

# steel

Magazine des tendances cyclistes urbaines - Magazine of the urban cycling trends

AUTOMNE - HIVER / FALL - WINTER 2013

L 12632 - 6 H - F: 7,00 € - AL



#06

NUMÉRO SEMESTRIEL

BI-ANNUAL ISSUE

-

FR: 7 Fr€

UK: 6,90 £

Noé Duchaufour-Lawrance  
La Bicycle Architecture  
Singapour city report  
Artus de Lavilléon  
Masaya Kuroki  
Massan Fluker  
Rew10Works  
Jean Jullien  
Fashion  
&  
Vélo





# NOÉ

— INTERVIEW MARC SICH - PHOTOGRAPHIE FRÉDÉRIC MARGUERON —

— Rencontre avec Noé Duchaufour-Lawrance. Designer et architecte d'intérieur, le voisin souriant que l'on salue au passage et l'homme élégant que l'on remarque sur son vélo. Découvrant que nous avions des amis en commun, je commence à m'intéresser au personnage. Ses références sont impressionnantes, sa réputation est sans égale, son style reste unique. C'est après plusieurs échanges que nous nous sommes arrêtés sur une date et un lieu.

Le monsieur "vélo" que j'incarnerai lors de notre entretien, tentera de cerner le personnage, de connaître ses inspirations et ses modus operandi. Mais surtout savoir ce qu'un designer, tel que lui, pense du vélo, de son esthétique et de son usage en ville.

Et par un beau jeudi d'été (qui manquait cruellement cette année à Paris) nous nous sommes retrouvés au Caffé dei Cioppi. Une bouteille d'eau sur la table, nous prenons nos marques et tergiversons simultanément. On décide alors de partager l'entrée : Burrata di Buffala et ses tomates cerise, un délice... La discussion s'engage et je me lance dans l'interview. Soudain nos deux assiettes de Liguine alle vongole se posent entre nous... Le plat semble délicieux, la situation propice, c'est entre deux bouchées que nous échangeons.

— Meet Noé Duchaufour-Lawrance. A designer and an interior architect, the smiling neighbor you greet in passing and the elegant man you notice on his bike. As we discover that we have friends in common, I start to become interested in this character. His references are impressive, his reputation without equal, and his style remains unique.

During this interview, I will play "Mr. Bike" and I'll attempt to understand the person, get to know his inspirations and his creative process. But above all, I'll learn what he, as designer, thinks about bikes, their aesthetics and their use in the city. After many tos and fros, we finally settle on a date and a place.

On a beautiful summer Thursday (a summer that had been cruelly lacking in Paris this year) we meet at Caffé dei Cioppi. A bottle of water on the table, we get our bearings and procrastinate together. We decide to share an appetizer: Burrata di Buffala with cherry tomatoes, delicious...

The discussion starts, and I begin the interview. Suddenly, our two plates of linguine alle vongole land between us... The dish looks delicious, the situation promising, and between two bites, we start talking.



Ainsi l'architecture à vélo s'épanouit à travers des projets phares qui deviennent les symboles forts de la puissance du deux roues. Steven Fleming<sup>a</sup>, architecte enseignant-rechercheur australien, divulgue un message engagé et solidaire basé sur le constat que la plupart des gens qui possèdent un vélo ne se sentent pas suffisamment en sécurité pour l'utiliser, "nos vélos sont comme des trains sans rails". Il oppose le concept de cararchitecture à celui de bicyclette architecture, convaincu que l'urbanisme et l'architecture s'étant développés à travers la gloire de la voiture peuvent faire de même avec le vélo. On note une forte corrélation entre l'architecture et le vélo dans les canons actuels. Des sensibilités communes se retrouvent dans les projets de Zaha Hadid, Calatrava ou encore LAB. S'inspirant de matériaux utilisés dans l'industrie du cycle ou du principe structurel inspiré par la roue ou encore du design d'un cadre de vélo, le vélo a la cote chez les architectes en quête d'inspiration ancrée dans son temps.

Après avoir connu une conversion quasi systématique des vélodromes existants en stade multisports, une nouvelle vague de vélodromes a refait surface ces dernières décennies. Le vélodrome construit par Dominique Perrault à Berlin utilise un principe structurel inspiré de la roue pour porter la toiture. La compression de la roue exercée sur la tension des rayons crée un dispositif aux propriétés mécaniques tout à fait adaptées à l'architecture. Si Pevsner<sup>b</sup> affirmait qu'"un hangar à vélo n'est pas de l'architecture", KPG Design prouve le contraire avec le Washington's bike station. Devenu emblématique, ce parc à vélo reprend le même principe structurel. Aussi, la piste et sa forme aérodynamique, sont à nouveau au goût du jour avec des projets émergents remettant le pignon fixe à l'honneur. Le Bicycle club de NL Architects à Hainan en Chine, est un petit pavillon qui offre une arène cyclable sur le toit. Sa forme curviligne fait penser à celle d'une pagode traditionnelle et est parfaitement adaptée à la course sur piste. Le côté convivial est privilégié et l'on retrouve le café du club sous cette toiture-piste à laquelle on accède par un escalier situé au centre de la structure ovale.

Et quand l'architecte se penche sur le design de pistes cyclables, ça donne des parcours adaptés au mouvement et à la vitesse du cycliste qui roule avec fluidité sur un terrain qui lui évite d'avoir à freiner quand il faut ralentir ou même de descendre de sa selle par obligation de s'arrêter. Le Super Kilen Urban Park de BIG offre un parcours ludique et adapté, les marquages au sol donnent toutes les informations et évitent au cycliste de chercher sur des panneaux des informations routières. Quant au projet ambitieux de JDS Architects, qui met l'alerte sur l'immobilisme latent de la ville, "New mobility in New York City" situé à Williamsburg propose des infrastructures culturelles, commerciales et de loisirs envisagées pour les cyclistes et les skateurs exclusivement. Tout en bannissant la voiture, ce projet fédère une nouvelle activité urbaine intense.

Si l'émancipation du vélo peut définitivement être un générateur de nouveaux types de bâtiments, un plaisir suprême serait de rouler dans des espaces comme le Guggenheim à NY ou le minaret de Jâm en Afghanistan, ou encore le parking souterrain de l'opéra de Sydney, ou le clocher Giralda de la cathédrale de Séville... La liste est loin d'être exhaustive... À quand des portes ouvertes cyclables du patrimoine historique et culturel ?

Steven Fleming<sup>a</sup>, Australian research professor and architect, shares an engaged and collective message based on his observation that most people who have a bike don't feel safe enough to use it, "our bikes are like trains without any tracks". He opposes the concept of cararchitecture in favor of bicycletecure, and is convinced that urban planning and architecture that have developed in conjunction with the glory of the automobile, could do likewise with the bicycle. We notice a strong correlation between architecture and bicycle in current design trends. Common sensitivities can be found in projects by Zaha Hadid, Calatrava or even LAB. Inspired by materials used in the bicycle industry or by the structural principle of the wheel or even by the design of a bike frame, bicycles are popular amongst architects looking for an inspiration rooted in its time.

After being converted almost systematically into multi-sport stadiums, a new wave of velodromes has resurfaced over the past few decades. The support of the roof of the velodrome built by Dominique Perrault in Berlin uses a structural principle inspired by the wheel. The compression of the wheel exerted on the tension of the spokes creates a system whose mechanical properties are completely suited to architecture. If Pevsner<sup>b</sup> used to say that "a bike shed is not architecture", KPG Design proves otherwise with Washington's bike station. Now emblematic, this bike park revisits the same structural principle. Additionally, the race track and its aerodynamic shape are back in the spotlight with emerging projects honoring fixed gear cycling. The Bicycle club of NL Architects in Hainan, China, is a small pavilion with a cycle arena on its roof. Its curvilinear shape reminds us of a traditional pagoda and is perfectly suited to track racing. With its friendly atmosphere, the club's café is located just under the roof-track and is accessible by a staircase in the centre of the oval structure.

And when an architect decides to focus on the design of bike paths, the results are courses tailored to the movement and speed of the cyclist who will be able to ride freely without having to use their brakes to slow down or even to get off of their seat in order to stop. The Super Kilen Urban Park by BIG offers a fun and well thought out course, with clear ground markings giving the cyclist all the information they need without having to look for road signs. JDS Architects' ambitious project, "New mobility in New York City" in Williamsburg, aims at bringing attention to the latent inaction of the city, and proposes cultural, commercial and leisure facilities catered for cyclists and skaters only. Even though it banishes cars, the project creates a new intense urban activity.

If the emancipation of the bicycle can finally become a catalyst for a new type of building, the supreme pleasure would be to ride through spaces like the Guggenheim in NY, the minaret of Gam in Afghanistan, even the underground parking of the Sydney Opera House, or the Giralda steeple of the Seville cathedral... This list is far from exhaustive... When will the doors to our cultural and historical monuments and institutions be open to bicycles?

<sup>a</sup> John Edward Lautner (1911-1994) dans Lautner : l'espace illimité de Barbara-Ann CAMPELL-LANGE aux éditions Taschen, novembre 2005.

<sup>b</sup> John Edward Lautner (1911-1994) in Lautner : l'espace illimité by Barbara-Ann CAMPELL-LANGE, published by Taschen, november 2005.

<sup>2</sup> Dans Cycle Space de Steven Fleming aux éditions Nai010 publishers, 2012.  
<sup>2</sup> In Cycle Space by Steven Fleming, published by Nai010 publishers, 2012.

<sup>3</sup> Nikolaus Pevsner (1902-1983), historien d'art et d'architecture, dans An Outline of European Architecture, sixième édition (Harmondsworth, UK : Penguin Books, 1960).

<sup>3</sup> Nikolaus Pevsner (1902-1983), art and architecture historian, in An Outline of European Architecture, sixth edition (Harmondsworth, UK : Penguin Books, 1960).

## **Qui est Noé Duchaufour Lawrance en quelques mots ?**

Un designer qui cherche – comme tous les designers – une réponse à des problématiques qui évoluent, contrairement à d’autres, en fonction de mes questions personnelles. Je suis un designer qui réfléchit beaucoup sur le ressenti des choses. J’implique beaucoup de ma perception émotionnelle dans mon design. Je travaille principalement sur un design qui doit se ressentir en favorisant bien entendu des réponses à des problématiques. La problématique principale, c’est le bien-être et c’est de créer un lieu harmonieux dans notre vie quotidienne grâce à l’objet. Je crois beaucoup en la force qu’ont les objets de pouvoir modifier ou accompagner notre cadre de vie sans le perturber et en essayant de créer des liens sur des choses originelles notamment notre rapport à l’environnement, à l’amour, aux sens, à la sensualité, etc. Ce sont des choses assez directes et j’aime bien quand ça touche directement les gens sans qu’ils sachent comment l’expliquer.

## **Tu puises ton inspiration dans le végétal... certains qualifiaient même ton travail de Néo-Art Nouveau...**

Oui, à un moment donné, on m'a dit ça... "Le renouveau de l'Art Nouveau" mais je ne comprends pas trop ces choses-là... Je n'ai pas l'impression de m'être attaché à un style. Je travaille sur des référents que j'ai et qui sont un peu comme ma madeleine de Proust car je vais chercher ce qui m'a touché dans mon enfance, ce qui m'a ému à un moment donné, et j'essaye de le retranscrire. Toute ma vie, tout mon travail est une retranscription de ce que je vis avec un temps de réponse en décalé. Je n'ai donc aucune ligne directive prédéfinie, même si j'ai une éthique qui est d'écouter et d'essayer d'être au plus juste de ce que je suis et de ce que je ressens, et d'être dans le respect de l'autre.

## **On dit que la créativité n'a pas de limite. Quelles limites rencontres-tu dans ton travail ?**

Dans la création, il n'y a pas de limite. Après, nous sommes dans un métier de contraintes et de justesse. Le design et l'architecture d'intérieur sont une réponse adaptée, encore une fois, à des besoins, et à des problématiques précises. Si tu commences à te dire qu'il n'y a pas de limites, tu vas forcément faire des réponses à côté ou qui débordent. J'essaie toujours d'être dans cette justesse de réponse où il n'y a pas de débordement, tout en essayant de faire quelque chose où ma personnalité se ressent sans prédominer ni être écrasante. Je déteste les lieux qui sont trop connotés. Les limites vont donc être liées au budget et au temps, parce que dans un temps donné, tu dois réaliser des choses par rapport à un budget aussi. Et puis, il y a celle liée au cadre de travail que tu vas t'imposer pour répondre de manière juste et cohérente à un sujet donné.

## **Avant d'aborder un nouveau projet, quelle question te poses-tu ?**

La grande question lorsque tu fais du design ou de l'archi, c'est : pourquoi ? Pourquoi tu fais ça et quelles réponses vas-tu donner. C'est très compliqué car au départ, lorsqu'on te propose un sujet, très vite, tu vas t'emballer et te faire plaisir. Donc il faut te poser la question avant. Pourquoi moi je fais ça et pourquoi je ne laisse pas d'autres personnes le faire à ma place ? Qu'est-ce que j'ai à dire personnellement ? Pour le coup, c'est purement émotionnel, je me rends compte que j'ai besoin de ça, que je crée des émotions qui appartiennent au plaisir, du bien-être.

Donc ça, je pense que c'est déjà une bonne raison. Et puis, c'est une manière plus ou moins directe d'essayer de favoriser le questionnement que tu peux avoir sur ta relation à l'espace, ta relation à la nature, à un environnement, etc. Tu ne modèles pas la vie des gens, tu l'accompagnes et en même temps tu donnes quelque part une direction. >

## **In a few words, who is Noé Duchaufour Lawrance ?**

A designer looking – like all designers – for solutions to problems that, unlike others, evolve with my personal questions. I am a designer who thinks a lot about how things feel. I put a lot of emotional perception into my design. I mainly work on designs that have to be felt and, of course, that gives priority to problem solving. The main problem is well-being, and how to create harmonious spaces in our daily lives through objects. I very much believe that objects have the power to modify or complement our living space without disrupting it, and try to create connections with the origin of things like our relation to the environment, love, our senses, sensuality, etc. These are rather direct things, and I like it when people are touched directly, without them being able to explain how.

## **You draw your inspiration from the organic... some would even characterise your work as Neo-Art Nouveau...**

Yes, at one point, I was told this... "the revival of Art Nouveau", but I don't understand these things too much. I work from my own references coming from my own memories; I look into what touched me in my childhood, what moved me at a given moment, and I try to translate it. My entire life, my entire body of work is a translation of what I have lived but with a delayed response. I don't have any predetermined guidelines; my only rule is to listen, to be as close as possible with what I am and with what I feel, and to be respectful of others.

## **Do you impose restrictions on your creative process ?**

Creativity has no limits. But again, our job is made of constraints and accuracy. Design and interior architecture bring a fitting solution, once again, to specific needs and problems. If you start thinking that there are no limits, then you are sure to come up with solutions that are off the mark or go too far. I always try to find an appropriate solution that doesn't go too far, all the while trying something where my personality won't be too predominant or overwhelming. I hate places that are too overt. Limits are also determined by budget and time, since you have to work within a time frame and on a set budget. You will also be limited by the framework that you impose on yourself in order to respond in an appropriate and coherent way to a given subject.

## **Before embarking on a new project, what questions do you ask yourself?**

The big question when working as a designer or architect is: why? Why do you do this, and what solutions do you have to offer. It's very complicated because as soon as you are offered a project, you start getting carried away and having fun. That's why you have to start by asking yourself this question. Why am I doing this myself, and why don't I let other people work on it for me? What do I personally have to say? At that point, it is purely emotional, and I realize what I need: that I am creating emotions that bring pleasure and well-being to people. So this, I think, is already a good reason. And it's a more or less direct way to start questioning what you want to find through your relationship with space, your relationship with nature, an environment, etc. You don't shape people's lives, you work with them and give them somewhat of a direction. >

Lunettes / glasses **Mykita**

Cardigan **MA.STRUM**

Tshirt **Acne**

Pochette cuir / Leather case **Atelier St Loup**

Casque / helmet **Carrera** pliable / foldable

Vases **Noé Duchaufour-Lawrance** Roseau édités par / edited by **Ligne Roset**.



Tu peux réussir à faire des accélérations qui sont hors-normes, pour t'arrêter à un feu rouge 50 mètres plus loin. Et tu te rends compte que c'est purement égoïste comme démarche et que ça n'a pas beaucoup d'intérêt pour toi non plus, car tu vois que le vélo que tu avais dépassé juste avant t'arrive finalement à la hauteur et que lui...

#### ne s'arrête pas forcément au feu... (rires)

Oui ! Et donc tu te demandes pourquoi tu as fait ça... Je suis donc parti sur un entre-deux lorsqu'un jour j'ai trouvé un scooter électrique assez puissant, et qui, lorsque tu accélères, ne met pas justement tes gaz d'échappement dans la tête des cyclistes. Je pense qu'il n'y a pas de vraie politique engagée et assez radicale pour que le vélo puisse avoir sa place à Paris. Ça devient dangereux, car tu dois te faufiler et il faut jouer avec les voitures. Les automobilistes aussi ont du mal à accepter les vélos qui justement se faufilent et il y a une sorte de guerre des 3 mondes entre les vélos, les motos et les voitures qui cohabitent mais qui ne s'entendent pas et il n'y a pas de vision radicale politique pour les distinguer.

A contrario, Amsterdam ou Copenhague sont des villes qui sont pensées autour du vélo, c'est inscrit dans la culture et c'est merveilleux !

Il y a toujours cet entre-deux qui est le vélo électrique. J'ai récemment vu un vélo Peugeot allant jusqu'à 45km muni d'une plaque numérologique, mais cher. T'en penses quoi de tout ça ?

Le vélo électrique commence à être une réponse, à part pour les puristes, mais dans le fond tant que les gens se déplacent à vélo, c'est ce qui m'importe le plus. À 45km, on sort du domaine du vélo, on est plutôt dans le Solex, en gardant les pédales. Mais tant que ce n'est pas polluant, ce n'est pas grave.

#### Et ton rapport à la pollution justement?

Je trouve ça fondamental. Le vélo dans une ville c'est essayer d'améliorer ta vie quotidienne. Je trouve que ça rend les gens beaux, tu respire une joie de vivre, quelque chose d'agréable... sauf sous la pluie (rires)

#### Tu as, toi-même, un vélo... Peux-tu nous en parler un peu ?

Oui, j'ai acheté un beau vélo mais qui ne rentrait pas à 100% dans les codes de la mode. Je ne me suis pas acheté un pignon fixe, alors que j'aurais adoré, mais je ne voulais pas rentrer dans le travers du quarantenaire qui s'achète son premier pignon fixe. Je trouvais ça un peu ridicule. Même si j'ai essayé et que je trouve ça génial, je pense aussi que c'est dangereux et qu'il faut déjà avoir une certaine forme physique pour maîtriser cet engin. Tu fais un avec ton vélo et tu as le côté super simple de la mécanique que je trouve beau. Mais tant qu'à faire, je me suis acheté un vélo qui me plaisait au niveau du design. Je l'ai davantage utilisé car mon scooter était en panne, mais je ne suis pas encore à 100% vélo, il faudrait que j'y vienne mais ça va prendre du temps.

#### Tu roules en vélo depuis longtemps ?

J'ai finalement toujours eu un vélo pour le côté pratique. Lorsque j'étais gamin, j'habitais en Bretagne et mon école primaire était à 7km. Le seul moyen pour m'y rendre, c'était en vélo. Au début, on m'accompagnait, mais rapidement, j'y suis allé seul... J'avais 8 ans et je me faisais mes allers-retours quotidiens. J'habitais un peu en hauteur et pour aller voir la mer ou mes copains à la plage, je prenais mon vélo. Très vite, j'ai fait des kilomètres et des kilomètres. Je n'avais pas forcément les vélos adaptés, j'avais des BMX ou à une époque, des vélos à suspension centrale avec la grosse selle bien large... Dans les côtes,

Then you start realizing that it's a purely egocentric approach, that you don't gain much from it, especially as the bike you just passed earlier arrives next to you, and it...

#### doesn't even stop at the light... (laughs)

Exactly! You just end up wondering why you did this in the first place... I had been in a kind of in-between phase until one day I found a powerful enough electric scooter that didn't send exhaust fumes in other bikers' faces when I accelerated. I don't think there is a sufficiently committed or radical policy for bikes to have their place in Paris. The situation is becoming more dangerous because we need to weave our way through traffic and play with the cars. Drivers have a hard time accepting bikes weaving their way through, and there is this kind of war of the 3 worlds between bikes, motorcycles and cars all having to coexist while not getting along, and there's no existing radical political vision to distinguish between them.

Amsterdam and Copenhagen are cities that have been planned around the bike, it is engrained in their culture, which is wonderful!

There is this in-between vehicle, the electric bike. I recently saw a Peugeot bike that could go up to 45 km/h with a registration plate, but it's expensive. What are your thoughts on this?

The electric bike could be the beginning of a solution, except for the purists, but in the end, what matters most to me is that people use bikes for getting around. At 45 km/h, it's not really a bike anymore, it's more of a Solex but with bike pedals. But as long as it doesn't pollute, it's fine with me.

#### Well, actually, what is your position towards pollution?

I think it's a fundamental issue. Bikes in a city mean trying to make your daily life better. I even think it makes people look better, they exude joie de vivre, it's really pleasant... unless it rains (laugh)

#### You have a bike of your own... Can you talk about it a bit?

Yes, I bought a nice bike, but it's not 100% in line with the trend. I didn't buy a fixed-gear, even though I would have loved to, because I didn't want to be the 40-something guy buying his first fixed-gear. I thought it would be a bit ridiculous. Even though I tried it and thought it was great, I still think that it's dangerous and that it requires a certain level of physical fitness in order to master that type of machine. I enjoy becoming one with my bike and the beauty of its super simple mechanics. But since I had the choice, I bought myself a bike with a design I liked. I've been using it more since my scooter broke down, but I'm not a 100% biker yet, I should be, but it will take some time.

#### How long have you been biking?

I've always had a bike for its convenience. When I was a kid, I lived in Bretagne and my elementary school was 7 km away. The only means of transportation to get there was a bike. At first, someone would ride with me, but quickly, I would go on my own... I was 8 years old, and I would go back and forth each day. I lived on a bit of a hill and to go to the ocean or see my friends at the beach, I would take my bike. Soon, I would bike kilometres and kilometres. I didn't have perfectly suited bikes, I had BMX's or at one point bikes with a central suspension and with a nice wide saddle... It was hell going uphill! Then, I did a bit of mountain biking and rode through the Larzac region of France and some other places. I've always loved the sensation you get from riding a bike; I find it wonderful. You are back to something simple, easy to master, with some dicey moments

tu souffrais ! Après, j'ai fait un peu de VTT et je me suis baladé dans le Larzac et ailleurs. J'ai toujours aimé la sensation que tu as à vélo, je trouve ça merveilleux. Tu reviens à quelque chose de super évident, maîtrisable, même s'il y a toujours des moments casse-gueule où tu ne maîtrises plus rien, mais tu es dans un rapport direct à ton moyen de locomotion.

**Oui, c'est toi qui le fais avancer et tout mouvement qui sera occasionné, sera provoqué par toi. Te verrais-tu justement imaginer un vélo ?**

Oui, de toutes façons, j'aimerais beaucoup dessiner un objet de mobilité. Maintenant, on arrive dans des thématiques d'ingénieur que je ne connais pas. Ça m'intéresserait à partir du moment où j'aurais des collaborateurs intéressants à ce niveau-là. Une voiture électrique m'intéresserait beaucoup aussi. Mais tu remarqueras que je ne suis pas dans des objets très techniques ou très complexes. Ça nous arrive bien sûr de faire appel à des bureaux d'études mais il y a une dimension humaine dans tous les projets, et pour une voiture, on peut vite arriver dans une dimension qui est plus celle de l'informatique que celle de l'homme. Ce qui m'intéresse quand même avant tout, c'est la dimension humaine et donc le vélo serait en effet un bon sujet.

where you lose control, but at least, you are in direct connection with your means of transportation.

**Yes, you are the one who makes it go forward and any movement that occurs is of your own making. Do you see yourself creating a bike?**

Yes, in any case, I would love to design an object for mobility. But it gets us into engineering problems that I haven't mastered. I might get more interested once I have knowledgeable collaborators in these areas. Developing an electric car would interest me a lot too. But you'll notice that I'm not into very technical or complex objects. There are times, of course, when we call on consultants services but there is a human dimension in all of our projects, and for a car, it could rapidly take us into a dimension that is more electronic than human. Above all, it's the human dimension that interests me, so a bike would in fact be a good project.



Pantalon / pants **Gallinelle**.

Sac / bag **Ateliers Auguste Belleville**.

Chaussettes **Burlington**.

Chaussures / shoes **Black Dandy Pistard**.

Bureau / desk **Noé Duchaufour-Lawrance Manta**, édité par / edited by **Ceccotti**, Collezioni - 2006.

Tapis / carpet **Noé Duchaufour-Lawrance Confluences**, édité par / edited by **Chevalier édition** 2009.