



PechTregon

Artisan créateur

En quatre participations au Concours des Machines, Matthieu Cholet n'a jamais terminé plus bas que la troisième marche. Sa dernière création, un VTT de bikepacking plus qu'original avec, entre autres, un système intégré de réchaud à gaz (!) a d'ailleurs fini deuxième lors de la dernière édition du Concours début septembre 2021, à Arpent. *Cyclist* est allé à la rencontre de cet artisan et artiste passionné dans son nouvel atelier de Bruniquel.

Texte **MATTHIEU AMIELH**
 Photographies **ÉRIC CORLAY/KORLEONE - FILMS ET BIDAIA/AUBIN BERTHE**

Bruniquel, ça ne vous dit rien ? Ce petit village d'un peu plus de 600 âmes, situé au cœur du Tarn-et-Garonne, résonne aux oreilles des amoureux de vélos artisanaux. En 2018, ce plus beau village de France avait accueilli dans son château le Concours des Machines, une compétition où les meilleurs cadres français viennent présenter et rouler sur un vélo de leur création, avec une thématique spécifique à respecter. Cette année-là, c'était le VTT, avec un thème basé sur le plan B, comme Bicyclette Baroudeuse de Bivouac pour B-roads (routes secondaires). Matthieu Cholet, alors installé dans son ancien atelier, avait organisé la compétition qui avait récompensé les Cycles La Fraise (voir *Cyclist* #31). Le jour de notre visite, Matthieu nous reçoit dans son nouvel atelier de 95 m², lumineux et chaleureux grâce à son grand plancher en bois clair et ses larges baies vitrées. Un atelier inauguré lors du passage du Love Tour en juillet dernier.

Un créatif touche-à-tout

Matthieu Cholet ne laisse pas indifférent. Déjà, le nom de sa marque, PechTregon, dérive du nom patois de la colline du coin qui permet d'arriver à son atelier. « J'ai





« J'ai travaillé un an en Californie chez un cadreur américain. Cela m'a beaucoup apporté au niveau technique de cadrage et soudure. Le reste, je l'ai appris en pratiquant sur le tas. »

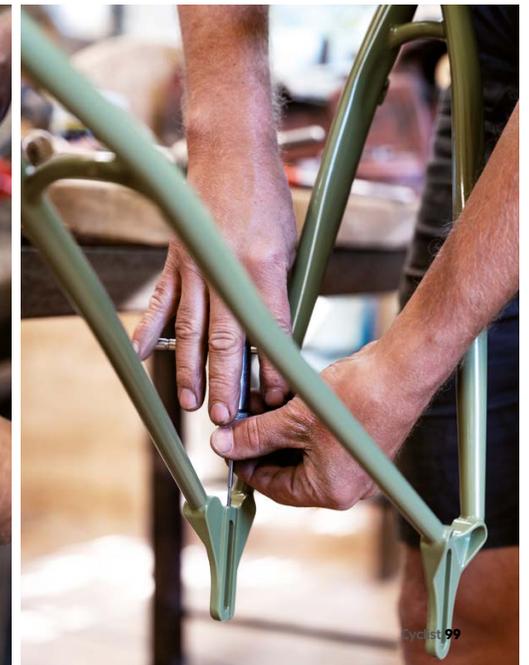
« J'ai choisi ce nom en référence au Mont Tam [Tamalpais] en Californie où se donnaient rendez-vous une fois par an les cadreurs californiens, lors du début du VTT aux États-Unis », explique-t-il. Au fur et à mesure de la conversation, on appréhende mieux le personnage. Né à Juvisy-sur-Orge, Matthieu Cholet est un créateur, au sens premier du terme. Formation de designer industriel en poche, le jeune homme a passé 18 ans de sa vie dans la capitale avant de revenir à ses origines occitanes. C'est également un passionné de vélo depuis la première heure. Avant sa formation parisienne, Matthieu avait eu l'occasion de réaliser un stage chez Sunn (Saint-Gaudens), marque française avant-gardiste à l'époque avec ses premiers VTT. Mais si, rappelez-vous, les VTT des années 1990, comme le Xircuit ou le Tox, entièrement chromés. Avant de se lancer dans le monde du travail, Matthieu décide aussi de prendre du temps pour réaliser certains défis, comme une traversée des États-Unis à vélo en 1996. Il parvient également à sympathiser avec Jeremy Sycip, célèbre cadreur basé dans le nord de la Californie, toujours en activité. « J'ai travaillé un an en Californie chez un cadreur américain. Cela m'a beaucoup apporté au niveau technique de cadrage et soudure. Le reste, je l'ai appris en pratiquant sur le tas. » En 2002, Matthieu rentre en France et laisse un peu le vélo de côté, ne faisant que quelques réparations de cadre pour dépanner à droite et à gauche. « En 2007, des copains m'ont invité en Bretagne pour souder le vélo de l'un d'eux. Cela m'a remis le pied à l'étrier et en 2012, j'ai fabriqué mon premier cadre », explique-t-il devant un café noir bien serré. Il communique alors peu sur sa marque, PechTregon, essentiellement sur les réseaux sociaux, et fabrique entre un à deux vélos par an jusqu'en 2016, année

de sa première participation au Concours des Machines, après plusieurs décennies de disparition de la compétition [ndlr : merci à Victoire et à nos confrères du magazine 200 d'avoir relancé ce concours]. Matthieu décroche à Ambert une troisième place avec sa randonneuse gravel légère d'un joli coloris bleu ciel équipée, déjà à l'époque, d'une fourche Truss qui deviendra au fur et à mesure des années la marque de fabrique de l'artisan occitan.

Le début du succès

« Grâce au Concours de 2016, j'ai acquis pas mal de notoriété et les commandes ont commencé à augmenter significativement », commente Matthieu. En 2017, il participe de nouveau au Concours, s'inspirant de son cadre de l'année précédente, mais en version pliable. Le cadre mélangeant l'acier Columbus Spirit au niveau des tubes diagonaux et supérieurs, du Vitus pour les haubans et une patte de dérailleur pivotante, facilement redressable en cas de choc, et se repliant au niveau de sa partie arrière, séduit le jury. Matthieu décroche la première place. « C'est un vélo de voyage all-road avec lequel j'ai fait pas mal de »

Le jour de notre visite, Matthieu finalise sa dernière création : un vélo single-speed bodybuildé, construit pour des roues de 700 mm et pneus jusqu'à 2.2" et doté d'un cintre de gravel.



« Habituellement, j'avais entre cinq et six vélos d'avance à fabriquer. Aujourd'hui, j'ai une vingtaine de modèles en commande et je suis obligé de prendre un acompte à la commande. »



Luguru, le vélo du Concours des Machines 2021

Ce mountain-bike d'aventure, réalisé pour le dernier Concours (9-12 septembre 2021) à Arpent, était en cours de fabrication lors de notre visite chez PechTregon. Construit sur le thème du VTT et du bikepacking, il a pris la deuxième place grâce à un certain nombre de caractéristiques ingénieuses. De couleur beige, ce VTT est pliant, via un système astucieux de démontage au niveau du boîtier de pédalier. La manette Simplex au cadre permet de pallier une casse du levier de changement de vitesse Shimano XT 12 vitesses, en insérant un câble dans cette manette « Joker » et en le faisant courir jusqu'à la butée de câble située à l'extrémité de la base. « Cette idée m'est venue suite à une rencontre avec un cyclotouriste allemand en Islande. Cette astuce permet de faire fonctionner n'importe quel dérailleur, via le système de montée/descente par friction », explique

Matthieu. Autre spécificité : la cartouche d'amortisseur de fourche oléo-pneumatique récupérée d'un Cannondale Fatty Headshok vieux de 10 ans, pour rester dans le thème de la réutilisation d'anciennes pièces, bien vu ! Le clou du vélo est sa capacité à pouvoir contenir du butane liquide dans son tube diagonal. À la base de ce dernier, Matthieu a fixé une valve permettant de réchauffer un plat ou un café, via un réchaud, à condition de poser le vélo à l'horizontale (!). « C'est un peu comme une sorte de cartouche de réchaud de camping intégrée à votre vélo. Cela assure presque un mois d'autonomie », explique Matthieu Cholet, fier de sa trouvaille. Enfin, soulignons la qualité esthétique et fonctionnelle de la bagagerie, réalisée en collaboration avec l'Atelier Ricochet, pour une autonomie accrue en itinérance. Un vélo qui crache des flammes, dans tous les sens du terme.

Ci-contre, à gauche :
Le VTT d'aventure Luguru dénote avec sa suspension Lefty, sa fourche « Octopus » permettant de fixer bidons et sacoches ainsi que sa manette de dérailleur au cadre.

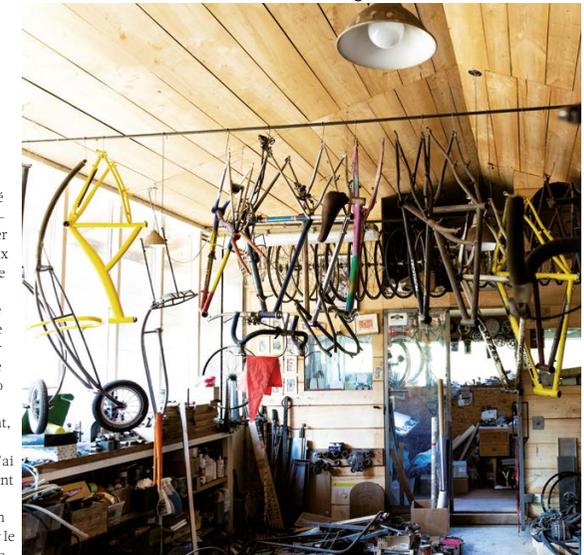
La bagagerie Ricochet, de couleur orange pétante, clique bien sur ce voyageur des temps modernes.

À droite :
La réserve de tubes Columbus, un approvisionnement de plus en plus compliqué pour les cadres utilisant de petites quantités comme Matthieu.

« petits périples en aller simple, avec retour en train ou bus ». Depuis cette victoire, les commandes ont continué à progresser. Matthieu a également connu une forte croissance de la demande de vélos sur-mesure suite au premier déconfinement. « Habituellement, j'avais entre cinq et six vélos d'avance à fabriquer. Aujourd'hui, j'ai une vingtaine de modèles en commande et je suis obligé de prendre un acompte à la commande. J'essaie de donner au client une date de livraison la plus précise possible, mais souvent, je ne le rencontre que trois à quatre mois avant de démarrer le vélo pour définir le projet ensemble », explique-t-il. Le jour de notre visite, Matthieu est en train de livrer un vélo à un client. Il s'agit d'un magnifique cadre vert olive, que Matthieu finalise tout en discutant avec Patrick, son client, apparemment ravi de sa monture. « Je voulais me faire fabriquer un vélo single speed, avec un cintre de gravel. J'ai demandé à Matthieu de prévoir un dégagement permettant de monter des roues de 700 avec pneus de 2,2 pouces », explique-t-il. Doté de freins à disque, ce vélo est vendu en format kit-cadre et fourche, Patrick ayant préféré réaliser le montage des composants lui-même. Matthieu le conseille sur certains produits, notamment sur l'éclairage, en mettant en avant le bon fonctionnement des éclairages sur dynamo Sinewave, dotés de chargeurs USB intégrés et permettant d'éclairer la route tout en rechargeant un smartphone ou un GPS. Au niveau des tubes, Matthieu, comme bon nombre de ses confrères, se fournit principalement auprès de Columbus, directement en Italie ou via l'Angleterre. « Ma seule inquiétude est de parvenir à me procurer des tubes. Les délais sont devenus démesurés. La demande de tubes a explosé car beaucoup de personnes veulent se faire fabriquer des vélos sur-mesure et l'offre artisanale se développe aussi », commente-t-il.

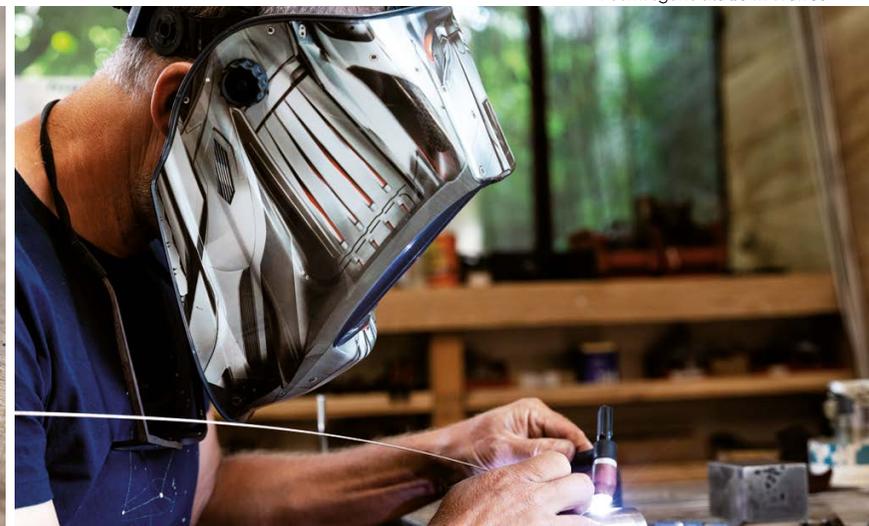
Plusieurs pattes à son arc

Ici, on ne parlera pas de patte d'ours mais plutôt de patte de cerf, l'animal favori de Matthieu, qui vit dans la forêt près de chez lui et dont il a repris la tête et les bois pour réaliser le logo de sa marque. On évoquera d'abord la technique de soudure des tubes. Matthieu utilise exclusivement le TIG pour assembler ses cadres. « Cette technique me permet d'obtenir un cadre un poil plus léger que s'il était soudé-brasé », précise-t-il. L'artisan gagne aussi pas mal de temps au niveau des finitions puisqu'il s'économise tout le temps lié au ponçage des soudures. Matthieu souhaite néanmoins se former à la soudo-brasure et partira ainsi en janvier en Espagne faire un stage avec un maître de cette technique. « Pour réaliser certains détails, ce sera mieux de travailler en soudo-brasure et j'ai aussi besoin de développer mon savoir-faire. » La fourche sans déport est le deuxième marqueur fort du fabricant occitan. Son vélo de 2019, qu'il a réalisé pour participer à Paris-Brest-Paris, en témoigne. Comme son nom l'indique, la fourche sans déport se prolonge dans l'axe du tube de direction. « Le principal intérêt de ce type de fourche est qu'elle rend le vélo très stable. Sur mon vélo de PBP, à 65 km/h, vélo chargé, dans une



Matthieu utilise exclusivement le TIG pour assembler ses cadres. « Cette technique me permet d'obtenir un cadre un poil plus léger que s'il était soudo-brasé. »





« Sur mon vélo de PBP, à 65 km/h, vélo chargé, dans une descente, je pouvais lâcher les mains du guidon. La fourche sans déport est assez fantastique pour gagner en stabilité. »

En chiffres

75

ans, l'âge de son plus « vieux » client, qui vient de lui commander un gravel

800

grammes, la différence entre un cadre acier haut de gamme et un cadre carbone

1 800

euros, prix de départ d'un kit-cadre (sans fourche)

1

an de délai environ pour une commande

79

heures et 30 minutes, son chrono sur Paris-Brest-Paris, édition 2019



En haut à droite :
Matthieu Chollet
en plein soudage TIG.
On reconnaît la torche
caractéristique de cette
technique qui chauffe
le tube à plus
de 1 000 °C et le métal
d'apport (baguette
très fine).

À gauche :
le logo inspiré de la tête
de cerf, qui distingue
un vélo PechTregon
de tous les autres.
Cette plaque est mise
en avant sur le tube
de direction, sobre
mais classe.

« descente, je pouvais lâcher les mains du guidon. La fourche sans déport est assez fantastique pour gagner en stabilité », affirme le cadreur. Cela oblige tout de même à faire un vélo un peu plus long, en allongeant le triangle avant et en utilisant une potence un peu plus courte. Matthieu réalise beaucoup de fourches de ce type depuis 2019, convaincu de leur potentiel, mais s'adapte aussi aux désirs du client souhaitant une fourche plus classique ou une fourche d'une marque spécifique. Autre point fort des créations PechTregon, la fourche Truss. Sorte de dédoublement de la fourche, cette dernière permet d'accrocher directement des bagages ou des bidons sur l'avant du vélo. Cela améliore aussi fortement le freinage en rigidifiant l'avant du vélo. « Neuf vélos sur dix que je fabrique sont équipés de ce type de fourche. C'est plus long et donc plus cher à faire, mais comparé à une fourche carbone et si on considère tous les systèmes d'accroche à ajouter, le poids est similaire », explique Matthieu. L'artisan fabrique plutôt des vélos complets que des kits-cadre, pour répondre au mieux à la demande de ses clients et parce que chaque vélo sur-mesure demande toujours de petits réglages fins pour rendre tous les éléments compatibles entre eux. La seule partie qu'il ne gère pas à 100 % est le train roulant. « Je monte les rayons, mais je ne m'occupe pas de la mise en tension. Pour la partie roues, je fais toute confiance à

Didier De Zotti, basé à Saint-Porquier, près de Montauban, avec qui je travaille depuis des années », témoigne-t-il.

Une peinture spéciale

Depuis ses quatre dernières créations, Matthieu Cholet travaille avec un artisan allemand, spécialisé dans la peinture de pièces moto, pour peindre ses cadres. Il utilise la technique du thermolaquage, un dépôt de poudre solide sur le cadre qui vient se fixer sous l'application d'un courant. « Outre le fait qu'il n'utilise aucun solvant, ce type de procédé permet de n'avoir que très peu de pertes. Cela donne aussi une des peintures les plus solides sur le marché », explique Matthieu. Véritable artiste, son ami peintre lui offre aussi la possibilité de réaliser des peintures avec effets pailletés ou des vernis irisés que l'on ne trouve pas chez la concurrence. Dans le futur, Matthieu aimerait aussi réaliser la peinture lui-même et pense déjà au futur bâtiment qu'il devra construire. « Chaque chose en son temps. D'abord, je vais me concentrer sur la fabrication de mes cadres, puis j'attaquerai la cabine peinture. » Ah oui, car on ne vous a pas dit : en plus de son activité bien chargée, Matthieu s'occupe aussi de créer un appartement à l'étage, pour y vivre avec sa compagne. Gros œuvre, plomberie, isolation, cadrage, et bientôt peinture : décidément, l'artisan a plus d'une corde à son arc. ●