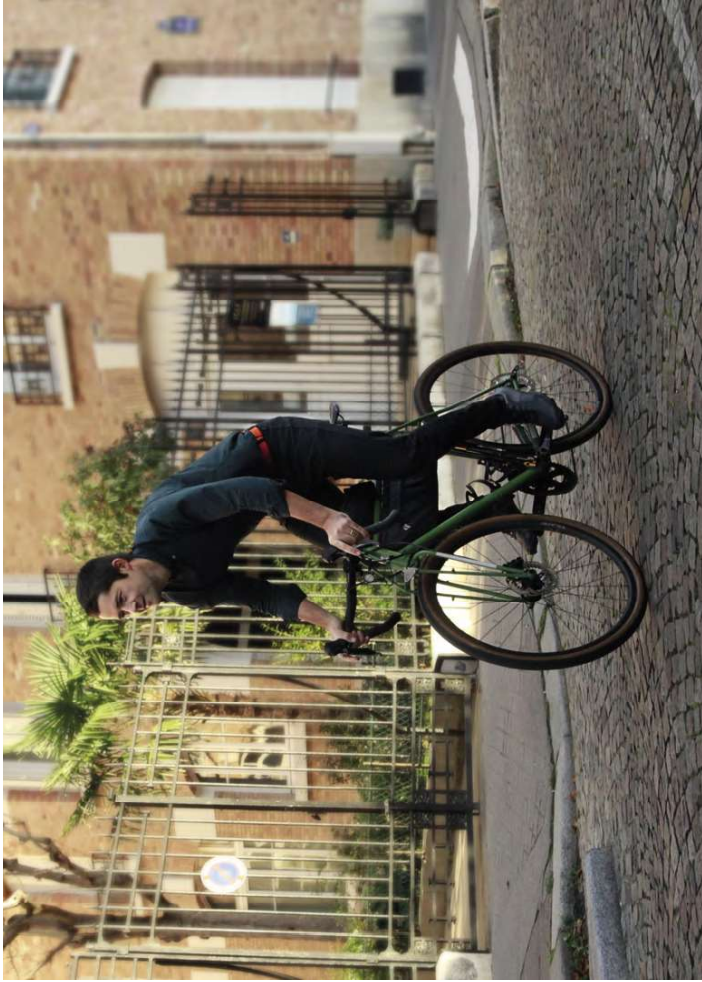
Page de gauche : Jean-Lin, bien posé sur son vélo, conçu pour lui par PechTregon. On remarque l'angle de sa fourche sans départ.

En contre : Les équipements de ce vélo sont tous particuliers : plateaux brumiquetés, CO-Symetric, fourche Truss, selle avec fluide, emports, ... et le fameux siège Infinity.



Page de gauche : Jean-Lin dans une rue parisienne, nous démontrant que même sur des pavés, son vélo reste bien en ligne.

Ci-contre : Ce vélo sait aussi grimper, il l'a prouvé sur le Tour de France Randonneur en escaladant 45 000 m de D+.



## En chiffres

0 comme le départ de sa fourche

5 000 kilomètres parcourus sur le TDF Randonneur

48x17 braquet de son pignon fixe

21 000 kilomètres parcourus à vélo depuis le début d'année

## « Je suis tombé sur le site de François Kérautret. Ce que j'y ai découvert et ce qui était écrit à propos de la fourche sans départ m'a bluffé. »

et cette envie boulimique de connaissance dont il fait preuve sur la chose cycliste. « C'est en découvrant et en suivant régulièrement ce que publie David Guénel sur Twitter que je me suis penché sur l'histoire du vélo. C'est aussi en voyant la vidéo de l'échappée de Patrick Seabast, un remake en pignon fixe de l'étape assassine des Pyrénées lors du Tour de France 1910. Et enfin, pour achever ce triptyque, qui est un peu le socle de l'intérêt que j'ai pour le passé cycliste, je citerai l'ouvrage de Philippe Bordes, *Forcés*. » Quand la curiosité et l'envie d'ailleurs vous poussent à pédaler. ●

Pascal Paineau, multirécidiviste de diagonales et d'échappées au long court, n'a jamais eu de problème de selle, note Jean-Lin. Mais chaque cycliste a ses problèmes et ses manies. » Jean-Lin a utilisé la selle Infinity sur le fameux Tour de France Randonneur et le bilan est très positif : sans avoir à utiliser de crème à cuisasser, il a terminé les 5 000 kilomètres avec une peau de bébé au niveau de son postérieur, totalement indemne de blessures.

### Retour aux classiques

« Pour l'année prochaine, je vais raccourcir les distances », annonce d'ores et déjà Jean-Lin. Le thème de l'année, ce seront les classiques, car Jean-Lin trouve qu'il est allé un peu vite en besogne dans sa progression cycliste. En peu de temps, il est en effet passé du fixe à la longue distance, en brûlant sans doute quelques étapes. « Réviser mes classiques, c'est de ça dont j'ai envie maintenant, en m'alignant sur les grandes épreuves de cyclotourisme français et sur les monuments du cyclisme : les courses flandriennes et ardenaises, Paris-Roubaix, le Tour des Flandres, Liège-Bastogne-Liège. Mais je ne vais pas forcément les faire en suivant une organisation officielle », ajoute Jean-Lin qui s'intéresse aussi à l'histoire du vélo. Sans doute cette fameuse curiosité qui est toujours en éveil chez lui

sur commande pour un vélo qui serait sur Paris-Brest-Paris, le lui a alors demandé de réaliser la même opération sur mon vélo. » Le vélo, à peine monté à temps pour la Blue Train Historic (grâce aux cycles Victor à Paris) parcourt 750 kilomètres, avant que la course ne soit stoppée. Avant de se lancer sur une telle distance, le vélo n'avait alors que quelques tours de pâte de maisons dans les roues. Ensuite, il a pu rouler sa bosse sur le Tour de France Randonneur en autosuffisance.

### Mettre un siège sur son vélo

Non content de l'originalité de son cadre, Jean-Lin, qui dans ses débuts de cycliste au long cours avait énormément souffert de blessures à la selle, s'est penché également sur l'assise sur le vélo. C'est un problème qui est souvent évoqué par les cyclistes et le centre névralgique de nos douleurs. L'homme, à l'origine, est plutôt un coureur-chasseur, et lors de la conception de l'espèce, notre créateur n'avait pas vraiment prévu que nous ferions du vélo. Le corps humain n'est pas naturellement fait pour supporter longuement un appui sur les ischions, ni une pression trop forte sur le périnée. Faire du vélo sans selle n'est pas possible, du moins sur de longues distances. Jean-Lin, notre expert en curiosités cyclistes, a jeté son dévolu sur le « siège » de vélo Infinity inventé par un Américain génial, le docteur Vince Marcel. Là encore, c'est un peu par hasard que Jean-Lin tombe sur cette découverte. Arnaud Manzanini, qui avait fait deux fois la RAAM (Race Across America) avait rapporté dans ses bagages trois selles Infinity. Ces selles sont utilisées par les meilleurs cyclistes US sur la RAAM, démontrant que même si, esthétiquement, leur forme est discutable, elles s'avèrent offrir un confort exceptionnel sur le vélo. « Je ne dis pas qu'une selle normale ne peut pas offrir une excellente solution sur du long.

○ Rouler sans départ Cyclist a rencontré Jean-Lin pour la première fois au départ de l'épreuve Blue Train Historic Race, entre Cannes et Londres (cf. notre numéro 24), une course imaginée par Luc Royer, de Chilkoot. Cette aventure à vélo mettait en confrontation des vélos électriques et des vélos musculaires, dans une lutte intéressante et malheureusement avortée en cours de route par la décision du gouvernement français de confiner le pays. Jean-Lin utilisait à cette occasion le vélo le plus curieux du paddock, issu en réalité de la synthèse de ses expériences vécues sur la longue distance. Jean-Lin fait partie de cette catégorie assez rare de cyclistes qui recherchent avec beaucoup de finesse et précision des solutions techniques pour améliorer leur performance et leur efficacité sur le vélo. Souvent, chacun reprend les acquis véhiculés par ceux qui « savent » ou se contente de déléguer à d'autres le soin de leur configurer une machine. Jean-Lin ne fonctionne pas ainsi, et son vélo ne ressemble à aucun autre. « Naturellement, je suis quelqu'un de curieux et je ne prends pas pour acquis ce qui est existant. Chaque fois, je cherche à comprendre pourquoi on fait ainsi plutôt qu'autrement. Et c'est en suivant ce cheminement qu'un jour je suis tombé sur le site de François Kérautret. Ce que j'y ai découvert et ce qui était écrit à propos de la fourche sans départ m'a bluffé. » Cette découverte va plonger Jean-Lin dans ce qu'il qualifie de « vide sidéral ». Il ne comprend pas pourquoi ces idées et manières de penser ne sont pas plus appliquées dans le milieu cycliste. Dans un premier temps, Jean-Lin intègre intellectuellement le concept, mais il a vite besoin d'aller plus loin. Le hasard de la vie fait le reste, grâce à une rencontre avec Matthieu Cholet, de PechTregon. « Lorsque j'ai appelé Matthieu pour lui commander mon vélo, je lui ai parlé de cette fameuse fourche sans départ. Il m'a répondu qu'il en faisait justement une