



HAL
open science

Bangkok, portrait d'une globalisation singulière

Maxime Le Droupéet

► **To cite this version:**

Maxime Le Droupéet. Bangkok, portrait d'une globalisation singulière. Architecture, aménagement de l'espace. 2017. dumas-01620016

HAL Id: dumas-01620016

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01620016>

Submitted on 15 Dec 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

BANGKOK: PORTRAIT D'UNE GLOBALISATION SINGULIÈRE

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

BANGKOK:
GLOBAL/LOCAL

PORTRAIT D'UNE GLOBALISATION SINGULIÈRE

MAXIME LE DROUPÉET
MÉMOIRE DE MASTER

DIRECTRICE D'ÉTUDE : MAËLLE TESSIER
SÉMINAIRE NOUVELLES PRATIQUES URBAINES
Prospective urbaine, activités projectuelles et pratiques artistiques.

REGARD D'UN FARANG¹

PRÉAMBULE

Août 2014, juillet 2015. Je suis parti habiter à Bangkok pendant un an, à l'occasion d'une année d'étude à l'étranger, pour faire l'expérience d'une mégapole mondiale. Je voulais partir explorer le monde urbain démesuré. J'ai choisi la Thaïlande, pour la découverte de nouvelles cultures et l'opportunité de voyager dans les pays et villes voisins : Singapour, Hanoï, Yangoon, Phnom Penh. La fascination a sûrement été l'une de mes premières réactions en arrivant en Asie ; j'étais marqué par toutes les différences que je pouvais observer. Aussi, Bangkok change très vite, et même après un an passé à la parcourir sa complexité et sa culture continue de m'échapper. La situation de la Thaïlande est complexe à cause du système politique actuel instable, et de la persistance très forte des liens qu'elle entretient avec le bouddhisme. Aussi, plus de deux ans me séparent de mon séjour à Bangkok, et ma problématique n'a cessé d'évoluer au fur et à mesure de mon avancement. Face à l'exotisme d'un pays aussi différent, mon premier travail abordait l'espace public et la culture de rue à Bangkok comme pris en otage par la globalisation. «Les mots « lointain » ou « bizarre » qui ont l'air de faire sens en soi ne le font que par rapport à un implicite, relatif au locuteur, à sa situation et à ses normes.»¹, Il est important de replacer ce mémoire comme le regard d'un étudiant, étranger à la culture thaïlandaise. Mon regard d'étranger m'a poussé à raconter ces pratiques nouvelles avec une forme de nostalgie, et m'a vite poussé au constat d'une ville en perte de ses traditions. Mes deux stages au Japon puis à New-York m'ont remis en question quant à cette prétendue uniformisation des mégapoles mondiales : les trois villes sont largement intégrées aux flux de la globalisation et pour autant extrêmement différentes, tant dans leur forme que dans leurs pratiques.

¹STASZAK Jean-François, Qu'est-ce que l'exotisme ?, Le Globe, volume 148, numéro 1, Genève, 2008, p.7-30

Plutôt que de poursuivre l'approche nostalgique d'un territoire que je n'avais pas connu, mon mémoire se concentre à dresser le portrait du Bangkok d'aujourd'hui, considérant autant les icônes de la ville contemporaine que les processus de singularisation qui rendent la ville si contextuelle. Dans quelle mesure peut-on parler de «ville générique», pour reprendre les termes de Rem Koolhaas ? Court-on à un urbain généralisé ? Sur quoi repose l'identité d'une ville ? En quoi les formes globalisées de New-York sont-elles différentes de celles de Bangkok ? Comment la culture de rue résiste au shopping généralisé ? Tout un tas d'interrogations dont je fais état à travers mon travail, lesquelles j'ai tenté de comprendre.

Mon année d'échange a été l'occasion d'explorer la capitale thaïlandaise pour comprendre, de manière plus optimiste, en quoi les formes urbaines peuvent résister à ces processus d'uniformisation. Mes observations à Bangkok et les voyages dans des villes aux problématiques similaires ont été le point de départ de ce travail. En parallèle, je me suis appuyé sur des lectures diverses, notamment des essais à propos de la question urbaine contemporaine. Quatre ouvrages ont été majeurs ; les travaux de l'architecte-théoricien Rem Koolhaas^{1,2}, l'ouvrage collectif *The Inevitable Specificity of Cities*³ du laboratoire de recherches urbaines de l'ETH Zurich, *La Ville des flux*⁴ de Olivier Mongin et *La Ville Globale*⁵ de Saskia Sassen. Puis, pour comprendre la manière dont ces processus s'appliquent à Bangkok, les monographies urbaines de Davisi Boontharm⁶ ou Mark Askew⁷ m'ont permis des retours précis sur les origines et le fonctionnement de la ville. Enfin, *Un Barbare en Asie*⁸, de Henri Michaux et l'essai de Arjun Appadurai⁹ m'ont fait prendre conscience de la subjectivité inévitable de mon travail face à un territoire méconnu et ses problématiques complexes.

¹ KOOLHAAS Rem, *Mutations*, New-York, Actar, 2000, 720 pages.

² KOOLHAAS Rem, *Junkspace Repenser radicalement l'espace urbain*, Paris, Payot, 2011, 120 pages.

³ DIENER Christian, HERZOG Jacques, MEILI Marcel, DE MEURON Pierre, HERZ Manuel, SCHMID Christian, TOPALOVIC Milica, *The Inevitable Specificity of Cities*, Zurich, Lars Müller, ETH Studio Basel, 2015, 312 p.

⁴ MONGIN Olivier, *La Ville des flux*, Paris, Fayard, 2013, 696 pages.

⁵ SASSEN Saskia, *La Ville Globale New-York - Londres - Tokyo*, Paris, Descartes & Cie, 1996, 530 pages.

⁶ BOONTHARM Davisi, *Bangkok : Formes du commerce et évolution urbaine*, Paris, Recherches, 2005, 381 p.

⁷ ASKEW Mark, *Bangkok, place, practice and representation*, Abingdon-on-Thames, Routledge, 2002, 376 p.

⁸ MICHAUX Henri, *Un Barbare en Asie*, Paris, Gallimard, 1986, 283 pages.

⁹ APPADURAI Arjun, *Après le colonialisme : Les conséquences culturelles de la globalisation*, Paris, 2015.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE
DOCUMENT SOUMIS

«Real Thainess»
Poster, Museum of Siam, Bangkok

ตามหาไทยแท้
ใครใครพูดถึงไทยแท้แท้ที่อยู่บ่อยบ่อย
ใครใครรู้ว่าไทยแท้แท้แท้ได้อย่างไร
จริงจังจริงไทยแท้แท้แท้แท้แท้แท้แท้
ที่แท้ไทยแท้แท้คืออะไร
Looking for Real Thainess
Everyone talks about true Thainess
Everyone thinks they know what it means
How real is true Thainess?
What on earth does it mean
ที่แน่แน่มีรากอันหลากหลาย
แล้วเติบโตใหญ่เป็นไทยแท้
Of one thing we can be sure
real Thainess has a multitude of roots

ไทยแท้

Oh!¹ Bangkok, the city of angels.
Suitable as the greatest palace city.
Breathtakingly beautiful when the night falls.
So divine that it pleases our heart
Too exquisite to describe
Buildings come to sight as we stroll.
Appearing like a paradise.
Vehicles are plentiful.
Marvelous like its name.
Only angels could have built
Something so beautiful.
Ratchadamnoen tempts us to stroll.
Neat yet glittering.
Living up to its magnificent name.
Lighting soothe our heart.
The entire city lights up as if daytime
Oh ! the crystal city at night.
Everything comes alive.
The canals. The rivers. Chaophraya river.
When the breeze lingers in,
Shining beauty becomes blinding.¹

¹ Chanson traditionnelle thai, traduit du thaïlandais.

Bande son «Lost in Paradise», reportage photographique de Lek Kiatsirikajorn

SKYLINE. BANGKOK

LE CHAO PHRAYA, LA CITADELLE ROYALE, LES QUARTIERS D'AFFAIRES AU LOIN.

Photographie personnelle.



INTRODUCTION

Krung Thep Mahanakhon Amon Rattanakosin Mahintara Ayuthaya Mahadilok Phop Noppharat Ratchathani Burirom Udomratchaniwet Mahasathan Amon Piman Awatan Sathit Sakkathattiya Witsanukam Prast. Ville des anges, grande ville, résidence du Bouddha d'émeraude, ville imprenable du dieu Indra, grande capitale du monde ciselée de neuf pierres précieuses, ville heureuse, généreuse dans l'énorme Palais Royal pareil à la demeure céleste, règne du dieu réincarné, ville dédiée à Indra et construite par Vishnukarn.

Bangkok est une ville fantasmée et convoitée. Son nom d'origine est déjà l'évocation d'une ville remplies de croyances et de fierté, la capitale du Royaume de Thaïlande. En m'expatriant en Thaïlande, je ne connaissais rien de ce pays, né d'un métissage entre plusieurs peuples d'Asie du Sud-Est : Khmers, Mons et tribus chinoises. Ancien Royaume de Siam, il est l'imbrication de plusieurs cultures, successivement envahi et envahisseur, mais dont les origines ont progressivement été masquées derrière les commentaires aseptisés des guides touristiques. Les premières recherches donnent à voir les canaux et marchés flottants, deux ou trois éléphants promenant des touristes, et les éclats dorés des temples bouddhistes. Le film *La Plage*¹, dans mes souvenirs, commençait avec l'escapade de jeunes backpackers dans un tuk-tuk pleins phares, toute vitesse dans les rues de Bangkok. Tout semble résonner parfaitement avec les clichés occidentaux de l'exotisme. Bangkok, «l'ancienne Venise de l'Orient»², serait le cœur d'une Thaïlande traditionnelle, représentante à l'étranger de la thainess, véritable identité thaïlandaise. L'ensemble est appuyé par des campagnes du gouvernement, où le nom de la capitale vante l'harmonie et le caractère presque mystique de la «Cité des Anges» sur un fond de musique traditionnelle. Mais derrière l'image des cartes postales, la

¹BOYLE Danny, *La Plage*, 1999.

²Collectif, *Le Guide du Routard Thaïlande*, Paris, Broché, 2014.

skyline est digne de New-York : Bangkok est «une mégapole hyperactive, un monstre urbain»¹. Cette vision duale souligne une autre réalité. En plus d'être une des villes les plus visitées au monde, telle que Paris ou Londres, Bangkok est un des centres économiques les plus dynamiques en Asie du Sud-Est. La deuxième économie de l'ASEAN1 (ASEAN : Association des nations de l'Asie du Sud-Est. Il s'agit d'une organisation politique, économique et culturelle regroupant dix pays d'Asie du Sud-Est. Une zone de libre-échange a été mise en place en 2003.) attire l'intérêt des investisseurs mondiaux du fait de son emplacement au carrefour de plusieurs pays stratégiques et de ses infrastructures. Les touristes ne sont pas les seuls étrangers à la ville ; de plus en plus d'expatriés s'installent en Thaïlande et poussent les standards vers le haut. L'offre d'habitat se verticalise, les bistros et restaurants internationaux accompagnent la construction de toujours plus de malls ultra-modernes.

Ce portrait dual de Bangkok rend sa compréhension difficile. En parcourant la ville, on y découvre à un flot continu de piétons, tuk-tuks et mototaxis qui slaloment entre les vendeurs ambulants, calmes, à l'attente du prochain passant. A chaque sortie dans la rue, le moindre événement est l'occasion d'en apprendre un peu plus sur la ville, ses habitants et leur culture. La rue est le centre de la vie urbaine : un pad taï sur les tabourets du stand de street food, les vendeurs d'amulettes bouddhistes, la couturière de Saphan Kwai, des dizaines de minutes bloquées dans le taxi embouteillé, et le métro aérien qui survole le tout. Alors le choix de mon sujet de mémoire m'est apparu assez rapidement : mon année à Bangkok allait être l'occasion de déambulations pour comprendre son fonctionnement. L'espace public m'a interrogé depuis le début de mes études. J'avais mené deux ans plus tôt, accompagné de Kimiko Bonneau² et deux architectes parisiens, un travail portant sur la cuisine de rue. L'idée était de questionner les réglementations pour proposer un guide alternatif facilitant la street food à Paris. Alors que les démarches et lois rendent de telles pratiques difficiles en France, l'espace public thaïlandais se caractérise par l'invasion de commerces informels et autres appropriations. A Bangkok, les rues et leurs usages remplacent les places, les anciens canaux résistent et permettent les usages domestiques autant que les transports en commun. Les limites entre le public et le privé deviennent peu tangibles. La confusion est certainement la richesse de l'espace urbain thaïlandais, à

¹Collectif, Le Guide du Routard Thaïlande, Paris, Broché, 2014.

²ANTONI Damien, PARCOLLET Pauline, BONNEAU Kimiko, LE DROUPEET Maxime, DERIEJARD Célia, STREET FOOD NOW, Paris, 2014.

l'origine d'interactions multiples et d'une diversité d'usages, aux temporalités très variées.

L'identité de la capitale thaïe est intimement liée à ses rues, formes et usages. Elle se retrouve aujourd'hui mise en tension par une crise contemporaine d'évolutions et de transformations : Bangkok est aussi connu pour sa skyline, son skytrain : ces formes d'incroyable modernité au contact direct d'une ville «traditionnelle». Une partie de Bangkok paraît nostalgique. L'identité semble mise en crise dans une ville désormais plongée au cœur de l'économie mondiale. Les thaïlandais aisés habitent au 15ème étage de leur condominium, les malls inventent une nouvelle forme d'espace collectif, et le métro aérien survole les vieux canaux. La ville semble soudainement remplacer ce qui lui appartient par des modèles importés de l'étranger. Bangkok rejoint l'ère d'un urbain généralisé, où les formes s'uniformisent à travers le monde. Pourtant, depuis sa fondation, Bangkok n'a cessé de se construire avec des formes importées de l'étranger. La nature de la capitale thaï n'est pas un village ayant grandi au fil des siècles ; elle est une cité marchande dont le développement a été guidé par les influences chinoises puis occidentales. D'où vient l'identité de Bangkok alors même que la ville est née de modèles étrangers ? Comment la ville vit-elle la coexistence parfois brutale entre deux mondes hétérogènes, qui à la fois l'enrichissent et la fragilisent ?

Plutôt que de considérer l'image traditionnelle de Bangkok, où l'identité de la ville se serait figée dans les bicoques en bois et les marchés flottants, ce mémoire s'intéresse aux transformations économiques et culturelles de la ville contemporaine ; ses interférences avec les formes de villes héritées de l'histoire. En quoi la globalisation peut-elle être un phénomène singulier à Bangkok plutôt que l'uniformisation des pratiques à l'échelle mondiale ?

La première partie de mon mémoire est un portrait de Bangkok, décrit à travers le spectre de la ville-globale. C'est l'occasion de revenir sur les conditions qui ont progressivement fait de la capitale thaïe une mégapole internationale, attirant autant les flux de personnes que les flux de marchés. Il s'agit d'explorer le phénomène contemporain de la globalisation puis d'en observer ses matérialisations physiques les plus extrêmes. Dès la descente de l'avion, l'aéroport Suvarnabhumi est la première icône marquante des orientations économiques de la ville, mais Sukhumvit Road, artère majeure qui traverse la ville pour se termi-

ner à la frontière cambodgienne, concentre les exemples les plus frappants du modèle économique sur les formes de la ville. Après avoir dressé les volontés du gouvernement et le positionnement progressif de Bangkok comme place majeure du marché mondial, ces deux fragments de ville seront l'occasion d'étudier la naissance de l'urbain globalisé. L'identité de la ville est mise en tension par ces transformations. Elles font naître des formes urbaines génériques, qui, d'après Rem Koolhaas, poussent les villes à entretenir un nouveau rapport au contexte. Pourtant, parcourir la capitale thaïlandaise continue de frapper par ses différences. Sans nier de quelconques processus d'uniformisation, la deuxième partie propose un regard optimiste sur la ville contemporaine, explorant les phénomènes de métissage propres à Bangkok plutôt que craindre une homogénéisation complète. Elle s'attache à comprendre où se joue les singularités d'une ville à l'heure de l'urbain standardisé.

L'identité de Bangkok est d'abord liée à la persistance de nombreuses formes anciennes. La ville est incompatible avec la tabula rasa, et ses chantiers ne sont pas la destruction totale de son histoire. Ainsi, son paysage, bien qu'hérissée de tours et centres commerciaux, demeure singulier. Revenir sur la géographie et la culture de la ville est une piste pour comprendre la manière dont la ville continue de faire exister ses singularités. Aussi, les usages participent autant à l'image d'une ville que ses formes urbaines. Bangkok pourrait donner l'impression d'oublier sa culture de rue au profit de la société de consommation et de nouvelles formes urbaines trop hermétiques. Mais sa capacité à faire cohabiter des fragments de villes insolites continue de faire exister des usages singuliers. La cohabitation de la modernité avec des formes plus anciennes est à l'origine de tensions qui poussent les habitants à se réinventer. Les interstices, entre habitat traditionnel et gratte-ciels, le rapport entre local et global, semblent être le lieu d'un renouvellement des pratiques anciennes. L'étude de deux rues du centre de Bangkok et de Victory Monument, trois quartiers à la croisée de formes urbaines variées, permet de comprendre comment les tensions entre le local et le global continue de nourrir des pratiques toujours plus différenciées.

Tant d'éléments qui montrent combien la ville demeure contextuelle avant d'être générique, où les mutations contemporaines participent à la constitution de nouvelles géographies très hétérogènes. Cette confrontation directe entre des villes aux modèles radicalement différents fait émerger de nouvelles pratiques, des

adaptations de la culture traditionnelle. Elle est à l'origine d'un ajustement de la ville existante face à de nouveaux modèles sans pour autant nier le déjà-là.

PRÉFACE

REGARD D'UN FARANG

VERS UNE VILLE GÉNÉRIQUE ?

INTRODUCTION

HYPER-BANGKOK

GLOBALISATION

27

LA GÉOGRAPHIE DE LA GLOBALISATION

28

UN NOUVEAU MODÈLE URBAIN ?

23

MAKE BANGKOK GLOBAL

35

(BKK) SUVARNABHUMI AIRPORT

28

SUKHUMVIT : VERS L'OCCIDENTALISATION D'UN

23

FRAGMENT DE BANGKOK

SIAM OU LA VILLE GLOBALE, UNE RÉALITÉ ANALOGUE ?

28

LE SKYTRAIN : LIANT DE LA VILLE GLOBALE

LE MALL : NOUVEL ESPACE PUBLIC ?

LE CONDOMINIUM : VERTICALISATION DE L'HABITAT

HYBER-BANGKOK

76

NOUVEAUX LIEUX DE LA GLOBALISATION : UN MODÈLE DÉJÀ

PROPRE À BANGKOK ?

LA PERMANENCE DES SINGULARITÉS

CONTREPIED À UN URBAIN GÉNÉRALISÉ

85

BANGKOK TERRITOIRE SINGULIER

BOUDDHISME

89

LE SOÏ ET LA THANON

91

LA GÉOGRAPHIE DU DELTA COMME TRAME

STRUCTURANTE

CITÉ MARCHANDE

94

REFLET D'UNE POLITIQUE ULTRA-LIBÉRALE

"BANGKOK BASTARDS"

101

PERMANENCE ET REINVENTION DES USAGES

PHAHONYOTHIN SOI 15

103

STRATIFICATION DES FORMES D'HABITAT : DE LA COMMUNAUTÉ

AUX CONDOMINIUMS

LA RUE ENTRE ESPACE PUBLIC ET PRIVÉ

L'IMPORTANCE DU TEMPLE BOUDHISTE : LA RUE, LIEU DE CÉLÉBRATION

PAK SOÏ : ENTRE DEUX MONDES

PHAHONYOTHIN SOI 9

103

QUAND LE SOÏ SE GLOBALISE : NÉGOCIATIONS ET COMPROMIS

VICTORY MONUMENT

137

LA VILLE DU DESSUS - LA VILLE DU DESSOUS : SKYTRAIN

ET PARATRANSIT

TIRER PROFIT DES FLUX : LES MARCHÉS INFORMELS

LA PLACE COMME ESPACE DE CONTESTATION

CONCLUSION

AU-DELÀ DES

FORMES URBAINES

PENSER LA VILLE

DIFFÉREMENT

REMERCIEMENTSBIBLIOGRAPHIE

HYPER-BANGKOK

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

VERS UNE VILLE GÉNÉRIQUE ?

VUE DEPUIS SATHORN UNIQUE TOWER SUR LE QUARTIER SILOM

Photographie personnelle

A large advertisement for Asters Pride is visible in the bottom right corner of the image. The ad features a blue and white color scheme with a photograph of a modern kitchen. The text in Thai is as follows:

แอสเทร่า ไพร์ด
धानसंबलडोसिनेडिय
त्रोमरुभकडडडडडड
डडडडडड 2
086-412-0099 , 02-874-1200

GLOBALISATION

De nombreux termes permettent de définir la ville aujourd'hui. «Ville-monde», «méga-cité» «ville globale» : ces trois termes déjà reflètent combien les villes ne cessent de gagner en importance dans un monde où près de deux tiers de la population est urbaine. Le phénomène n'est pas nouveau, les villes ont toujours eu un rôle important, depuis Athènes, Rome, Constantinople jusqu'à New-York, Shanghai ou Tokyo. Mais les phénomènes contemporains, principalement économiques, ont intégré de plus en plus de villes à travers le monde.

LA GÉOGRAPHIE DE LA GLOBALISATION

La «ville-monde» décrit cette condition urbaine permanente, où l'importance des villes se joue dans leur capacité à faire centre politique et nœud principal des réseaux d'échanges internationaux, tant économiques que culturels. Elle signifie le degré d'attraction qu'exerce une ville à l'échelle mondiale en raison de son passé historique, de son patrimoine, de la spécificité de sa production à une époque donnée ou encore de sa capacité à attirer des flux de touristes¹. La «méga-cité», mégapole, décrit les villes en développement de plus de 10 millions d'habitants. Elle rend compte du poids des villes et montre combien ce fait urbain est particulièrement avéré en Asie et en Afrique. Les dernières statistiques des Nations Unies sont claires : d'ici 2025, 22 des 26 mégapoles dépassant le seuil des 10 millions d'habitants se situeront sur ces deux continents. Enfin, la «ville globale»² rend compte des transformations auxquelles sont confrontées les villes aujourd'hui. Définie par la géographe Sassia Sasken, elle met en évidence l'articulation entre une ville et l'économie globale contemporaine.

¹GHORRA-GOBIN Cynthia, « À l'heure de la « deuxième » mondialisation, une ville mondiale est-elle forcément une ville globale ? », Confins, 2009, mis en ligne le 21 mars 2009, consulté le 31 mars 2017.

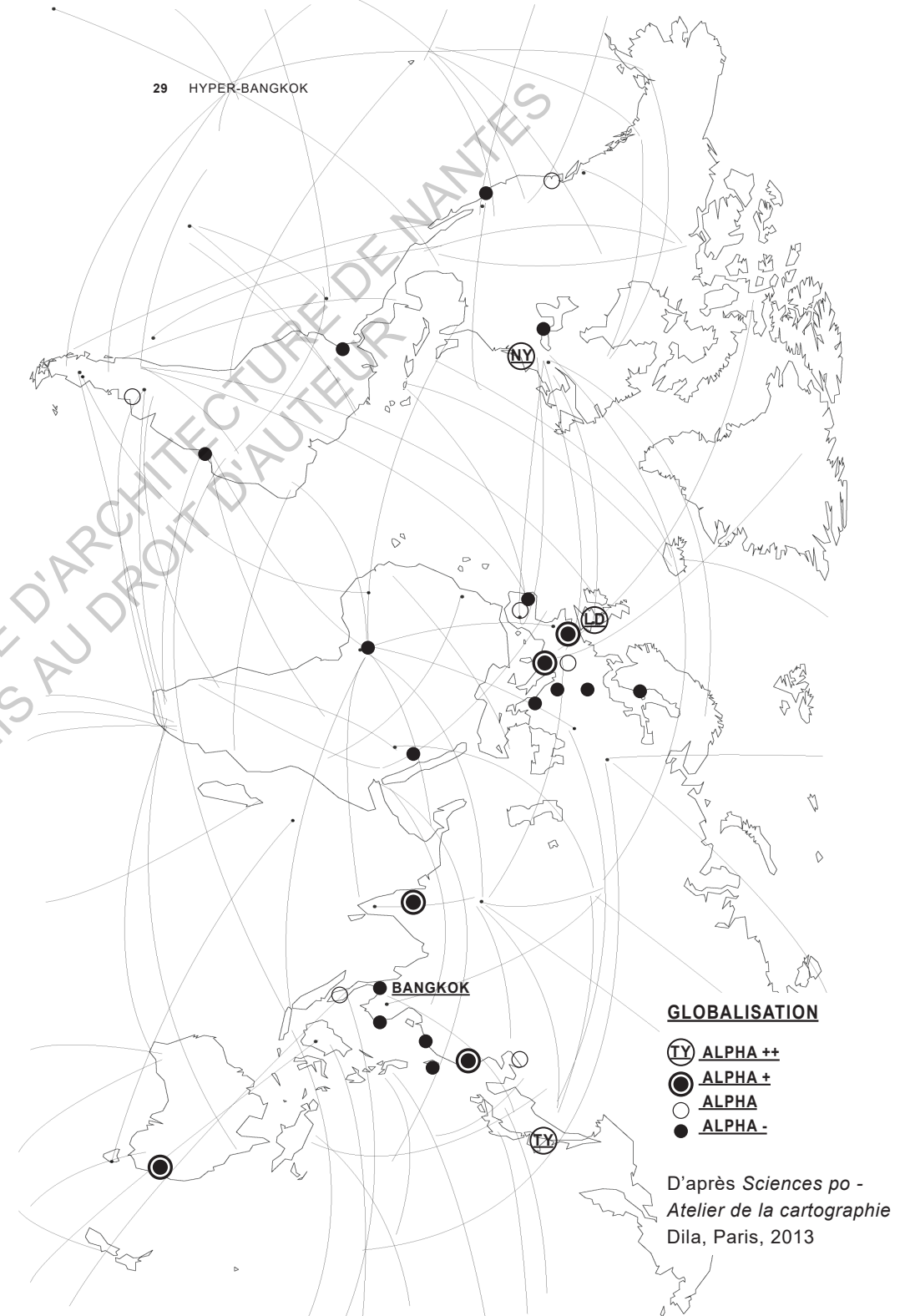
²SASSEN Saskia, La Ville Globale New-York - Londres - Tokyo, Paris, Descartes & Cie, 1996, 530 pages.

Depuis la fin du 20ème siècle, l'émergence de la nouvelle économie en réseau a fait des villes les «hubs» d'une économie globalisée et transfrontalière. Les échanges mondiaux de capitaux, main d'œuvre, biens, matières premières, touristes ont toujours existé, mais ils avaient jusqu'alors été contrôlés depuis l'échelle nationale. La mondialisation actuelle est particulièrement marquante par sa nouvelle échelle, rendue possible grâce à la technologie. Internet et les nouveaux moyens de communications ont permis à l'économie de dépasser les flux matériels. Ainsi, la globalisation est le passage progressif d'une production de biens à la gestion de l'information, où la majorité de la main-d'œuvre ne traite plus des résultats matériels. L'explosion des échanges d'informations et de capitaux, accompagnés d'un mouvement généralisé de politiques libérales et mondiales, ont remis en cause les systèmes de gouvernance urbaine. Le fonctionnement des multinationales s'est complexifié lié à la multiplication des services, l'incertitude des marchés et des échanges toujours plus rapides. Les villes en concentrant l'information et les connaissances permettent de supporter ce nouveau fonctionnement. De plus, « les fonctions centrales sont désormais externalisées vers des entreprises hautement spécialisées : comptabilité, droit, relations publiques, programmation, télécommunications et autres services de ce genre. »¹. Les activités économiques se dispersent géographiquement, et les villes portent le rôle de nœuds dans les réseaux de l'économie mondiale.

Si la globalisation a suivi le même parcours que les mondialisations précédentes (les révolutions industrielles), de l'Amérique du Nord jusqu'aux pays du Sud, les villes globales ont dépassé les relations de concurrence pour créer des relations d'interdépendances à l'échelle planétaire. Sassen insiste sur la question du rôle stratégique des villes dans l'économie globale en s'appuyant sur des données mettant en évidence trois villes (NY, Londres et Tokyo) devenues des lieux incontournables pour les entreprises financières et les services spécialisés. La globalisation a ainsi redistribué l'économie et les flux à l'échelle planétaire en intégrant peu à peu les villes des pays en développement. «Les échanges les plus intenses se jouent entre les centres financiers internationaux : New-York, Londres, Tokyo, Paris, Francfort, Zurich (...) et incluent des villes telles que Bangkok, Seoul, Taipei, Sao Paulo, Mexico City»². Le planisphère de la page suivante dresse un portrait de cette nouvelle géographie économique, et reflète les connexions entre

¹SASSEN Saskia, *La Ville Globale New-York - Londres - Tokyo*, Paris, Descartes & Cie, 1996, 530 pages.

²KOOLHAAS Rem, *Junkspace, Repenser radicalement l'espace urbain*, Paris, Payot, 2011, 120 pages, p.106.



GLOBALISATION

- **ALPHA ++**
- **ALPHA +**
- **ALPHA**
- **ALPHA -**

D'après *Sciences po - Atelier de la cartographie*
Dila, Paris, 2013

les différents centres de décisions. Les villes sont hiérarchisées en plusieurs catégories, selon les critères de la géographe Saskia Sassen et des chercheurs du GaWC, Globalization and World Cities Study Group and Network ; principalement le nombre d'entreprises internationales de services. Il rend compte de la prééminence de New-York, Londres et Tokyo, premiers modèles d'une ville globale.

La cohabitation directe de l'économie globale avec le territoire national a fait naître un nouveau système urbain. Les rapports avec les Etats et les territoires au contact de ces méga villes sont remis en questions : cette dernière mondialisation ne tient plus compte des frontières nationales. Les territoires «stratégiques» ne se limitent plus aux puissances politiques ni aux ateliers de production industrielle. Ils se jouent dans «les centres de finance et de services hautement spécialisés : les grandes métropoles mondiales» dont les pouvoirs s'exercent au sein de régions globalisées telles que l'Europe de l'Ouest ou l'ASEAN, Association des Nations de l'Asie du Sud-Est.

UN NOUVEAU MODÈLE URBAIN

Cette nouvelle cartographie des échanges économiques n'est pas sans relation avec l'évolution physique des villes concernées et certaines similitudes que l'on peut observer dans la production de leur bâti. Ces transformations reposent sur l'avènement d'une modernité urbaine généralisée, reflet du dynamisme économique.

La mise en réseau des villes globales provoque en leur sein de nouvelles formes de centralités. «Les villes globales voient naître une nouvelle géographie de centralité et de marginalité. Les centres villes et les centres d'affaires métropolitains reçoivent d'importants investissements dans les domaines de l'immobilier et des télécommunications, alors que les quartiers à faibles revenus sont privés de ressources. »¹ Les espaces intégrés à la globalisation profitent d'un développement considérable, alors que le reste de la ville est mis de côté. Les villes dépassent les modèles d'organisation concentriques pour adopter la forme de grandes agglomérations polycentriques, englobant les territoires ruraux alentours. Ainsi, des morceaux de villes entiers sont équipés d'infrastructures efficaces. Kingsley E. Haynes définit deux types d'infrastructures, «hard » et « soft »². Les

¹HALL Peter, Megacities : exploring a sustainable future, 010 Publishers, Rotterdam, 2010, 379 pages, p.49

²Même ouvrage, p.93.

premières font références aux infrastructures physiques, telles que les routes, les aéroports, les réseaux : elles sont des investissements pour améliorer directement la connectivité d'une ville. D'autre part, les infrastructures « soft » concernent des éléments sociaux-culturels, davantage liés à la qualité de vie, les loisirs, les services ou l'éducation. La mise en compétition des villes et la mobilité des habitants à travers le monde pousse à une standardisation des formes bâties, pour continuer d'attirer les flux globalisés et exister face aux nœuds majeurs tels que New-York ou Londres.

Les paysages urbains sont de plus en plus marqués par la répétition d'architectures génériques. Un des traits remarquables de cette modernité urbaine semble être la "verticalisation". Après les immeubles de bureau des centres d'affaire, les immeubles de logement deviennent l'objet d'une telle métamorphose. Ce processus de "verticalisation" pourrait être interprété comme la reproduction d'un modèle occidental, du fait que l'on peut aisément y retrouver des formes archétypales existant en Europe ou aux Etats-Unis. Selon Anthony King, «la tour de logement est un symbole de la modernité architecturale internationale. Des opérations immobilières comme celles du Front de Seine à Paris ou de Marina City à Chicago, permettent d'établir une telle filiation.»

VILLE GÉNÉRIQUE ?

La diffusion du modèle occidental permet d'atteindre un certain niveau de confort, un « idéal de vie » rendu commun à travers le monde par l'extrême mobilité des habitants et l'arrivée de populations étrangères dans les villes de la globalisation. Cette prétendue uniformisation dépasse les formes bâties et touche également les usages, à l'image du shopping, pratique désormais universelle. Cette accumulation de figures génériques, systématique dans toute ville globale, pourrait constituer à terme la «Ville Générique», modèle urbain décrit par Rem Koolhaas. Elle serait précisément l'image d'une ville connectée avec le monde, où la nécessité de répondre aux réseaux de l'économie mondiale lui fait oublier sa première identité. Les villes globales seraient marquées par la disparition des leurs singularités, l'extension indéfinie d'espaces toujours semblables et homogènes, l'évacuation du domaine public, et l'avènement d'une architecture fade et lisse¹.

¹KOOLHAAS Rem, Junkspace, Repenser radicalement l'espace urbain, Paris, Payot, 2011, 120 pages, p.106.



UN MODÈLE DE VILLE-GLOBALE ?

Collages, Rem Koolhaas / OMA
Illustrations, Biennale de Venise 14,
2014

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT DE PREMIERES PAGES

MAKE BANGKOK GLOBAL

L'Asie du Sud-Est est particulièrement marquée par cette montée en puissance de l'urbain. On assiste aujourd'hui au développement de nombreuses méga-cités qui pèsent de plus en plus dans l'économie mondiale. Les géographes évoquent l'existence d'un "réseau de services de villes mondiales", dont la hiérarchie ne dépend pas des populations, mais des services qu'offrent ces villes. Ce système inclut les principales capitales de l'Asie du Sud-Est : Tokyo, Osaka, Nagoya, Séoul, Taipei, Hong Kong, Manille, Bangkok, Kuala Lumpur, Singapour et Jakarta.¹ Le portrait hybride de Bangkok interpelle. Il permet de rendre compte de l'émergence d'un nouveau modèle, né de la globalisation. Le gouvernement thaï a délibérément suivi les modèles néo-libéraux américains et britanniques : Bangkok rejoint peu à peu le modèle des villes globales. Aujourd'hui, la ville est aujourd'hui une métropole de plus de dix millions d'habitants, jusqu'à 20 millions si l'on tient compte des zones périphériques et des habitants qui viennent y travailler tous les jours. Si l'économie a connu une croissance constante depuis les années 1980, elle s'est peu à peu ralenti lors de la crise asiatique de 1997. Le pays fait toutefois partie des « Tigres Asiatiques » aux côtés de la Malaisie, du Vietnam, de l'Indonésie et des Philippines. Les investissements étrangers ont repris et changent de manière importante la forme des villes.

Pendant les premières semaines je portais mon attention sur le moindre détail propre à Bangkok. L'architecture vernaculaire, le désordre, les vendeurs ambulants. Puis l'habitude est arrivée en même temps que mes premières recherches théoriques sur Bangkok. Après quelques lectures et un voyage à Singapour, mon œil a commencé à davantage s'attarder sur ce que je ne voulais pas voir. Les malls, les gratte-ciels, les lotissements et le métro : chaque nouvelle construction

¹GUILLOT Xavier, « Flux économiques, transferts d'expertises et production immobilière haut de gamme en Asie orientale », Géocarrefour, vol. 80/3, 2005, p.171-181.

semblait être un affront à la culture thaïlandaise. Le Bangkok en construction faisait à première vue écho aux formes contemporaines de la Cité-état singapourienne, rudement décrite par Rem Koolhaas dans son essai *Singapore Songlines*¹. Je suis passé de la fascination à l'interrogation ; celle de voir Bangkok effacer sa culture, avec pour principal responsable la «globalisation». Un autre texte, écrit par William Logan au début des années 2000, confirmait cette inquiétude. Il pointait du doigt l'analyse «de nombreux chercheurs, planificateurs et politiciens» qui bien souvent observent que «les villes asiatiques se regardent de plus en plus comme les villes occidentales, en perte de leurs éléments distinctifs.»². La globalisation est considérée par beaucoup comme une menace majeure pour le maintien du patrimoine «national» des villes asiatiques.

Les choix politiques thaïlandais ont déclenché les transformations contemporaines de Bangkok, qui a alors à peu à peu rejoint le modèle des villes globales. Selon Rem Koolhaas, «les villes sont désormais la création du Reagan et Thatcher»³ en allusion aux politiques ultra-libérales des gouvernements américains et britanniques. Les villes, au cœur de cette révolution économique, sont au les premières touchées par cette occidentalisation, ou même américanisation. Cette forme d'hégémonie culturelle présumée du monde occidental s'explique par le poids financier de New-York et Londres, et la grande porosité culturelle qui s'exerce en parallèle des échanges économiques. Deux exemples particulièrement marquants permettent de comprendre les stratégies et l'entrée progressive de la capitale thaïlandaise dans l'économie mondiale. L'aéroport Suvarnabhumi et l'avenue Sukhumvit Road peuvent être considérés comme une collection de formes génériques, issues de la nouvelle dynamique économique du pays. Leur inscription dans le paysage urbain de Bangkok révèle une série de nouveaux usages liés à l'émergence de ce nouveau modèle de ville. Plus que l'uniformisation des villes, ils témoignent également de la naissance d'une modernité asiatique, où les rapports avec le déjà-là entraîne l'hybridation des formes génériques.

¹KOOLHAAS Rem, *Singapore Songlines*, Marnes, Paris, 1995.

²LOGAN William, *The Disappearing 'Asian' City*, Oxford University Press, Oxford, 2002, 308 pages.

³KOOLHAAS Rem, *Junkspace, Repenser radicalement l'espace urbain*, Paris, Payot, 2011, 120 pages.

SUVARNABHUMI AIRPORT (BKK)

L'AÉROPORT

Après 15 heures de vol et une escale à Amman, l'arrivée à l'aéroport de Bangkok est rassurante. Le trajet soulève des questions et la prise de conscience d'arriver dans un pays où tout nous est inconnu. Mais à l'arrivée, l'aéroport nous invite une dernière fois à suivre un itinéraire déjà connu : sortir de l'avion, suivre les indications anglophones pour récupérer ses bagages, échanger l'euro en bahts, puis prendre le train pour rejoindre le « city center ». L'aéroport Suvarnabhumi est neuf. Il a été livré en 2006 par une équipe d'architectes et ingénieurs américains, en charge de livrer à la Thaïlande un aéroport ultra-moderne. Pourtant, le projet date du début des années 1970. A l'époque, le pays mène une politique de modernisation de ses infrastructures pour assurer sa place dans l'économie mondiale et développer son attractivité. Aussi, la plupart des villes d'importance mondiale, de l'Amérique à l'Asie, ont entrepris la construction ou la rénovation de leurs infrastructures. L'ancien aéroport Don Muang ne peut pas permettre une telle restructuration et la décision est prise d'en construire un deuxième. L'ancien sert aux vols domestiques, alors que le nouveau accueille les passagers des vols long-courriers.

En 1973, le gouvernement achète un important terrain situé dans une zone marécageuse à 40 kilomètres à l'est de Bangkok. Suite à un appel d'offre pour trouver le futur gestionnaire, une équipe américaine reconnue pour son expérience dans le monde entier est retenue. L'enjeu est important: l'aéroport constitue sans doute la forme la plus extrême du développement urbain des villes globales, une porte d'entrée à l'image du futur auquel aspire la capitale thaïlandaise. Les aéroports se font « emblèmes du pouvoir des villes, emblèmes de l'innovation urbaine et technologique. Certes, tous les aéroports ne font pas l'objet d'une telle emphase, et ce propos s'adresse plutôt à propos des aéroports situés dans

des villes-métropoles, aspirant à occuper un rôle sur la scène internationale.»¹ L'équipe d'architecture américaine en charge du projet imagine alors un hall spacieux, où la climatisation et la lumière diffuse assurent le confort des nombreux voyageurs. Tout est calculé pour mettre en scène les flux et la mobilité ; montrer combien Bangkok appartient au réseau d'échange international. Loin d'être l'aéroport le plus fréquenté du monde, Suvarnabhumi Airport est reconnu comme l'un des plus modernes, proposant une qualité de service importante et des espaces confortables. Il se veut à la fois monumental et banal, neutre et blason national.

Semblables aux aéroports du monde entier, « l'aéroport Suvarnabhumi n'a pas échappé aux critiques sur son absence d'expression de la culture locale ». (...) L'architecture de l'agence américaine JAHN a été critiquée par l'Association des Architectes Siamois sous le Patronage Royal dès l'annonce du projet. Les décennies nécessaires à aboutir le projet sont en partie dues à ces débats à propos de la forme du futur aéroport, auquel ce sont ajoutés des soupçons de corruption et des questions d'intérêts financiers. Car si l'aéroport se veut être l'endroit de la mobilité internationale par excellence, il est aussi un symbole national important. Ce débat révèle le dilemme des Thaïlandais, partagés entre leur identité nationale et la nouvelle culture de la globalisation. « La majorité des architectes thaïlandais, perçoivent la culture thaïlandaise et son identité comme fixe, intrinsèque et immuable. En conséquence, sans référence directe à l'architecture historique de la Thaïlande, ni dans sa composition formelle, ni dans sa configuration spatiale, le nouvel aéroport ne peut être considéré comme thaïlandais.» Les espaces aseptisés de Suvarnabhumi Airport ont alors été ponctués d'évocation de la thaïness, idéal recomposé de la culture thaïlandaise. Les couleurs et halls font se succéder diverses sculptures et peintures murales, comme artefacts de la culture traditionnelle du pays.

Le nouvel aéroport mélange ainsi des espaces ultra-modernes à un simulacre de l'identité thaïlandaise, essence, selon Rem Koolhaas, des lieux de la ville générique. «On trouve une redondance calculée (?) dans l'iconographie adoptée par la Ville Générique. Si elle est au bord de l'eau, des symboles fondés sur l'eau seront répandus sur l'ensemble de son territoire. Si c'est un port, on verra apparaître des bateaux et des grues jusque loin dans les terres. (...) Son identité

fonctionne comme un mantra.»² Le terminal Suvarnabhumi met en évidence les liens complexes que noue l'aéroport avec le territoire. Bien qu'il ne puisse pas représenter la tradition culturelle de Bangkok, il donne un aperçu des questions auxquelles font face les villes globales. Résolument moderne, vitrine de l'essor économique thaïlandais, l'aéroport et ses artefacts rappellent la réalité à laquelle la Thaïlande et sa capitale font face, une modernité négociée entre identité locale et économie globale.

¹ROSEAU Nathalie, Le récit urbain comme part du réel, imaginaire et fabrique des aéroports. DE CONINCK F., DEROUBAIX J-F., L'œil d'or, Paris, 2012, p.3

²KOOLHAAS Rem, Junkspace, Repenser radicalement l'espace urbain, Paris, Payot, 2011, 120 pages, p.74.



ผู้โดยสารขาออกต่างประเทศ
International Documents Control
ตรวจหนังสือเดินทาง

2

ผู้โดยสารขาออกภายในประเทศ
Domestic Departures | 3F/4F

ผู้โดยสารขาออกต่างประเทศ
International Departures | 2F

ส่งกระเป๋าขึ้นเครื่อง
Checked Baggage Check-in | 3F/4F

6F | 7F



L'AÉROPORT, ICÔNE DE LA VILLE GLOBALE
HALL DES DÉPARTS, AÉROPORT SUVARNABHUMI (BKK)

MO CHIT

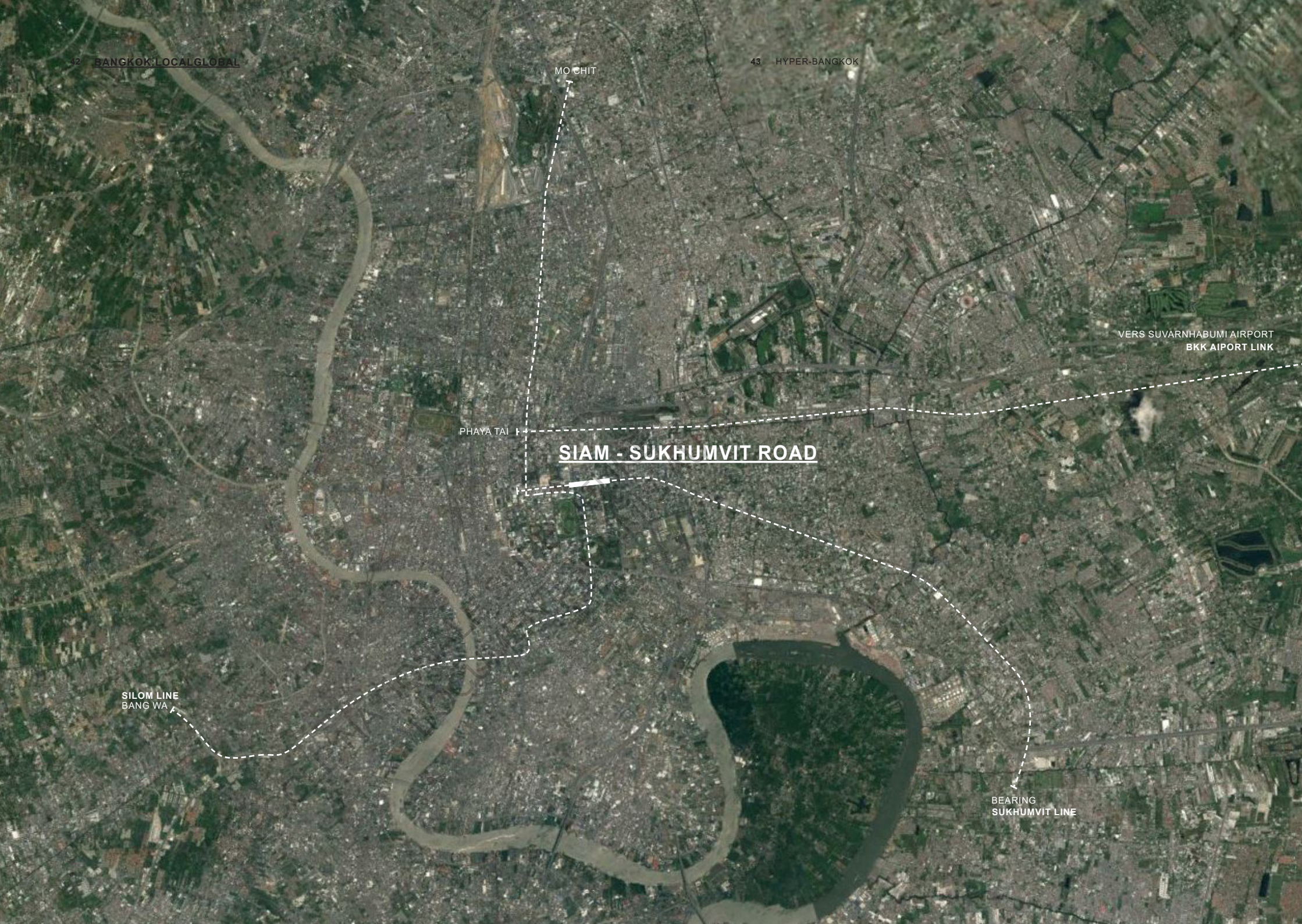
VERS SUVARNHABUMI AIRPORT
BKK AIPIORT LINK

PHAYA TAI

SIAM - SUKHUMVIT ROAD

SILOM LINE
BANG WA

BEARING
SUKHUMVIT LINE



SIAM, UNE RÉALITÉ ANALOGUE ?

SUKHUMVIT ROAD

Voyage en métro, de Ari jusqu'à Bang Na, du nord au sud-ouest de Bangkok, quelques mois après mon arrivée à Bangkok. Nous avions prévu de nous rejoindre à Ikea, enseigne suédoise présente en Thaïlande depuis 2011. C'était surtout l'occasion de traverser la ville et découvrir un quartier périphérique de Bangkok que je ne connaissais pas. La plupart du trajet survole Sukhumvit Road. Pour m'y rendre, j'empruntai la ligne Sukhumvit du Skytrain depuis Ari, la station en bas de chez moi. Rendu opérationnel en 1999, le réseau de métro aérien compte désormais deux lignes et 34 stations pour une longueur totale de 30,94 kilomètres. Le réseau est complété par une ligne de métro souterrain construite en 2004. Principalement situé dans le cœur moderne de la ville, il devrait s'étendre dans les années à venir puisqu'un projet d'extension aérienne de 12,7 kilomètres est actuellement en construction, et de nombreuses autres lignes de trains souterrains sont en projet.

Le métro suit Phahonyothin Road, survole Victory Monument, carrefour important avant de tourner sur la gauche pour rejoindre Sukhumvit Road. Premier arrêt marquant, Siam. La moitié du métro se vide une courte minute, puis les nouveaux passagers, en file indienne sur le quai, rentrent un à un pour le remplir de nouveau. Il repart ; on entre dans un couloir d'immeubles, au minimum 25 étages : Sukhumvit et son enfilade de centres commerciaux commencent. Je partage l'observation de Davisi Boontharm ; « un développement vertical de la ville, fortement marqué par l'architecture américaine. »¹ Arrêt suivant : Chit Lom. Les malls Siam, déclinées en trois versions réservée au luxe, aux jeunes et à la famille ; Paragon, Discovery et Center, ont laissé de la place au temple Phathum Wanaram. Puis

¹BOONTHARM Davisi, Bangkok : Formes du commerce et évolution urbaine, Broché Recherches, Paris, 2005, 381 pages, p.269.

le métro repart le long d'une nouvelle enfilade de larges immeubles, dont les façades s'étirent sur au moins 100 mètres. Siam a laissé place au groupe Central, qui décline ses centres commerciaux de la même manière : Chitlom, World puis Embassy. Ce dernier, juste en face de la station Ploen Chit, a été construit en 2013. Il est le tout dernier symbole du groupe Central, à l'architecture évidemment exubérante, mais le groupe a construit le premier mall à Bangkok il y a plus de 40 ans, en 1968. Jusqu'alors, seulement quelques hôtels et sièges d'entreprises internationales avaient enclenché la verticalisation de Bangkok.

Le métro aérien croise une autoroute à 8 voies, le paysage devient plus désordonné. Quelques shophouses alternent avec les tours de bureaux et les condominiums, régulièrement interrompus par un mall inspiré des géants Siam et Central. Le début de Sukhumvit représente le monde franchisé, puis la ville devient plus basse, les enseignes persistent. MacDonalds, Forever XXI, Starbucks sont remplacés par des enseignes colorées et clignotantes, où l'alphabet thaï est ponctué de mots qui clignotent plus forts que les autres : « massage », « indian food », « sharazad couscous », un peu plus loin : « lollipop » et « red lips ». La ville commerciale se poursuit en une succession de communautés d'expatriés qui affichent les symboles de leurs origines. Le métro est arrivé à Nana. C'est le début des regroupements communautaires. Si Bangkok a d'abord grandi avec les migrations d'ethnies d'Asie du Sud-Est, Sukhumvit rend voisins les Japonais, Américains, Européens et Arabes. Chaque station de métro est liée à un regroupement culturel. Le quartier autour de l'arrêt Nana est divisé en deux : d'un côté les Européens et Américains qui profitent des bières et bars à hôtesses, de l'autre Soi Arab avec Nerfitti, le restaurant égyptien, Petra, le libanais, les voiles, et les touristes du Moyen-Orient. Korean Town à Asok, la station de métro suivante, est aussi cliché d'une culture coréenne réinventée loin de ses origines. L'entrée du complexe regroupant barbecue coréen et bibimbap est indiquée en coréen, mais les serveurs en tenues traditionnelles ont déjà posé le décor. En continuant, le métro survole la Japanese town et un ensemble de rues où se sont installées des restaurants et supermarchés japonais. Le quartier est toutefois en train de changer d'image avec la construction d'un nouvel ensemble de centres commerciaux à l'image des géants de Siam : Emporium, EmQuarter et Emsphere, tous reliés à la station de métro Phrom Phong. The Mall Group, gestionnaire thaïlandais du groupe commercial Emporium souhaitait d'ailleurs renommé la station de transport Phrom Phong en EmDistrict, en référence à tous les malls directement connectés par

skybridge au métro aérien.

La suite du trajet se ressemble, les centres commerciaux se font moins fréquents mais des tours de logements hauts de gamme et des ensembles de bureaux continuent de ponctuer des rues pavillonnaires où s'alignent d'importantes maisons, à priori réservées aux expatriés et à une classe thaïlandaise aisée. En arrivant à Bang Na, dernière station avant le terminus de la ligne, une navette nous attend pour rejoindre Ikea quelques kilomètres plus loin. Le trajet de presque une heure au-dessus de Sukhumvit Road permet de découvrir un paysage urbain qui accumulent des formes urbaines internationales, du mall au gratte-ciel, sur un linéaire de près de 15 kilomètres.

VERS L'OCCIDENTALISATION D'UN FRAGMENT DE BANGKOK

L'histoire récente de l'avenue explique ce visage moderne, en contraste avec l'architecture vernaculaire thaïlandaise. Au début du XX^{ème} siècle, ce territoire ultra-urbanisé n'était qu'une banlieue rurale de Bangkok, et Sukhumvit Road un sentier alors appelé Pak Nam, longeant le canal Khlong San Saeb à travers les rizières. Ce n'est qu'à partir des années 1950 et l'arrivée de King Rama IV que le quartier a commencé à se développer. Il accueillit pendant longtemps des événements et des résidences royales avant que la voie fut modernisée pour permettre un accès direct à la capitale depuis la province de Trat jusqu'à la frontière cambodgienne. Très bien relié au centre de Bangkok, Sukhumvit Road a commencé à attirer les investisseurs thaïlandais puis étrangers. La construction de Sukhumvit Road en tant qu'autoroute majeure est propre aux années 1960, période cruciale dans le développement urbain de Bangkok. En une décennie, la ville a amorcé la construction de nombreuses infrastructures, logements, hôtels et centres commerciaux. Bangkok était encore une ville d'un million d'habitants, où les canaux dominaient les réseaux de communication, mais à partir de 1950, bon nombre d'entre eux ont été progressivement comblés pour faire place à un réseau routier et autoroutier moderne. Ces changements rapides sont liés à un contexte historique spécifique et surtout à la volonté politique du Royaume de Thaïlande de développer son économie.

L'infrastructure apparaît clairement comme un levier essentiel pour renforcer son attractivité économique. Sukhumvit Road est l'exemple d'une infrastructure « hard », pour reprendre les termes du géographe américain Kingsley E. Haynes.



SIAM INTERCONTINENTAL HOTEL

« LES DÉBUTS DE SUKHUMVIT ROAD »

Photographie, source inconnue, 1963.

Elle tient son nom d'un ingénieur thaïlandais à l'origine de sa construction et de beaucoup d'autres autoroutes à travers le pays. En plus d'ouvrir la voie au commerce vers le Cambodge, Sukhumvit Road constituait un accès facile aux troupes américaines impliquées dans la guerre du Vietnam entre 1954 et 1975. La monarchie thaïlandaise, dirigée par Rama IX, a mené une politique pro-américaine, acceptant les bases aériennes de l'US Army au nom de la guerre contre le communisme¹. En contrepartie, des associations américaines ont beaucoup investi en Thaïlande pour développer l'économie et le système d'infrastructures. Le gouvernement de l'époque a beaucoup œuvré pour la libéralisation de l'économie. Le premier ministre Sarit (1959-1963), sous le règne de Rama IX, a réduit le

rôle de l'Etat pour encourager les investissements privés nationaux et étrangers. Le gouvernement s'est limité à créer un Conseil d'Investissement pour établir ce nouvel ordre juridique favorable à la croissance des entreprises privées, à l'origine du développement thaïlandais. Les droits d'importations ont été réduits et les impôts exemptés aux entreprises étrangères pour une période de deux à cinq ans.

Bangkok est ainsi devenu un centre majeur de l'économie sud-asiatique, profitant de sa main d'œuvre bon marché et des investissements étrangers. Sukhumvit Road, au cœur de cette nouvelle économie, a ainsi commencé à accumuler les fonctions d'une ville-monde. La partie proche du centre ancien est peu à peu devenue un lieu de loisirs touristiques pour les militaires en repos venus profiter des « plaisirs » de la Thaïlande : bars, night-clubs, salons de massage. L'avenue persiste comme un des principaux centres hôteliers de la ville et le cœur de la vie nocturne thaïlandaise. Les classes aisées ont quitté le centre congestionné de Bangkok au profit de cette nouvelle banlieue moderne facilement accessible. D'autre part, comme un sous-produit de ces géopolitiques, Bangkok a permis le regroupement privilégié des ambassades, consulats et légations, et est devenu un lieu important des conférences régionales. L'Association des nations de l'Asie du Sud-Est ASEAN a d'ailleurs été signée lors de la Déclaration de Bangkok le 8 août 1967, pour faire face au communisme et encourager les échanges commerciaux sur le continent.

Sukhumvit Road, « the American Strip », construite au milieu des rizières et des marais, est à l'image de ce développement rapide et intense. Les activités développées le long de cette bande de 10 kilomètres reflètent l'implication américaine en Asie, notamment pendant la Guerre du Vietnam. L'histoire de ce fragment de territoire permet de comprendre comment les dynamiques globales se sont mises en place à Bangkok. La modernisation de la ville a permis de développer son attractivité économique. Dans le cas thaïlandais, les investissements étrangers ont fait passer cette modernisation par une occidentalisation, transformant les rizières de Sukhumvit Road en une cité-jardin résidentielle puis en un Strip digne de Las Vegas.

¹Southeast Asian Studies, Vol. 39, No.2. September 2001.



SKYTRAIN, VUE DEPUIS SILOM

SILOM LINE, À PROXIMITÉ DE L'INTERSECTION AVEC SUKHUMVIT ROAD



SKYWALK

LA NOUVELLE RUE ? SIAM, SUKHUMVIT ROAD

SKYTRAIN SKYWALK

LE MÉTRO AÉRIEN

Skytrain : métro aérien

BTS (Bangkok Transit System)

Skywalk : passerelle aérienne

Le réseau de métro aérien de Bangkok compte deux lignes. La ligne étudiée, Sukhumvit Line, traverse la ville depuis le marché Chatuchak, au nord-ouest, jusqu'aux tissus pavillonnaires du sud-ouest de Bangkok. Les deux arrêts de métro, Siam et Chitlom, sont situés au cœur du réseau, à l'intersection avec la deuxième ligne. Ils permettent l'accès à de nombreux centres commerciaux et hôtels, directement connectés par un réseau de passerelles aériennes. Le quartier constitue le centre commercial de la ville.

SITE ÉTUDIÉ

Station Siam

Station Chitlom

Bangkok 10400

Horaires d'usages :
06:00 - 00:00

LE LIANT DE LA VILLE GLOBALE

La construction du métro aérien en 1999 a continué d'augmenter la valeur de ce quartier : Sukhumvit est désormais équipé d'un système de transport efficace et moderne, permettant de rejoindre tous les plus grands hubs commerciaux de la ville. A l'initiative du gouvernement thaï, le système de métro aérien a été inspiré du métro de Vancouver dès 1980. Après plusieurs tentatives de projets, deux lignes ont été construites dans le cadre d'une concession sur trente ans par le BTSC, un consortium de onze firmes multinationales dirigé par l'entreprise allemande Siemens.¹ Le but principal de ce nouveau réseau de transport était une solution contre les embouteillages permanents de Bangkok. Il a aussi amorcé la création d'une ville parallèle, où les modes de vie modernes, occidentalisés, sont mis en réseau au-dessus de la ville déjà là.

Lors de mon année à Bangkok j'ai été amené à plusieurs reprises à me rendre au début de l'avenue Sukhumvit pour quelques achats. Une dizaine de centres commerciaux s'y succèdent le long de l'avenue sur environ 2 kilomètres, entre les arrêts Siam et Chitlom. Ils sont tous connectés entre eux par un réseau de passerelles et de promenades piétonnes aériennes, elles-mêmes directement reliées au Skytrain. S'y rendre en métro revient à parcourir la ville perché à 15 mètres de haut, dans une ambiance aseptisée troublée seulement par le glissement de la rame sur ses rails. Le métro est souvent silencieux, assez peu bondé. Les Thaïlandais partagent leurs trajets entre leur Smartphone et le paysage qui s'offre depuis les fenêtres du train : l'enchevêtrement de bâtiments, d'échoppes, de bus, de voitures qui, en contrebas, forment le quotidien coloré et bruyant de la capitale. Quelques écrans projettent des publicités et ont tendance à perturber ce calme. Le Skytrain est comme une échappatoire à l'animation chaotique urbaine, le seul risque est d'attraper un rhume dans un environnement maintenu à 20 degrés grâce à la climatisation. Son atmosphère contribue à lui donner une image extrêmement moderne. « Que ce soit consciemment ou non, il représente un «monde» hautement mondialisé. Le système de transit lui-même utilise la technologie la plus récente d'Europe, des designers étrangers ont été employés et des inspections de maintenance sont réalisées en collaboration avec des experts des États-Unis. Le résultat est un service sécurisé, efficace, propre et frais climatisé, accélérant les passagers sur les rues congestionnées ci-dessous. Les trains circulent toutes les 3 minutes en pointe.»¹ Mais le BTS, transport de masse ne porte

¹RICHARDSON Harry W., BAE Chang-Hee C., Globalization and Urban Development, Springer, Berlin, 2005, 322 pages.

pas si bien son nom. S'il est aussi calme, c'est aussi parce qu'il n'est accessible qu'à une petite partie de la population. Les tarifs, 10 à 40 bahts en moyenne pour un voyage, exclus les plus défavorisés, qui continuent d'utiliser les modes de transports vernaculaires : tuk-tuks, mototaxis, scooters.

Une fois arrivé à la station Chitlom, le changement d'ambiance est saisissant. Depuis le quai supérieur, le paysage est dégagé mais la chaleur humide, les odeurs du trafic et les bruits de klaxons nous retrouvent. Chaque station se divise en trois niveaux : le niveau le plus haut est celui des quais et rames de métro. Un niveau intermédiaire accueille les caisses et machines à ticket ainsi que les bornes de passage. Enfin le niveau de la rue : il regroupe les équipements techniques (générateur, pompe et réservoir d'eau), généralement situé sur le terre-plein qui sépare les voies de circulation automobiles.

LA NOUVELLE RUE ?

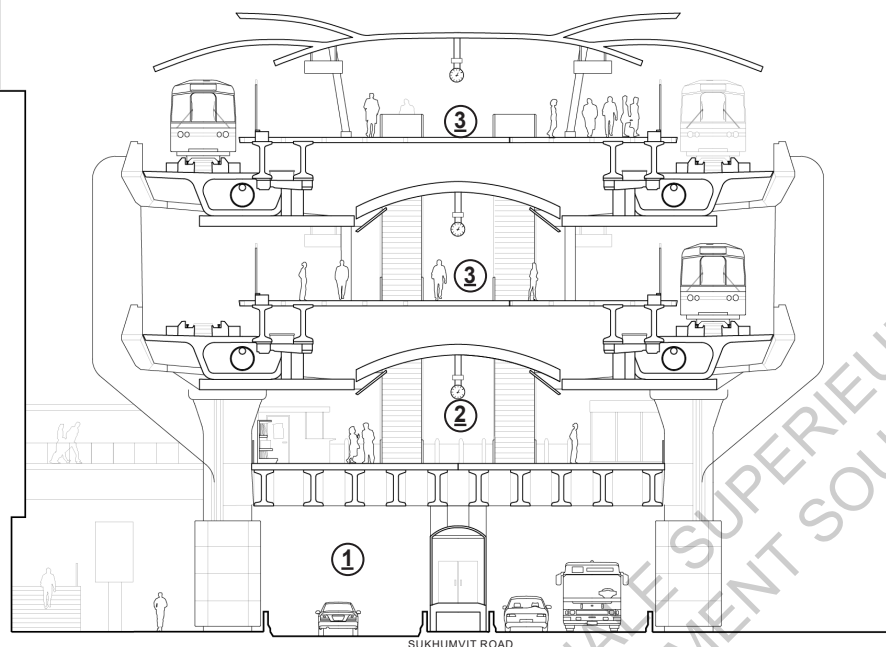
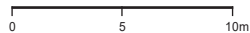
En sortant du train, il faut descendre vers le niveau inférieur pour trouver de l'ombre et rejoindre la promenade aérienne. Une plateforme piétonne plus large accueille quelques stands de vendeurs franchisés de snacks et thé glacés au côté des bornes automatiques pour acheter les tickets. Différents escaliers ramènent au niveau de la rue mais à Chitlom, une partie de la foule ne rejoint pas le trottoir et se dirige vers les skybridges, réseau de passerelles piétonnes. J'ai eu l'occasion d'emprunter ce réseau de skywalk plusieurs fois pendant mon séjour. Ce morceau de ville ne porte pas de nom, les rues aériennes sont anonymes et les plans se limitent à indiquer les noms des centres commerciaux, hôtels et institutions gouvernementales.

Dans un article datant du début des années 1990, Trevo Boddy, architecte canadien, introduit la notion de ville analogue. Le travail de David Mangin, Marion Girodo et Seura Architects, comparant les systèmes d'infrastructures de Paris, Montréal et Singapour à des mangroves urbaines, permet d'inclure Bangkok dans cette analyse.«Villes analogues»².« Mangroves urbaines »³. Ces notions font référence à l'apparition de systèmes aériens et enterrés, créés comme extension de l'espace public pour mettre en réseau un ensemble de services ou faire face

¹RICHARDSON Harry W., BAE Chang-Hee C., Globalization and Urban Development, Springer, Berlin, 2005, 322 pages.

²BODDY Trevor, Underground and overhead : building the analogous city, Micheal Sorkin, New-York, 1992.

³MANGIN David, GIRODO Marion, SEURA Architectes, Mangroves urbaines : du métro à la ville, Paris, Montréal, Singapour, Broché, Paris, 2016, 308 pages.

**STATION SIAM (COUPE)****1. ACCÈS AUX MÉTROS****2. ACHAT DES TICKETS. COMMERCES****3. VOIRIES**

aux conditions météorologiques extrêmes. De la même manière, les Skywalk se greffent sur le tissu existant pour connecter bureaux, restaurants, hôtels ou encore centres commerciaux telles de nouvelles prothèses urbaines. Cependant, les deux ouvrages interrogent ces systèmes. Dans les villes nord-américaines, ces nouveaux réseaux ont profondément transformé le centre-ville : d'après Trevor Boddy¹, « ces systèmes, dans une logique hygiéniste, engendrent une stratification spatiale mais aussi sociale dans des sociétés de plus en plus obsédées par la sécurité. ». D'une certaine manière, ils deviennent une manière de protéger les classes sociales aisées (à qui ces nouveaux systèmes sont destinés) face aux éléments indésirables présents dans l'espace public, à savoir la pauvreté, la congestion automobile, la délinquance. Les passerelles aériennes, réseau parallèle au système viarie existant, conduisent inévitablement à créer une différence entre le niveau bas délaissé, et le niveau haut favorisé. Ils possèdent un règlement strict appliqué à la règle, dont les logos et la traduction en langue anglaise ornent régulièrement les poteaux en béton. Tous les aspects indésirables relatifs à l'espace de la rue comme mendier, fumer ou consommer de l'alcool y sont pros crits. De même, il est interdit de manger ou de boire dans le métro aérien. La rue qui auparavant représentait la mixité sociale, symbole de l'urbanité, est remplacée par une simulation contrôlée de la vie urbaine ou tout accident est banni et filtré par un substitut aseptisé. Les Skywalks inventent une nouvelle forme de rue dont l'accès est limité aux horaires d'ouvertures des centres commerciaux et du réseau de transport ; leur seule raison d'être est circulatoire. Des flux continus de passants se croisent, amplifiés aux horaires de sorties des bureaux, sous la surveillance des caméras : « les gens sont conduits sur des pistes (comme dans un parc d'attraction), sur des « promenades » qui les élèvent au-dessus du sol (...) au cours d'une séquence qui caricature grossièrement la vie dans la ville historique.»²

MISE EN SCÈNE URBAINE

Parcourir les SkyWalks procure un sentiment d'indépendance par rapport au mouvement de la ville. Ma position de promeneur étranger, déambulant sur ces méga-structures de béton, est aussi l'occasion de découvrir une ville mise en scène. La voie aérienne est enfermée dans un couloir d'imposantes architectures post-modernes, dont la hauteur varie de 50 à 100 mètres, et les vides qui ponc-

¹BODDY Trevor, Underground and overhead : building the analogous city, Micheal Sorkin, New-York, 1992.

²KOOLHAAS Rem, Junkspace, Repenser radicalement l'espace urbain, Paris, Payot, 2011, 120 pages, p.61.

tuent la Skywalk permettent de dégager le regard vers le trafic sous nos pieds. L'agitation ambiante, le vacarme des automobiles contrastent avec la foule organisée qui empruntent la promenade. Plusieurs fois, la promenade est ponctuée de situations particulières. Entre les stations Chit Lom et Siam : Rachtaprasong junction. Sukhumvit Road croise Ratchadamri Road lors d'un carrefour à douze voies : deux axes à double sens, composés de trois voies de circulation chacune et se croisent perpendiculairement). Au-dessus, la deuxième ligne de métro aérien Silom Line, en provenance du sud-ouest de Bangkok, bifurque et rejoint la Sukhumvit Line. Ce carrefour dévoile l'impressionnante structure à double étage en béton armé. Un tablier en béton, 5 mètres de large et 2 mètres d'épaisseur, repose sur une série de poteaux d'un mètre de diamètre en béton armé. Depuis son perchoir, le piéton assiste à ce spectacle urbain, où l'intensité urbaine générée par le trafic et les files de piétons en marche se mêlent aux métros qui se succèdent régulièrement. En contrebas, donnant directement sur ce même carrefour, un petit temple bouddhiste se dresse à côté du vacarme de la circulation. L'Erawan Temple est l'un des temples les plus visités de la ville. Rachtaprasong junction est saisissant par le contraste d'échelle qu'il offre et la multitude des points de vue sur la ville.

La promenade piétonne se termine à la station Siam, grand hub commercial et seule station qui connecte les deux lignes de BTS entre-elles. La station est un véritable monstre de béton d'une vingtaine de mètres de haut qui s'élève sur trois niveaux (un niveau pour la station et deux niveaux pour les deux lignes de métro aérien) et se connecte de part et d'autre aux centres commerciaux. La ville verticale s'organise. Une grande dalle connecte le centre commercial et la station. Le rez de chaussée de la ville disparaît au profit d'une place privée en mezzanine. En continuant le chemin, après avoir traversé un autre mall, on ressort sur un nouveau Skywalk pour arriver à Pathum Wan junction, second carrefour, à l'intersection Phaya Thai Road et Sukhumvit Road. De chaque côté, des ensembles de bureaux et magasins hors d'échelle sont connectés par une superposition tentaculaire de passerelles piétonnes. De grandes perspectives s'ouvrent sur la ville, la promenade s'élargit. Les gens, surtout des touristes et des étudiants, marquent une pause et discutent à l'ombre des lignes de métro. Quelques vendeurs à la sauvette et mendiants ont échappé aux caméras de surveillance, et parviennent à occuper l'espace un instant pour profiter de cette foule. Au-dessus, les deux lignes qui se connectaient à la station précédente se séparent à nouveau mar-

quant de façon brutale le carrefour. Encore une fois, la ville s'offre en spectacle et le mouvement est mis en scène de façon magistrale. La condition urbaine est réinventée autour des flux. Sukhumvit Road et son métro aérien semble être une célébration de la ville globale : les lieux d'échanges deviennent le cœur de la vie urbaine en connectant un ensemble d'activités ultra-modernes. Le transport en commun est l'occasion de mettre en vitrine ce territoire « hyper-urbain »¹. D'après J.-L. Gourdon, « l'apport des modes de transports collectifs à la forme urbaine est essentiellement visuel, dans le double sens de faire bien voir et d'être vu : spectacle de l'activité et des formes de la ville, intérêt pour le mouvement, pour les gens. »². Le Skytrain de Bangkok est ambivalent : organiser les flux, circuler efficacement mais donner à un nouveau portrait de la ville. Les guides touristiques se saisissent d'ailleurs bien souvent de cette image « futuriste ». En effet, les transports en commun à Bangkok aérien évoquent davantage les métros aériens et monorails de Sydney, Chongqing et Tokyo que les formes vernaculaires de la capitale thaïlandaise.

¹MONGIN Olivier, La Ville des Flux, l'envers et l'endroit de la mondialisation, Broché, Paris, 2013, 698 pages.

²GOURDON Jean-Loup, La Rue, Essai sur l'économie de la forme urbaine, Broché, Paris, 2001, p.104.



ERAWAN TEMPLE

TEMPLE DE RUE SOUS LES PASSERELLES AÉRIENNES ET MÉTROS AÉRIENS

SIAM CENTER SIAM PARAGON

LE MALL

«*Le shopping est devenu la quintessence de la vie urbaine ; c'est l'unique activité qui nous reste.*» Rem Koolhaas

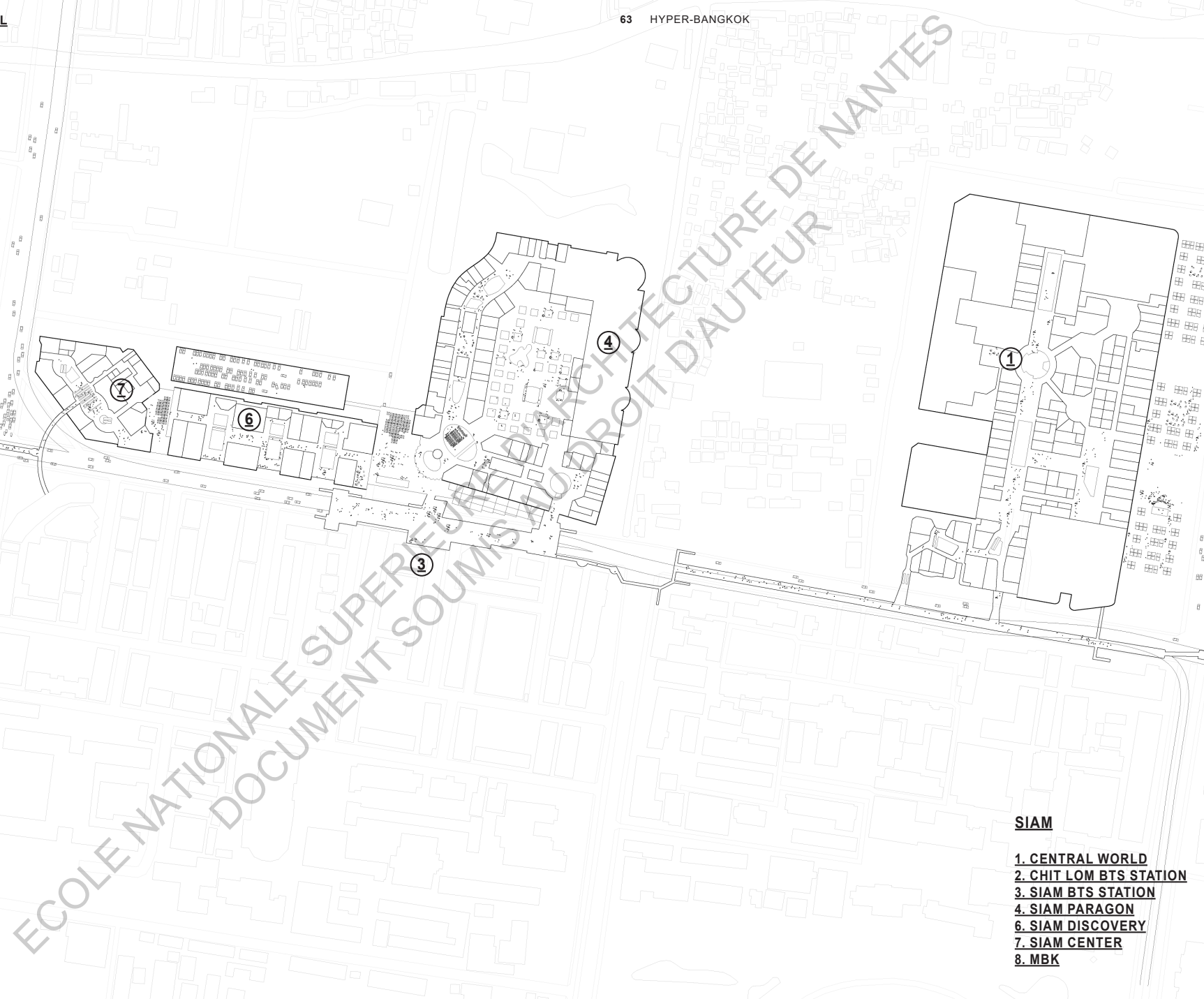
Au moins 5 centres commerciaux s'enchainent le long de la Sukhumvit Line du métro aérien. Leurs dimensions propres aux malls «à l'asiatique» et leur position, en plein centre ville, sont à l'origine d'usages qui dépassent ceux des centres commerciaux, dans nos périphéries européennes. Parcourir ces malls demeurés semble directement faire écho à la citation de Rem Koolhaas à propos du shopping.

SITE ÉTUDIÉ

Siam Paragon
991, Thanon Rama I
Bangkok 103300

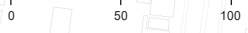
Horaires d'usages :
10:00 - 22:00

¹ KOOLHAAS Rem, Mutations, New-York, Actar, 2000, 720 pages.



SIAM

- 1. CENTRAL WORLD
- 2. CHIT LOM BTS STATION
- 3. SIAM BTS STATION
- 4. SIAM PARAGON
- 6. SIAM DISCOVERY
- 7. SIAM CENTER
- 8. MBK



L'ESPACE PUBLIC DE LA VILLE GLOBALE ?

La rue aérienne semble avoir été entravée de sa fonction d'espace public, laquelle lui est naturellement attribuée dans la ville traditionnelle. A Bangkok, les centres commerciaux connectés au Skywalk complètent ce système urbain. Le kilomètre de promenade surélevée décrit précédemment se prolonge directement dans Siam Center, pour continuer jusqu'à la prochaine station de métro. Le mall devient une alternative à la rue, et le chemin le plus court pour rejoindre le réseau de transport en commun. Les centres commerciaux deviennent inévitables car ils se trouvent au cœur des trajets et des usages journaliers. Les déplacements piétons, rendus inconfortables à l'extérieur par le climat, sont facilités par les rues intérieures couvertes qui deviennent de véritables lieux de passages.

Siam Center et Siam Paragon sont assez révélateurs du nouveau rôle urbain des centres commerciaux dans la ville contemporaine. Les parcelles appartiennent à la monarchie thaïlandaise et ont été confiées à un investisseur thaïlandais pour développer le premier hôtel de luxe de Thaïlande dans les années 70. Sa construction est suivie de Siam Center puis Siam Discovery, les premiers grands shopping-centers du pays. En 2002, l'hôtel est détruit et laisse place à Siam Paragon, qui se veut un centre commercial à la pointe de la modernité, à l'atmosphère luxueuse et très contrôlée. La grande entrée, derrière des pans de verres facetés d'une dizaine de mètres de haut, abrite un vaste atrium intérieur pour accueillir les services d'accueil, les distributeurs de monnaies, les ascenseurs et les escalators principaux en spirale. Un grand jardin de palmiers et des murs végétalisés, cultivés à la lumière artificielle, décorent cette agora centrale. Elle assure les fonctions d'entrée mais reçoit également des événements : défilés de mode, émissions télévisées, castings de télé-réalité, concerts... De nombreuses bandes d'amis s'y retrouvent et profitent des assises pour discuter. Le reste du centre commercial est ensuite directement accessible par un système de rues intérieures qui desservent les différents magasins sur le plan horizontal, mais aussi vertical grâce à des escalators et des ascenseurs secondaires. Chaque niveau superpose ces rues intérieures et est régulièrement ponctué par des élargissements de la circulation, à la manière de places. Les architectes de Siam Paragon, Jacqueline et Henri Boiffils, dont l'agence est située à Paris, ont d'ailleurs imaginé le mall comme « un ensemble de solutions intelligentes conciliant les exigences commerciales, sociales et écologiques. Notre aspiration est de créer une expérience de consommation excitante, singulière, mettant l'accent sur les rues piétonnes et les places. En utilisant l'air conditionné

dans ce pays au climat exceptionnellement chaud, l'espace public a les conditions de se développer dans le centre commercial : nous l'imaginons comme un ensemble de rues et places piétonnes.»¹ De la même manière que dans la rue traditionnelle extérieure, Siam Paragon permet aux restaurants et cafés de sortir leur terrasse, mais devient aussi le lieu d'événements ponctuels. On y trouve des espaces d'expositions automobiles, des fontaines mais aussi des programmes plus exceptionnels tels que le plus grand aquarium d'Asie du Sud-Est et un important multiplexe cinématographique. Cette concentration des services est un argument de plus pour la fréquentation de tels endroits : il est possible de consommer, manger et se détendre au sein d'un même bâtiment.

L'ensemble des activités urbaines semble présent. Les quelques discussions avec mon entourage thaïlandais confirment leur intérêt à venir s'y divertir régulièrement. Petch, un ami, racontait venir presque quotidiennement à Siam avec des amis une fois les cours terminés. Son lycée était à proximité et le centre commercial était un des seuls endroits où il pouvait se réunir avec ses amis, sans devoir se déplacer pour rejoindre la maison de chacun, souvent assez éloignée. Je me souviens aussi d'une après-midi à travailler pour l'université avec les étudiants thaïlandais de mon groupe de projet. Le point de rendez-vous avait été le Food Court du mall Terminal 21 : il était pratique pour tout le monde d'y accéder, connu de tous, et permettait de manger tout en disposant des tables et prises électriques pour travailler. Notre professeur de l'Université vient aussi régulièrement se promener dans les centres Siam avec son fils : il fait les vitrines et profite des différentes activités pour amuser son enfant. Il y appréciait l'air frais, quand tout le reste de la ville est humide et chaud. La place du mall dans les trajets de tous les jours et ses fonctions distrayantes font de lui un espace du quotidien, autant commercial que divertissant.

La description de Siam Paragon pourrait s'appliquer à l'ensemble des malls qui se succèdent sur Sukhumvit Road. Juste en face, séparé par une place plantée de palmiers et décorée de cascades, Siam Center reprend le même modèle ; des rues intérieures, des placettes et une série de magasins franchisées identiques à son voisin. A la station de métro suivante, les malls Central fonctionnent sont identiques. «Ce qui change est l'apparence de l'architecture, mais pas son opérationnalité ; cette dernière est transnationale»². Malgré leur architecture générique, les malls se démarquent entre eux en

¹Propos extraits du site internet des architectes, J + H Boiffils, www.boiffils.com

²FREITAS Ricardo. Centres commerciaux, îles urbaines de la postmodernité, L'Harmattan, Paris, 1996, p. 40)

proposant des activités particulières. Imaginées en partenariat avec les enseignes, elles attirent les consommateurs et contribuent à générer un espace public fréquenté. Ils dépassent le simple shopping en proposant un nouveau « lifestyle », très en lien avec le mode de vie occidental. Par exemple, Siam Center a ré-ouvert en 2017 pour proposer « The Ideapolis », un nouveau modèle de mall ponctué d'œuvres artistiques et de concept stores à destination des consommateurs branchés. Connectés par les skywalks, passer d'un mall à l'autre évoque la configuration des centres villes occidentaux, où les rues intérieures reprennent la configuration des rues marchandes.

Leur dimension autant que leur importance dans la vie quotidienne des Thaïlandais semblent révéler la carence en espace public de la ville de Bangkok. Les centres commerciaux asiatiques dépassent le simple rôle d'espace de consommation mais agissent bien comme des lieux de divertissement et de sociabilisation, toutefois particulièrement ségrégatifs. Les malls font référence à « des pratiques européennes idéalisées et à des codes de savoir-vivre en société et de politesse, notamment pour les classes sociales les plus favorisées ». Les architectures des centres commerciaux apparaissent comme une réinterprétation des espaces publics de la ville occidentale, les places ne faisant par exemple par partie de l'histoire de Bangkok.

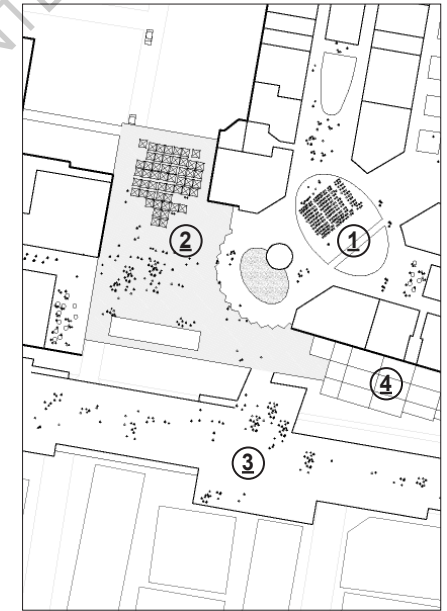
ESPACE AUTISTE

Outre leurs formes, les centres commerciaux ne peuvent constituer de véritables espaces publics. Leur existence est avant tout menée par la spéculation financière qui leur donne un statut ambigu. La compétition commerciale pousse les investisseurs à surenchérir en permanence. L'innovation et la qualité de ces espaces collectifs sont sans cesse exacerbées pour offrir une expérience singulière et distrayante de la consommation. Une véritable course à l'innovation se met en place : la construction d'un nouveau centre commercial entraîne directement la restauration complète des plus anciens. L'enjeu concerne les habitants de Bangkok mais aussi la clientèle aisée étrangère : en Asie, les villes veulent apparaître parmi les plus grandes destinations shoppings telles que Singapour ou Hong-Kong. L'ensemble Siam est aujourd'hui autant fréquenté par les thaïlandais que les touristes du Moyen-Orient. D'après la PDG du groupe SIAM Piwat, exploitant des malls Siam, « ils sont plus qu'une institution de Bangkok, c'est une sensation globale, l'un des sites les plus affichés au monde sur Instagram, aux côtés de Disneyland et de la Tour Eiffel. »² En mêlant les modèles occidentaux à une concurrence

¹CAPRON Guénola, Les centres commerciaux à Buenos Aires, les nouveaux espaces publics de la ville de la fin du XXe siècle, Echanges/Surfaces, 1998, n°78, pages 55-63.

²GLUCKMAN Ron, «The Queen of Siam», Forbes Asia, 2016.

commerciale forte, les malls à Bangkok inventent un nouvel espace du collectif, « des objets spatiaux étranges et déroutants : incontestablement pratiqués par des populations diverses, leurs conceptions et leurs régulations tendent toutefois à en lisser les aspérités sociales, à les installer dans des périmètres harmoniques où rien ne doit troubler une sociabilité paisible et souriante (celle qu'on met en scène dans les documents publicitaires. Dès lors, on s'éloigne de ce que l'espace public constitue en principe. »¹. Les malls excluent une partie de la population. Ils mettent de côté les populations pauvres et marginales tel un entre soi huppé et deviennent des espaces de mise en scène de la jeunesse aisée de Bangkok, à la recherche d'un espace à la mode. Les nouveaux standards de consommation issus de l'hégémonie culturelle américaine constituent une caractéristique essentielle de ces nouveaux espaces collectifs. Les jeunes thaïlandais aisés sont fascinés par ces représentations du mode de vie occidental. Le marketing et les marques contribuent fortement à ce mouvement et donnent un statut ambigu à l'espace du mall : entre usage public et propriété privée. Ils apparaissent en rupture avec ce que la ville proposait



SIAM

1. ATRIUM DE SIAM PARAGON
2. TERRASSE EN MEZZANINE SUR LA VILLE ACCÈS À SIAM PARAGON ET CENTER
3. STATION DE MÉTRO SIAM
4. ESCALIERS VERS LA RUE

¹LUSSAULT Michel, Hyper-Lieux, Les nouvelles géographies de la mondialisation, Broché, Paris, 2017, p. 93.

auparavant.

En dehors de leurs murs, les centres commerciaux entretiennent également un rapport paradoxal à la ville. La configuration en podium des malls de Siam favorise une connexion directe au réseau de métro aérien. Pourtant, ils sont aveugles au niveau de la rue, souvent mis à distance par des murs opaques et les entrées de parkings. Leur position d'enclave, déconnectée de la rue, participe à faire des malls des espaces à part, où se joue une nouvelle réalité. Rem Koolhaas qualifie ses nouveaux lieux de «Junkspace» : un espace public de plus en plus privatisé, interstitiel et envahit par les marchandises où les flux dominent. Le modèle du centre commercial en Asie est complètement singulier, créé en réponse aux aspirations occidentales de la population aisée thaïlandaise mais aussi par la course à l'attractivité commerciale. «Ils demeurent un hyper-lieu qui exprime la mondialisation, concentre les activités, les flux, les populations, rayonne et diffuse via les réseaux mobilitaires et communicationnels, constitue un point d'ancrage de la co-habitation urbaine, un support d'expériences pour un nombre croissant d'individus.»²

CENTRIC SCENE CONDOMINIUM

LE CONDOMINIUM

«Dans les pays anglo-saxons, le terme condominium s'applique à une forme d'acquisition immobilière dans laquelle plus d'un propriétaire partage la propriété, l'usage, et la responsabilité de parties communes. Littéralement, ce terme d'origine latine veut dire : avoir le contrôle (dominium) d'un bien spécifique acquis en commun avec (con-) une ou plusieurs personnes. (...) Cette forme d'habitat s'est ensuite répandue en Amérique centrale, au Mexique et en Amérique du Sud, au Brésil notamment, où elle a été élevée au statut de logement plus spécifiquement «haut de gamme», pour une population essentiellement locale. Dans les années 1970-1980, l'usage de ce type d'habitation s'est étendu à l'Asie orientale.»¹

Le condominium s'est développé avec l'arrivée des expatriés, dans les années 1980. Lors de mon année à Bangkok, j'habitais en collocation au 14ème étage d'un de ces condominiums, à l'arrêt Ari sur la Sukhumvit Line.

SITE ÉTUDIÉ

Condominium Centric Scene
Phahonyothin soi 9
Bangkok 10400

²LUSSAUT Michel, Hyper-Lieux, Les nouvelles géographies de la mondialisation, Broché, Paris, 2017, p. 79.

¹ Xavier Guillot, « Flux économiques, transferts d'expertises et production immobilière haut de gamme en Asie orientale », Géocarrefour, vol. 80/3, 2005, p.171-181.

Un autre icône fort de la ville globale pourrait être le condominium, forme d'habitat générique qui s'est multiplié dans le paysage urbain à Bangkok. Tant le marché immobilier que le mode de vie qu'ils proposent sont les signes physiques de l'économie interconnectée mondiale à laquelle la Thaïlande prend part. Les condominiums dans le cœur de Bangkok sont remarquables par leur hauteur, souvent une vingtaine d'étages. Ils se concentrent autour des réseaux de métro aérien, et de fait son très présents le long de Sukhumvit Road.

L'INVENTION D'UN MODÈLE DE LOGEMENT INTERNATIONAL

Le développement des premiers condominiums datent des années 1980 le long de Sukhumvit Road. Le boom des investissements étrangers, porté par l'influence américaine post guerre du Vietnam, a conduit à la construction de logements répondant aux standards occidentaux pour accueillir les expatriés qualifiés.¹ L'ouverture à l'international de l'économie thaïlandaise a favorisé la venue sur son territoire d'une population aisée et le développement des condominiums restituant les formes de modernité occidentale. La verticalisation du logement pourrait constituer le premier symbole d'un habitat moderne, comme la réinterprétation archétypale des formes européennes ou nord-américaines. La tour de logements est symbole de la modernité architecturale internationale, à la manière du quartier Front de Seine dans le 15ème arrondissement de Paris ou les tours de logements de Manhattan et Chicago.² Toutefois, si les modèles sont étrangers, les acteurs engagés dans la production de logements à Bangkok, en Asie du Sud-Est plus généralement, restent locaux. La monarchie thaïlandaise a longtemps fixé des lois interdisant la propriété foncière pour les étrangers, empêchant les investissements directs. Le marché immobilier des condominiums a débuté avec des promoteurs nationaux. Mais très vite, le gouvernement a autorisé l'investissement direct des étrangers, et les condominiums sont devenus le premier moyen pour les étrangers d'accéder à la propriété en Thaïlande. En 1991, le deuxième amendement du Condominium Act (Condominium Act (No. 2) B.E. 2534 (1991) (hereinafter, "Condominium Act No. 2") autorise les non-thaïs à posséder de l'air-space, entendez un appartement en condominium. Dès lors, jusqu'à 40% de propriétaires au sein d'une même copropriété peuvent être étrangers.

¹ASKEW Mark, Bangkok : Place, Practice and Representation, Routledges, 2002, Abingdon-on-Thames, p.226.

²GUILLOTXavier, « Flux économiques, transferts d'expertises et production immobilière haut de gamme en Asie orientale », Géocarrefour, vol. 80/3, 2005, p.171-181.

La deuxième raison du succès des condominiums est aussi son importante rentabilité financière. Les propriétaires de terres à Bangkok, sous la pression foncière en lien avec la nouvelle attractivité économique de la ville, ont vu l'opportunité de maximiser leurs intérêts en multipliant leurs parcelles verticalement. L'intérêt du gratte-ciel n'est pas qu'icône : le condominium, copropriété en français, tire parfaitement profit de cette forme urbaine verticale. « L'édifice devient un empilement de domaines privés ».¹ La superposition des parcelles aériennes, divisées en appartements de tailles variables, permet de multiplier les propriétaires et d'augmenter considérablement la rentabilité de la parcelle. Le gouvernement a d'ailleurs vu les condominiums comme une réponse à la densité, et a encouragé sa construction en ordonnant une série d'actes entre les 1970 et 1990 visant à faciliter la promotion privée. Les condominiums ont très vite été accessibles par les thaïlandais. La classe moyenne thaïlandaise, dont le niveau de vie s'est amélioré grâce à cette nouvelle économie, s'est vite saisie de cette nouvelle forme d'habitat de qualité supérieure. Pour faciliter les déplacements travail – résidence, les premiers condominiums se sont développés à proximité directe des centres d'affaires, Sukhumvit et Silom. Ils se sont peu à peu multipliés le long du réseau de métro aérien.

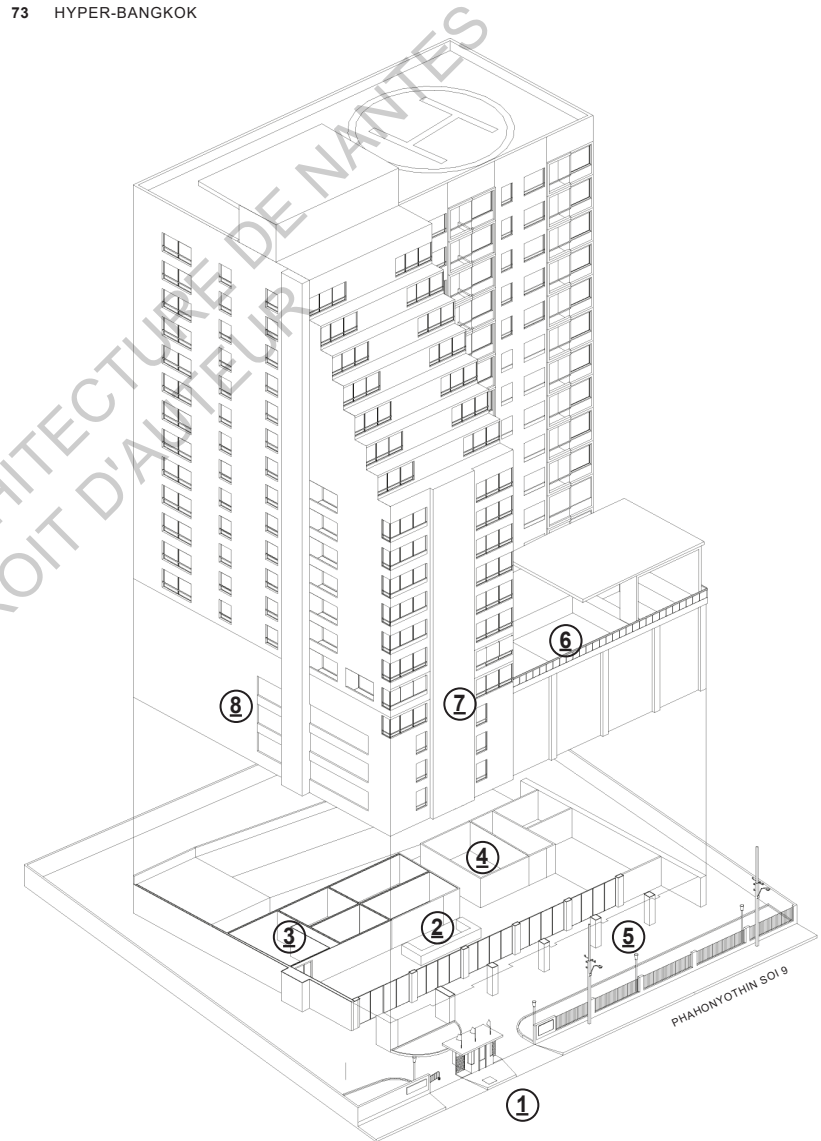
VERTICAL GATED COMMUNITY ?

Le condominium asiatique montre, dans une mesure moindre, bien des similitudes avec le modèle du gratte-ciel américain décrit par Rem Koolhaas. Il s'agit de construire un morceau de ville autonome, où « l'ascension est interrompue tous les vingt étages par des «places » : le vingtième étage est un marché central, le quarantième un complexe théâtral, le soixantième « un quartier commerçant », un hôtel occupe le quatre-vingtième étage dans son entier, et le centième est un par récréatif, avec un toit terrasse et une piscine. » 'Rem Koolhaas, New-York Delire) Les condominiums de Bangkok dépassent rarement les 35 étages, mais les niveaux de logements sont régulièrement ponctués d'aménités au service des habitants. Le hall d'entrée, outre l'hôtesse du guichet proposant des services de baby-sitting, met à disposition des services pratiques, telles qu'une laverie et un dressing. Les bureaux des personnes en charge de l'organisation de la copropriété sont aussi situés aux rez-de-chaussée., à proximité d'un café, ou autre lieu de convivialité, souvent ouvert sur un jardin privé. Aux étages, on trouve au moins

¹KOOLHAAS Rem, New-York délire : Un Manifeste rétroactif pour Manhattan, Broché, Paris, p.85.

une salle de remise en forme ainsi qu'une piscine entourée d'une large terrasse extérieure. Dans les condominiums les plus luxueux, le bassin rectangulaire est remplacé par un mini-parc aquatique complété d'un sauna et d'un hammam. Des espaces de travail collectifs ponctuent les étages. Enfin, le dernier niveau, quand il n'est pas occupé par la piscine, est une vaste terrasse offrant un panorama sur la skyline de Bangkok.

« L'incorporation d'une panoplie d'installations et de commodités au sein du condominium permet de gagner du temps en minimisant les mouvements. Dans un sens, On peut trouver dans les condominiums la même stratégie qui a guidé le design de centres commerciaux: «guichet unique sous un même toit». L'emplacement est un autre composante importante de gain de temps dans le développement de condominiums»¹. Les condominiums évoquent le modèle bien connu des gated communities américaines, le modèle ayant été adapté pour permettre une organisation verticale. Ils fonctionnent tels des entre-soi où l'accès est strictement contrôlé. S'ils s'ouvrent généreusement sur le panorama de la ville, les rez-de-chaussée sont exclus du reste de la ville par de hauts murs d'enceinte et un portail d'accès contrôlé par un garde de jour comme de nuit. La maintenance est assurée par des sociétés de nettoyage privée. Ainsi, la copropriété procure aux thaïlandais les moyens de s'exclure des espaces de la ville, généralement négligés, pour trouver une qualité de vie satisfaisante. Selon Czarina Saloma et Erik Akpedoru, le modèle du condominium est « une réaction face à l'incapacité du gouvernement à maintenir un degré d'ordre et de sécurité suffisant en ville»².



CENTRIC SCENE

- 1. POSTE DE CONTRÔLE**
- 2. ACCUEIL**
- 3. ASCENCEUR LOGEMENTS**
- 4. BUREAUX**
- 5. JARDINS**
- 6. PISCINE**
- 7. SALLE FITNESS**
- 8. PARKING**

¹DEHAENE Michiel, DE CAUTER Lieven, Heterotopia and the city, Public space in a post-civil society, Routledge, Abingdon-on-thames, 2008, p.198.

²SALOMA Czarina, AKPEDORU Erik, Food Consumption in the City: Practices and patterns in urban Asia, Routledge, New-York, 2016.

HYPER-BANGKOK

L'EXPRESSION DU MODELE ECONOMIQUE THAILANDAIS

Les nouvelles formes urbaines à Bangkok sont l'expression directe du modèle économique néo-libéral, porté par le gouvernement thaïlandais depuis plusieurs décennies. Le dynamisme économique se développe au prix d'une spéculation foncière effrénée initiée par la coopération américaine dans les années 1970. Ainsi, Bangkok semble se construire essentiellement par le marché privé, au gré d'opportunités commerciales. Les organismes de planification urbaine existent, le plus important est sans doute le service d'urbanisme du BMA, Bangkok Metropolitan Administration. Ils sont notamment en charge d'établir la planification des infrastructures, mais les intérêts financiers individuels empêchent la mise en place d'une planification urbaine collective et efficace. La plupart du temps, le gouvernement en tant que propriétaire du foncier, ou les autres petits propriétaires, négocient directement avec les promoteurs et investisseurs. Charles Goldblum parle d'une « métropolisation processuel »¹. Cette manière de faire la ville est aussi liée à la globalisation : « les théories standards de la globalisation sous-estiment l'économie immobilière urbaine et la puissance de la spatialisation des activités, des flux et des investissements. »² Les échanges économiques ne concernent pas que les flux immatériels et financiers, ils influencent de manière importante la spéculation immobilière, et de fait, participe à réinventer des modes d'habiter. Ainsi, les formes accumulées à Sukhumvit Road reprennent des entités génériques, mais, leur existence et leur fonctionnement relèvent d'un fonctionnement localisé, lié à un jeu d'acteurs propre à la Thaïlande. « On ne fabrique vraiment pas de l'urbain de la même façon à Londres, qu'à Tokyo, Séoul, Nairobi, Paris, Rio de Janeiro, New-York, Shanghai, Lagos, Mumbai... Il existe chaque fois des modalités relationnelles spécifiques entre protagonistes publics et privés, qu'il faut reconnaître et respecter. »²

¹GOLDBLUM Charles « Dynamique urbaine et métropolisation en Asie du Sud-Est : une perspective à partir de Bangkok et de Singapour », *Annales de géographie*, vol. 671-672, no. 1, 2010, pp. 174-180.

²LUSSAULT Michel, *Hyper-Lieux, Les nouvelles géographies de la mondialisation*, Broché, Paris, 2017, p. 114 puis p.113.

L'émergence de ces nouveaux modèles urbains, en rupture avec la ville existante témoigne de la complexification des villes. La spéculation donne de plus en plus de place aux investisseurs et la ville se privatise. Alors que les formes construites sont à priori génériques, leur condition d'existence révèle une manière singulière de faire la ville: à Bangkok, les acteurs privés fabriquent une grande partie du « public ». Les malls, les Skywalks, les condominiums, financés par des investisseurs privés, marquent par leur capacité à s'inscrire dans le quotidien des habitants de Bangkok. Ils font d'eux des espaces certes très contrôlés, mais demeurent aussi des lieux aux pratiques diverses. Ils jouent désormais un rôle majeur dans la constitution de l'urbanité à Bangkok, et font peu à peu partie de l'imaginaire contemporain auquel s'identifie la ville.

Repenser à l'exemple de Suvarnabhumi Airport, où le terminal ultra-moderne se juxtapose à des pastiches de la culture traditionnelle, est une autre manière d'envisager l'identité d'un territoire. Certains la considèrent figée dans des formes anciennes, l'évocation des traditions. Mais elle peut aussi se jouer dans les hyper-lieux, terme emprunté à Michel Lussault. C'est-à-dire dans l'acceptation des transformations contemporaines, et la considération du passé pour faire émerger des formes nouvelles, inspirées de modèles génériques mais finalement très révélatrices des réalités locales. Ainsi, plus qu'une ville globale générique, cette première partie tend à décrire des formes du Bangkok contemporain. Hyper-Bangkok, pour reprendre la notion de Michel Lussault, est le visage d'une ville marquée par des pratiques mondialisées. Elles reflètent des dynamiques entre uniformisation et in-situ, où la co habitation des deux génère des situations urbaines inédites. « Le Monde est à la fois toujours plus globalisé et homogène et de plus en plus localisé et hétérogène : cette tension est constitutive des nouvelles géographies de la mondialisation. »¹

¹LUSSAULT Michel, *Hyper-Lieux, Les nouvelles géographies de la mondialisation*, Broché, Paris, 2017.

LA PERMANENCE DES SINGULARITÉS

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE L'UNIVERSITE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR





BANGKOK
PLAN MASSE DES VOIRIES
CANAUX ET ROUTIERS

CONTREPIED À UN URBAIN GÉNÉRALISÉ

Le message véhiculé plus ou moins explicitement dans les différentes contributions de Mutations¹, et surtout dans le recueil d'essais Junkspace² de Rem Koolhaas, tend à montrer comment la forme des métropoles est de moins en moins liée à leur contexte. Les villes ne peuvent plus être considérées comme des figures distinctes construites de formes traditionnelles. Les exemples les plus critiques, étudiés à travers l'aéroport Suvarnabhumi et l'avenue Sukhumvit, laissent penser que la production urbaine contemporaine a préféré l'économie au contexte. Le seul lien aux cultures originelles serait réduit à une symbolique caricaturale. Telles des icônes du monde globalisé, les villes adopteraient peu à peu la configuration d'un parc de loisir géant, sorte de résurrection généralisée du strip de Las Vegas. Robert Venturi et Denise Scott Brown, à travers leur étude Learning from Las Vegas³, raconte en effet comment la consommation a fait naître une architecture de symbole. Long Island Duckling, exemple le plus marquant, montre bien des similitudes avec les entrées de malls commerciaux et les décors de rue de Sukhumvit Road. En dispersant la société de consommation à travers le monde, la ville globalisée aurait rendu réels le pastiche, la copie, l'artificiel et le factice. Ils s'imposent comme de nouvelles normes urbaines et sociales, brouillant les frontières et rendant transposables certains quartiers de Bangkok à New-York, de Shanghai à Mexico. Toutefois, ces nouvelles réalités ont peu à peu rejoint l'imaginaire de la ville. L'identité du Bangkok contemporain se joue également dans ces transformations provoquées par la globalisation : elles sont le résultat de politiques localisées et révélatrice d'une manière de faire la ville propre à la Thaïlande. La première partie, Hyper-Bangkok, décrit une ville analogue ajoutée au déjà-là. Le métro aérien soulève l'existence d'un dessous. En effet, une autre réalité se joue dans les marges de la globalisation : une ville

¹KOOLHAAS Rem, Mutations, New-York, Actar, 2000.

²KOOLHAAS Rem, Junkspace Repenser radicalement l'espace urbain, Paris, Payot, 2011.

³VENTURI Robert, SCOTT BROWN Denise, IZENOU, L'enseignement de Las Vegas, Paris, Edition Mardaga, 2008.

persiste et demeure, là où s'est greffée la globalisation.

La skyline depuis le balcon de notre appartement, Phahonyothin soi 9, rend compte de cette coexistence de formes urbaines variées. Vu d'en haut, Bangkok apparaît comme un paysage désordonné. À l'Est, beaucoup d'immeubles bas ; 3, 4 étages, tous alignés, forment une nappe compacte régulièrement percée d'une grille de rues étroites. De l'autre côté, on devine la proximité avec le Chao Phraya : la ville est plus diffuse, les maisons de tailles réduites, difficiles à voir derrière le feuillage épais des angsanas. Ponctuellement, les éclats de la toiture dorée d'un temple bouddhiste. Notre immeuble paraît isolé parmi toutes les habitations individuelles, mais les tours qui ponctuent ce paysage sont de plus en plus nombreuses. En arrivant nous étions perdus dans un tissu urbain qui n'appartenait pas aux gratte-ciels, pourtant en un an, trois tours ont achevé leur construction dans le quartier. Elles s'ajoutent aux gratte-ciels d'Ari, sièges des compagnies bancaires thaïlandaises regroupés autour de la station de métro aérien.

La ville est explosée, à la manière d'un archipel irrégulier qui juxtapose les habitats désorganisés, les immeubles maçonnés et les gratte-ciels. Sa skyline apparaît comme un relief bâti sans limite ni centre, établi sur plus de 1500 kilomètres carrés. Aucune organisation ne saute aux yeux : Bangkok évoque un électrocardiogramme. L'Histoire n'a cessé de construire une ville dense, basse, où des immeubles et infrastructures modernes viennent régulièrement agités le paysage urbain. La juxtaposition chaotique des différentes formes urbaines est bien issue d'une sédimentation dans le temps : la structure du Bangkok contemporain expose l'Histoire de la ville. Si l'iconique Las Vegas peut faire référence à certains quartiers tel que Sukhumvit Road, développé en première partie, Bangkok n'a cessé de se bâtir sur elle-même ; la tabula rasa dont parle souvent Rem Koolhaas est inconciliable avec l'idée de ville. Les formes de la globalisation ne sont qu'une stratification de plus qui vient s'ajouter au déjà là.

La deuxième partie de ce mémoire s'essaye à expliquer la permanence des singularités d'une ville. Dans un premier temps, il s'agit d'établir une « généalogie du présent » pour rendre compte d'une structuration si particulière, presque anarchique, qui continue de faire de la ville un territoire contextuel avant d'être générique. Les conditions de résistance sont propres à chaque ville. D'après

Jacques Herzog et Pierre de Meuron, dans *The Inevitable Specificity of Cities*³, «trois paramètres couvrent l'ensemble des facteurs à l'origine des transformations urbaines dans le Monde aujourd'hui : pouvoir, territoire et différence.»

L'histoire de Bangkok montre combien son tissu urbain est en partie influencé par la religion et la géographie. Il en résulte une accumulation de motifs urbains, qui se confrontent les uns aux autres. La ville adopte la configuration d'un palimpseste. De cette coexistence anarchique naît des usages. « Bangkok Bastards » rend compte des pratiques singulières, issues de l'adaptation à tant de formes de villes successives et juxtaposées.

³ DIENER Christian, HERZOG Jacques, MEIJ Marcel, DE MEURON Pierre, HERZ Manuel, SCHMID Christian, TOPALOVIC Milica, *The Inevitable Specificity of Cities*, Zurich, Lars Müller, ETH Studio Basel, 2015, 312 pages.

PALIMPSESTE

Palimpseste (nom masculin, Larousse) : Parchemin dont la première écriture, grattée ou lavée, a fait place à un nouveau texte. On parle parfois de palimpseste pour un objet qui se construit par destruction et reconstruction successive, tout en gardant l'historique des traces anciennes. Olivier Mongin étend la notion à la cité et parle de la "ville palimpseste" dans son ouvrage: " La Condition urbaine. La ville à l'heure de la mondialisation".¹

Il peut être surprenant d'aborder Bangkok comme une « ville-palimpseste », alors que les débuts de la ville ne remontent qu'au 18ème siècle et que la notion de patrimoine, à l'europpéenne, est peu développée en Asie du Sud-Est. En effet la culture bouddhiste induit une renaissance après la mort, et le principe s'applique au patrimoine : lorsqu'un bâtiment s'écroule, on reconstruit par-dessus. La conservation historique est un concept occidental. Toutefois, la juxtaposition chaotique des différentes formes urbaines est bien issue d'une sédimentation dans le temps : la structure du Bangkok contemporain expose l'Histoire de la ville. A Bangkok, les persistances historiques s'expliquent en partie par la géographie du territoire, et le pouvoir qu'il s'y exerce, plus que par une volonté patrimoniale ou une quelconque planification urbaine. Cette partie s'attache à décrire trois conditions qui ont influencé le développement urbain. Elles sont des clefs pour comprendre la permanence des usages décrites dans la partie suivante, « Bangkok Bastards ».

BOUDDHISME

Les liens de la capitale thaïlandaise au bouddhisme remontent à sa fondation

¹MONGIN Olivier, La condition urbaine. La ville à l'heure de la mondialisation, POINTS ESSAI, Paris, 352 pages.

en 1782. Suite à la destruction d'Ayutthaya par les Birmans, la nouvelle capitale s'installe en aval du Chao Phraya mais reprend en grande partie l'organisation de l'ancienne capitale du Royaume de Siam. Les institutions politiques et religieuses sont placées au centre de la Cité. « Les contours généraux de la vieille ville d'Ayutthaya ressemblent si étroitement à ceux de Bangkok, que la carte de l'une pourrait être confondue avec la représentation de l'autre. »¹. Bangkok a été précisément planifié pour représenter la monarchie royale et montre de fait la religion : le roi est considéré comme le gardien suprême du bouddhisme. Aujourd'hui, 95% des Thaïlandais sont bouddhistes et la religion conserve un statut particulier. Sans être officiellement inscrite dans la constitution du pays, elle est toujours la religion de la famille royale et régie de nombreuses normes sociales, l'éducation, le calendrier et les célébrations.

L'importance des esprits et de la Nature dans les croyances bouddhistes rendent les ordres symboliques difficilement tangibles. « Krung Thep et son origine lointaine Ayutthaya étaient des villes sacrées, mais pas en ce sens que leurs plans correspondaient parfaitement aux modèles cosmologiques bouddhistes, structurant l'Univers. Elles étaient néanmoins des centres exemplaires. (...) La Cité Royale de Krung Thep a acquis sa sanctification dans l'accumulation de nombreux symboles. »² Ainsi quelques principes d'organisations, communs à Bangkok et aux autres villes thaïlandaises, expliquent la structure des mueang, cités politiques et religieuses. Le Lak Mueang, pilier de la ville, est l'élément constitutif de la cité. Il célèbre l'acte de création de la ville par le souverain et abrite l'esprit protecteur, promettant richesse, abondance et prospérité aux habitants. D'après Barry Bell, « la ville est à la fois un domaine habité et animiste. Son espace est occupé par des invisibles » qu'il convient de célébrer. Le reste de la cité « sacrée » est extrêmement codifié. Il comprend le Palais Royal, la chapelle Wat Phra Kaeo et un complexe de temples et pagodes organisé autour du Bouddha d'Émeraude. Les autres espaces sont des lieux de processions publiques et de cérémonies royales, à l'exemple de Sanam Luang, lieu de crémation des rois et personnalités de haut rang. L'ensemble est entouré d'une série d'enceintes et de douves concentriques. Le mode de production de Bangkok à la fin du 18^{ème} siècle Krung Thep démontre l'importance des différentes croyances sud-asiatiques et la construction d'une ville extrêmement codifiée. La longévité de la monarchie thaïe, dont les grandes lignes n'ont que très peu évolué depuis le 18^{ème} siècle, a scellé

¹ CLEMENT-CHARTIER Sophie, Bangkok, la ville à partir de ses représentations, Moussons, n°18, 2011.

² SKEW Mark, Bangkok, place, practice and representation, Abingdon-on-Thames, Routledge, 2002, 376 pages, p.19.

la cité royale historique dans la forme de la ville. La dynastie des Chakkri est encore au pouvoir, les mythes et les croyances durent ; le symbolisme de la ville lui a procuré les raisons de sa persistance.

Le monde de l'autre côté des remparts : celui de l'Homme, du travail et du commerce est « historiquement séparé des formes symboliques. »¹ Il a absorbé les évolutions de la ville, loin des formalisations symboliques. Si les évocations à la religion sont moins flagrants, les rapports public-privé sont influencés par la culture bouddhiste. « Les sociétés d'Asie ont aménagé l'espace urbain pour symboliser le cosmos. La ville est plutôt définie par des limites symboliques, des centres « magiques » et une division de l'espace entre le sacré et le profane, plus qu'entre le public et le privé. »² L'espace public asiatique est avant tout un lieu de confrontation sociale, renégocié en permanence suivant les groupes et les normes socio-culturelles. Enfin, les temples, qui ponctuent régulièrement la ville, continuent d'exercer des fonctions centrales dans la vie quotidienne. Leur rôle est important dans la fabrique urbaine : ils détiennent une part importante du foncier. Ainsi, ils constituent des lieux à part où se joue la conservation des traditions. L'étude d'un fragment de Bangkok et du temple Wat Phaiton dans la prochaine partie en témoigne. Le bouddhisme induit implicitement une culture et des rapports complexes propres à Bangkok. Toutefois, il est difficile de saisir le poids de la religion dans la fabrique urbaine.

L'EMBOUCHURE DU CHAO PHRAYA : LE SOI ET LA THANON

Chao Phraya. Le fleuve qui traverse Bangkok a toujours marqué le développement de la ville. Il est aussi important à l'échelle du pays puisqu'il structure l'ensemble du territoire, depuis sa source dans les montagnes du Nord, jusqu'à son embouchure dans le golfe de Thaïlande. Son nom, « Chao P'ia » signifie « rivière chef du Royaume » mais les habitants de Bangkok l'appellent majoritairement « maenam », littéralement « la rivière mère » (mae: mère et nam : eau). Le fleuve et l'eau sont intimement liés aux modes de vies et à la culture thaïe. A la fois source de nourriture puisque la pêche et la riziculture représentent la majorité du commerce du pays, l'eau possède aussi une forte valeur symbolique et se dévoile à travers de nombreux rites et festivals en l'honneur du fleuve, comme Songkran ou Loy Kratong.

¹ BELL Barry, Bangkok, Angelic Allusions, University of Chicago Press, 2003, 175 pages, p.157.

² WIDIASTUTI Dyah, L'esprit de la ville dans l'approche culturelle du projet urbain : le cas du « Pempatan Agung » à Bali, Indonésie.

RIZIÈRES ET DÉVELOPPEMENT PÉRI-URBAIN

2016, NONG-CHOK, BANGKOK

DES CANAUX AUX SOI

2016, SOI INTHAMARA, THANON PHAHONYOTHIN

La fondation de Bangkok dans un méandre du Chao Phraya est autant liée à des questions symboliques que stratégiques. Outre la cité royale et les temples du centre historique de Bangkok, une colonie marchande chinoise était déjà installée le long du fleuve. Elle a permis à la capitale thaïlandaise de devenir un nœud important dans le commerce régional dès sa fondation. Bangkok s'est dès lors érigée à travers un vaste chantier de transformation du fleuve et de son réseau de canaux. Les khlongs (canaux, en thaïlandais) sont devenus le support de l'urbanisation : les communautés villageoises, issues de l'exode rural, se sont installées de manière linéaire proches des cours d'eau. Un vaste réseau de canaux s'est progressivement mis en place, à la fois en tant que moyen de communication et support de la vie quotidienne et agricole. Quant au fleuve, il permet le commerce de marchandise avec les pays voisins et les régions éloignées du nord de la Thaïlande. Mais à partir du XIX^{ème} siècle, le développement intense de la ville a fait émerger un motif urbain radicalement différent, mais intrinsèquement lié aux canaux. L'introduction de la machine à vapeur et des véhicules motorisés a bouleversé le rapport au fleuve. Des rues sont percées entre les canaux, et la ville se tourne peu à peu de son passé amphibie. Les rizières disparaissent et les anciennes communautés villageoises connaissent une densification importante le long des nouvelles rues, les soi. Dès lors, le réseau routier se développe massivement : les soi sont connectés entre eux par des voies importantes, les thanons, qui adoptent souvent des dimensions impressionnantes. Les axes principaux prennent la forme d'autoroutes à six voies pour répondre au trafic automobile de plus en plus important. Les soi, connectés de part et d'autres à la thanon et au khlong, conservent des dimensions étroites.

Le contraste entre les soi et les thanons est marquant, cependant il continue d'évoquer le passé amphibie de Bangkok. « D'évidence, le rapprochement entre les réseaux fluviaux et routiers s'impose. Le fleuve et la thanon, le khlong et le soi comportent de nombreuses similarités de par leur fonction dans la ville. Et la même opposition se lit entre avenue et soi d'une part, fleuve et khlong d'autre part. »¹. Ainsi, le rapport aux khlongs a provoqué une « expansion urbaine latérale »². La ville est désormais parcourue de voies routières majeures, à l'image de Phahonyothin et Sukhumvit. Pour éviter la congestion, leur fonction circulaire est optimisée par des séries de feux de circulations et de nombreuses passerelles

¹PICHARD-BERTAUX Louise, BAFFIE Jean, La ville thaïe, Terminologie, dynamiques, représentations, Moussons, Paris, 2011, 198 pages.

²COHEN Erik, A Soi in Bangkok: The Dynamics of Lateral Urban Expansion", Journal of the Siam Society, 73, 1985, 22 pages.

piétonnes. Au contraire, les sois sont beaucoup plus étroits et ne dépassent jamais deux ou trois voies de circulation. Ils se succèdent perpendiculairement à la thanon, pour se terminer en cul de sac, au bord du canal. Cette organisation en « peigne », rigoureuse mais pourtant complètement spontanée (les canaux en sont là 'origine) s'est ainsi répandue sur tout le territoire de la capitale thaïlandaise. Les thanons portent un nom et les soïs qui s'y connectent un numéro : par exemple, Phahonyothin soi 9 est la neuvième ruelle à se connecter à l'avenue Phahonyothin.

Cette configuration spécifique de la ville, avec ces grandes avenues qui desservent des soi en impasse, est à l'origine d'une ville fragmenté. Les espaces « oubliés » en fond de soïs côtoient directement les formes les plus modernes de Bangkok, concentrés le long des thanons. Il en résulte une ville complètement tentaculaire, qui s'étend en dehors de ses limites tout en préservant des espaces peu urbanisés, le long des canaux. Bangkok est extrêmement poreux et y trouve les capacités pour se réinventer continuellement.

LA CITE MARCHANDE

Hyper-Bangkok fait écho aux formes contemporaines nées de la globalisation, en rupture avec la ville existante. La Thaïlande n'a jamais été colonisée, mais la ville n'a cessé de remplacer ce qui lui appartient par des modèles importés de l'étranger. Bangkok s'est construite avec des formes importées de l'étranger. L'origine de la capitale thaïe n'est pas un village ayant grandi au fil des siècles ; elle est une cité royale et marchande dont le développement a été guidé par les influences chinoises puis occidentales.

Depuis sa fondation, la ville marchande co existe avec un port d'origine chinoise. La ville a toujours été convoitée par sa situation géographique avantageuse, et la monarchie a très vite donné les moyens de cette libéralisation économique. Au XIXème siècle, des rangées de compartiments chinois (mêlant habitat et activités) sont construites le long des routes pour remplacer les premiers commerces, constructions d'un ou deux étages originellement en bois. Ces maisons sont en général financées par le Trésor Royal puis louées à des marchands chinois. La shophouse, construits en maçonnerie sur le modèle d'autres villes commerçantes d'Asie du Sud-Est, devient la typologie la plus populaire dans le paysage urbain de Bangkok et son développement se prolonge jusqu'au XXème siècle.

à partir de la fin du XIXème siècle, la signature du traité de Bowring avec les Britanniques est considérée comme le début d'une période de grands changements, avec l'ouverture de la Thaïlande à l'expansion commerciale et à l'influence croissante de l'Occident. Les flux depuis l'Europe se sont intensifiés grâce au développement de nouvelles infrastructures : le développement ferroviaire, la machine à vapeur, ou encore le canal de Suez. Ils sont accompagnés d'une série de transformations urbaines, concernant principalement les réseaux d'infrastructures routières. La construction la plus marquante est le percement du boulevard Ratchadamnoen, pour relier le Palais Royal de Rattanakosin à la nouvelle périphérie aristocrate Dusit. Il reprend les codes occidentaux en ponctuant la nouvelle avenue de parcs et palais néo-classiques pour faire de Ratchadamnoen le symbole d'une royauté œuvrant pour une ville moderne et une économie ouverte.

Ces transformations sont le reflet d'une politique libérale, ayant toujours favorisé les investissements étrangers. En contrepartie, l'attractivité et le poids économique de la capitale ont toujours attiré une partie de la population rurale, issue des régions pauvres du nord de la Thaïlande. La transformation de l'économie thaïlandaise repose sur une main-d'œuvre peu coûteuse, réapprovisionnée en continu par un flux sans fin de migrations. Plus récemment, Bangkok est également devenu un point de passage pour les migrants originaires de Birmanie, Laos, Cambodge. Ces usagers, exclus des formes ultra-modernes de la globalisation, reflètent une autre réalité. Ils tentent de tirer profit de cette nouvelle économie, d'une manière souvent informelle. Ces modes de vie, souvent directement inspirés des systèmes villageois et ruraux, continuent ainsi de marquer les usages de l'espace public à Bangkok.

1/ LA FONDATION DE BANGKOK

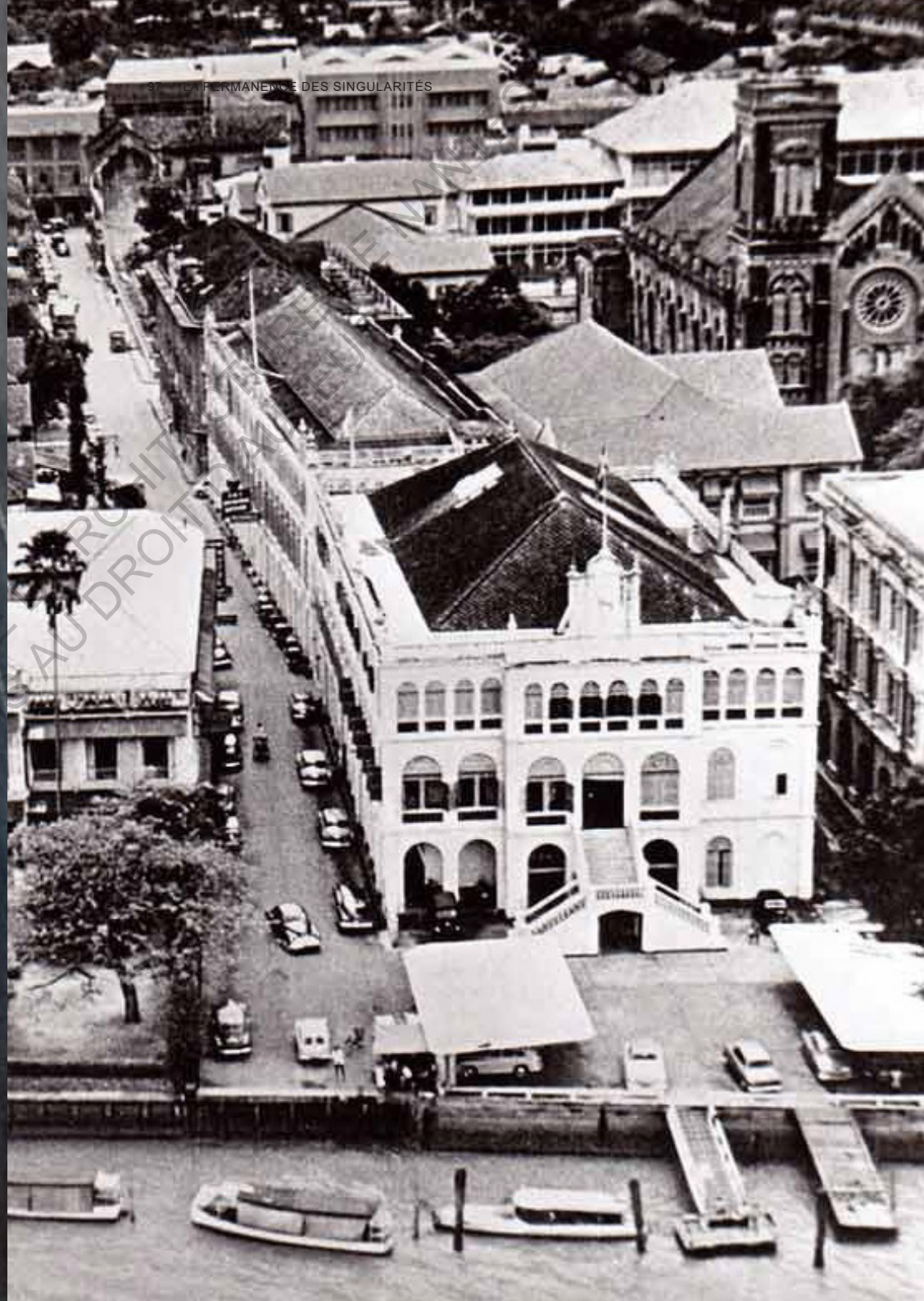
LA CITADELLE ROYALE ET LES JONQUES DES MARCHANDS CHINOIS



2/ LA RÉVOLUTION INDUSTRIELLE
L'INFLUENCE EUROPÉENNE



W.J.H



« BANGKOK BASTARDS »

Mes premières observations m'avaient fait craindre la disparition d'une culture de rue très forte. La première partie de ce mémoire montre combien elles peuvent être mises en danger. Pourtant, un regard attentif confronte immédiatement à des situations bien plus complexes et hétérogènes. Les trois conditions étudiées précédemment, constituent un canevas sur lequel continue de s'inscrire des usages anciens. Malgré des logiques d'uniformisation, les usages développés au fur et à mesure de l'histoire de la ville sont sans cesse remis en question, enrichis, métissés par de nouvelles pratiques. Cette partie étudie trois exemples d'espace public à Bangkok, pour montrer combien les pratiques ont évolué en leur sein, et la manière dont les habitants font preuve de créativité pour résister à leur manière. Cette partie s'appuie sur mon expérience du territoire, croisée à des apports théoriques.

Le titre, Bangkok Bastards est une expression empruntée à Chat Chuenrudeemol, architecte thaïlandais, qui décrivait ainsi la condition urbaine de Bangkok : «une série de pratiques à l'origine inconnue, mais absolument thaïlandaise.» Elle semble plutôt bien décrire la condition des trois fragments étudiés. Le premier fragment, Phahonyotin soi 15, au pied de la station de métro aérien Saphan Kwai, est un soi frappant par la juxtaposition de multiples formes urbaines. Sa configuration témoigne de «l'écosystème» mis en place lorsqu'un gratte-ciel côtoie directement des shophouses chinoises et une communauté. Le deuxième est un soi voisin, Phahonyotin soi 9. Il reprend le modèle de rue traditionnelle, mais ses formes anciennes ont été substitué par les condominiums et des villas. Les usages de cette rue témoignent de l'attachement à la culture de rue mais aussi de nombreux compromis mis en place par ces reconfigurations. Enfin, le dernier

fragment est un espace public majeur à Bangkok : il s'agit de Victory Monument. Place à l'origine construite pour célébrer la puissance politique thaïlandaise, elle est aujourd'hui un nœud multimodal important, survolé par une ligne de métro aérien. Ces trois espaces ont pour point commun de faire persister des usages tout en subissant directement les effets de la globalisation : verticalisation, privatisation de l'habitat, importance des flux de transport. Ils sont à l'interstice de fragments de villes hétéroclites et cette complexité a poussé les usages à se réinventer, démontrant combien les tensions entre local et global participent à l'exacerbation des singularités d'une ville : « l'interaction de ces différences libère les énergies qui permettent à la ville de se réinventer continuellement. »¹

PHAHONYOTHIN SOI 15

LA RUE TRADITIONNELLE ?

Phahonyothin soi 15 fonctionne comme tant d'autres rues à Bangkok, à l'image d'un soi traditionnel en cul-de-sac.

À l'entrée de la ruelle, à l'intersection avec la thanon Phahonyothin, un porche doré porte à confusion quant au véritable caractère publique de la rue. Dès lors, des shophouses se succèdent, chacune largement ouvertes sur la rue et étalant généreusement leurs petits commerces. La rue est principalement piétonne car ses dimensions rendent difficile la circulation de véhicules. En continuant la rue, on arrive devant le temple Wat Phaiton où la communauté du même nom se prolonge jusqu'au bord du canal. Pourtant, la connexion au réseau de Skytrain a entraîné des mutations dans cette rue traditionnelle, qui remettent en question les modes d'habiter vernaculaires. La variété d'usages qui s'y déroulent montre à la fois l'adaptation et la réinvention des pratiques dans une ville soumise à un développement économique intense. Elle témoigne aussi combien la forme du soi permet la persistance des usages déjà-là.

SITE ÉTUDIÉ

Phahonyothin soi 15
Wat Phai Tun
Bangkok 10400

Horaires d'usages :
5:30 - 23:30 (approximatifs)

¹³ DIENER Christian, HERZOG Jacques, MEILI Marcel, DE MEURON Pierre, HERZ Manuel, SCHMID Christian, TOPALOVIC Milica, *The Inevitable Specificity of Cities*, Zurich, Lars Müller, ETH Studio Basel, 2015, 312 pages. p.390

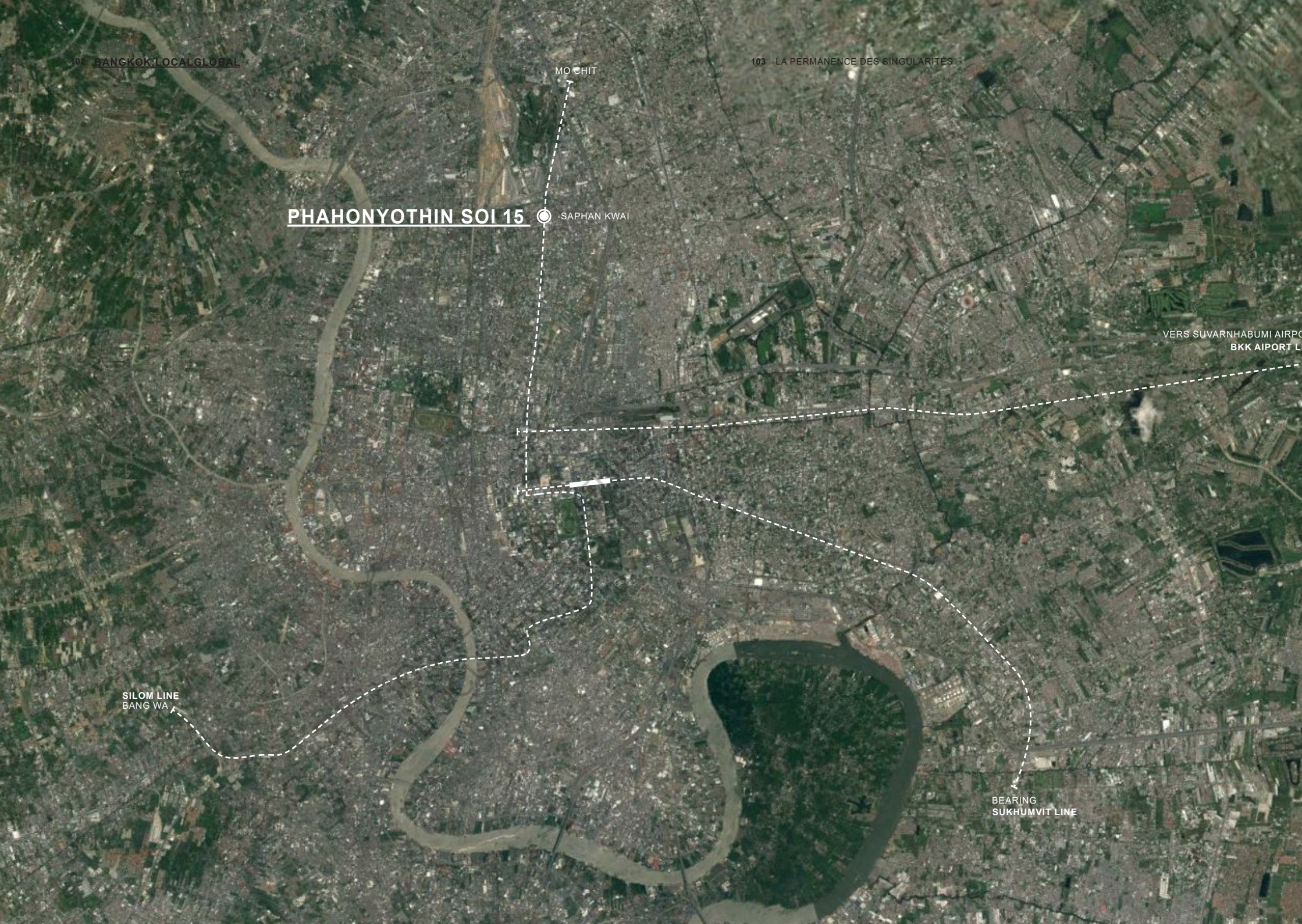
PHAHONYOTHIN SOI 15 ○ SAPHAN KWAI

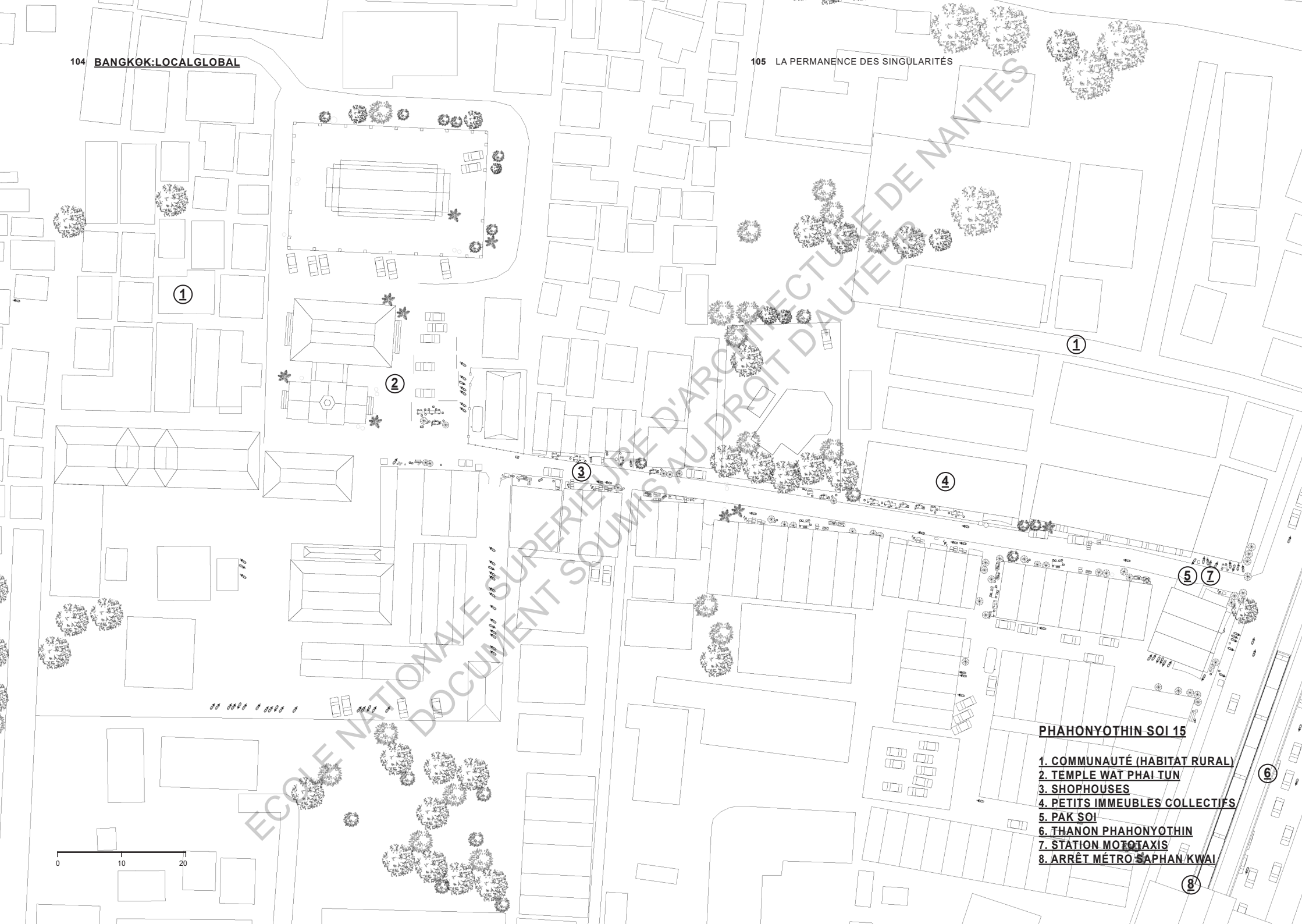
MO CHIT

VERS SUVARNHABUMI AIRPORT
BKK AIRPORT L

SILOM LINE
BANG WA

BEARING
SUKHUMVIT LINE





①

②

③

④

①

⑤

⑦

⑥

⑧

PHAHONYOTHIN SOI 15

- 1. COMMUNAUTÉ (HABITAT RURAL)
- 2. TEMPLE WAT PHAI TUN
- 3. SHOPHOUSES
- 4. PETITS IMMEUBLES COLLECTIFS
- 5. PAK SOI
- 6. THANON PHAHONYOTHIN
- 7. STATION MOTOTAXIS
- 8. ARRÊT MÉTRO SAPHAN KWAI

0 10 20

UN NOUVEL ECOSYSTEME : LE SOI, DU VILLAGE AUX CONDOMINIUMS

L'organisation du soi 15 est révélatrice de l'influence de la spéculation immobilière dans l'organisation de Bangkok. Son fonctionnement en bande permet clairement de lire les degrés d'attractivité : très élevés à la connexion avec l'avenue puis peu à peu oubliés en fin de soi. Erik Cohen définit quatre niveaux de développement qui structurent la plupart des sois : « rural », « semi-urbain », « urbain précoce » puis « urbain constitué ». ¹ A l'intersection avec la thanon, la proximité des grands axes de communication et la station de métro aérien Saphan Kwai ont poussé les promoteurs immobiliers à investir. Depuis les années 1980, la valeur du foncier à Bangkok augmente rapidement, particulièrement autour de Sukhumvit et Phahonyothin Road, et pousse les propriétaires de shophouses situées dans ces nouvelles zones attractives à vendre aux investisseurs. Selon Mark Askew, « l'urbanisation et la pression foncière poussent les villageois à transformer leurs terres en une éventuelle opportunité immobilière pour répondre aux besoins du marché. » ² Les investissements en début de soi sont particulièrement intéressants dans la mesure où ils profitent à la fois du calme de la ruelle et de la proximité directe avec les réseaux de transport. L'entrée du soi 15 est relativement préservée grâce à une solidarité marquée des habitants de la rue, mais les alentours immédiats changent rapidement. En l'espace d'un an, deux condominiums ont été livrés de part et d'autre de la station de métro, et le chantier d'une troisième tour de logement est en cours.

Ces nouvelles constructions changent radicalement l'apparence du début de soi, mais en avançant progressivement dans la ruelle, des formes d'habitat plus anciennes persistent. Cohen les considère comme « semi-urbaines » : il s'agit des shophouses ; compartiments chinois massivement construits à partir des années 60. Leur construction a été initiée par les commerçants chinois, qui ont aligné sur tout le linéaire du soi un modèle de maison-atelier en maçonnerie, s'élevant jusqu'à quatre étages. Ce modèle continue d'exister sur la plus grande partie du soi, allant même jusqu'à former des sub-sois où les shop-houses se retournent et forment une nouvelle ruelle de maisons alignées perpendiculairement au soi d'origine. Leur apparence a évolué au fil des années et est à l'origine d'une grande diversité au sein d'une même rue. Les premières shophouses étaient des édifices simples à un ou deux étages, mais le type qui domine le soi 15 possède trois niveaux, lié à l'urbanisation tardive de cette partie de Bangkok. Dans tous les cas,

le rez-de-chaussée est entièrement ouvert sur la rue et permet à la famille qui occupe généralement l'ensemble du compartiment de mener une activité commerciale ou artisanale. Cette hybridation des fonctions résidentielles et productives pousse Cohen à les différencier d'un système très urbain, puisque leur structure permet la persistance d'un mode de vie « traditionnel ». Dans le passé, les shophouses appartenaient systématiquement à un foyer qui vivait au-dessus de son enseigne. Si aujourd'hui encore, la plupart des rez-de-chaussée conservent leurs fonctions productives, soit en tant que magasin, soit en tant qu'atelier, beaucoup ont changé de fonctions. Certains rez-de-chaussée, surtout ceux écartés en fin de soi, sont inutilisés ou servent de rangements ou de parking. Dans les étages, les niveaux ont été divisés et certains sont loués à des membres extérieurs de la famille. Ces transformations n'empêchent pas une grande porosité sur l'espace public. Lorsque les fonctions commerciales ont disparu, les logements en profitent pour s'étendre dans la rue et brouiller les rapports public-privé.

La fin du soi a été épargnée des mutations récentes de la ville. La configuration en cul-de-sac le rend peu accessible et empêche la montée en valeur du foncier ; ainsi persiste une forme de ville qui remonte à la fondation de Bangkok. La communauté Wat Phaiton, installée entre le canal Bang Sue et le temple, occupe une large partie à l'extrémité ouest du soi. Elle continue de faire exister un mode d'habitat « rural » datant de l'époque où Bangkok était entouré de communautés d'agriculteurs et d'artisans. Historiquement, des rizières coexistaient autour de ces communautés, mais le développement de la ville ne les a pas épargnés. La plupart continuent toutefois de profiter de la proximité avec le canal pour subvenir à leurs besoins et aménagent d'autres modes de productions agricoles rudimentaires (élevages de poulets). Le quartier est principalement constitué de maisons désorganisées auto-construites en bois, tôle et autres matériaux de récupération. Un marché est au centre de la communauté. Au fur et à mesure de l'expansion de la ville, à partir des années 60, ce village est progressivement devenu urbain. Il a permis aux populations défavorisées de rejoindre Bangkok. Ces quartiers, hors-contrôle de l'administration thaïlandaise, se sont en partie paupérisés. Ils font aujourd'hui cohabiter des familles issues de la communauté originale et attachées à ce mode de vie, avec une population plus précaire, parfois issue de l'immigration des pays voisins (Cambodge, Laos, Birmanie).

Cette cohabitation au sein d'une même rue montre combien le développement

¹COHEN Erik, "A Soi in Bangkok: The Dynamics of Lateral Urban Expansion", *Journal of the Siam Society*, 73, 1985, 22 pages

²ASKEW Mark, *Bangkok : Place, Practice and Representation*, Routledges, 2002, Abingdon-on-Thames, p.226.

urbain est constitué d'étapes rythmées par la montée en valeur du foncier. La transition d'un village rural à un quartier plus urbain commence par l'installation de logements informels à proximité des canaux. Elle est suivie d'une étape de construction « contrôlée », où les compartiments maçonnés remplacent peu à peu les habitats en bois. Ils constituent aujourd'hui encore la majorité des constructions du soi. Enfin, depuis l'arrivée du métro aérien, le début du soi mute radicalement. Les shophouses à proximité de la thanon sont peu à peu remplacées par des formes urbaines modernes, principalement des condominiums. Le soi 15 est marqué par une diversité sociale qui ne cesse de s'accroître : il devient une « mosaïque géographique et sociale, composée de bâtiments aux apparences diverses et de populations d'appartenances ethniques multiples. »¹ Les habitants de la communauté sont d'abord issus des régions rurales de la Thaïlande (Isan, nord-est) puis des pays limitrophes. Les shophouses, suivant leurs comforts, continuent d'accueillir les anciennes familles de marchands chinois mais aussi des thaïlandais plus aisés qui profitent d'une résidence en pleine ville. Enfin, les condominiums sont habités d'une population variée, mêlant des thaïlandais aisés à des étrangers expatriés. Toutefois, malgré leur extrême hétérogénéité, les différentes classes sociales nouent des relations d'interdépendances. Il se met en place un écosystème où les modes de vie tirent profit les uns des autres. La vente de rue constitue un moyen de revenu indispensable pour les classes sociales défavorisées, et le voisinage immédiat constitue une clientèle régulière. Il continue d'exister une sorte de solidarité entre résidents du même quartier. Les habitants des condominiums voisins, bien que peu présents dans la rue, font évoluer les types de commerces. Ils encouragent la création d'une variété de magasins et de services : coiffure, produit de première nécessité, mais surtout de lieux de restauration rapide qui fonctionnent à plein régime dès la sortie des bureaux. Le marché au cœur de la communauté continue lui aussi d'être fréquenté grâce à ses étalages alimentaires bon marché.



LE SOI ET LES COMMERCES DES SHOPHOUSES
PHAHONYOTHIN SOI 15

¹COHEN Erik, A Soi in Bangkok: The Dynamics of Lateral Urban Expansion", Journal of the Siam Society, 73, 1985, 22 pages, p.17.

L'APPROPRIATION : PERSISTANCE ET RENOUVELLEMENT DES USAGES

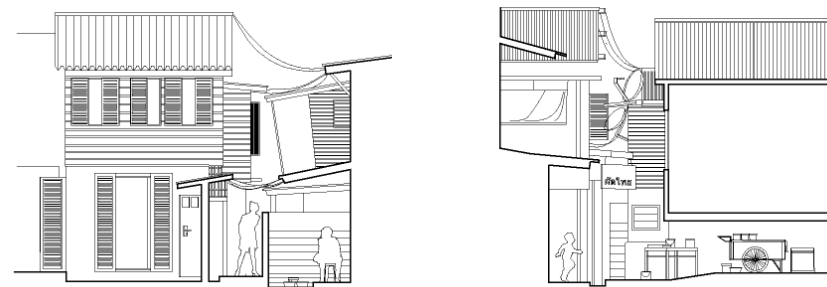
Cette accumulation de différents modes d'habiter au sein d'une même ruelle fait naître des usages spécifiques. Les formes les plus anciennes : habitats en bois et shophouses, continuent de s'étendre largement sur l'espace public. Au contraire, en début de siècle, alors que les nouvelles formes d'habitat sont en rupture avec la rue, de nouvelles occupations de l'espace public naissent et s'adaptent à l'arrivée d'une nouvelle classe de la population. La rue persiste comme le cœur de l'espace public thaïlandais, auquel les ajouts successifs apportent une épaisseur supplémentaire : elle porte de plus en plus la mise en scène de cette diversité sociale.

LA RUE ENTRE ESPACE PUBLIC ET PRIVÉ

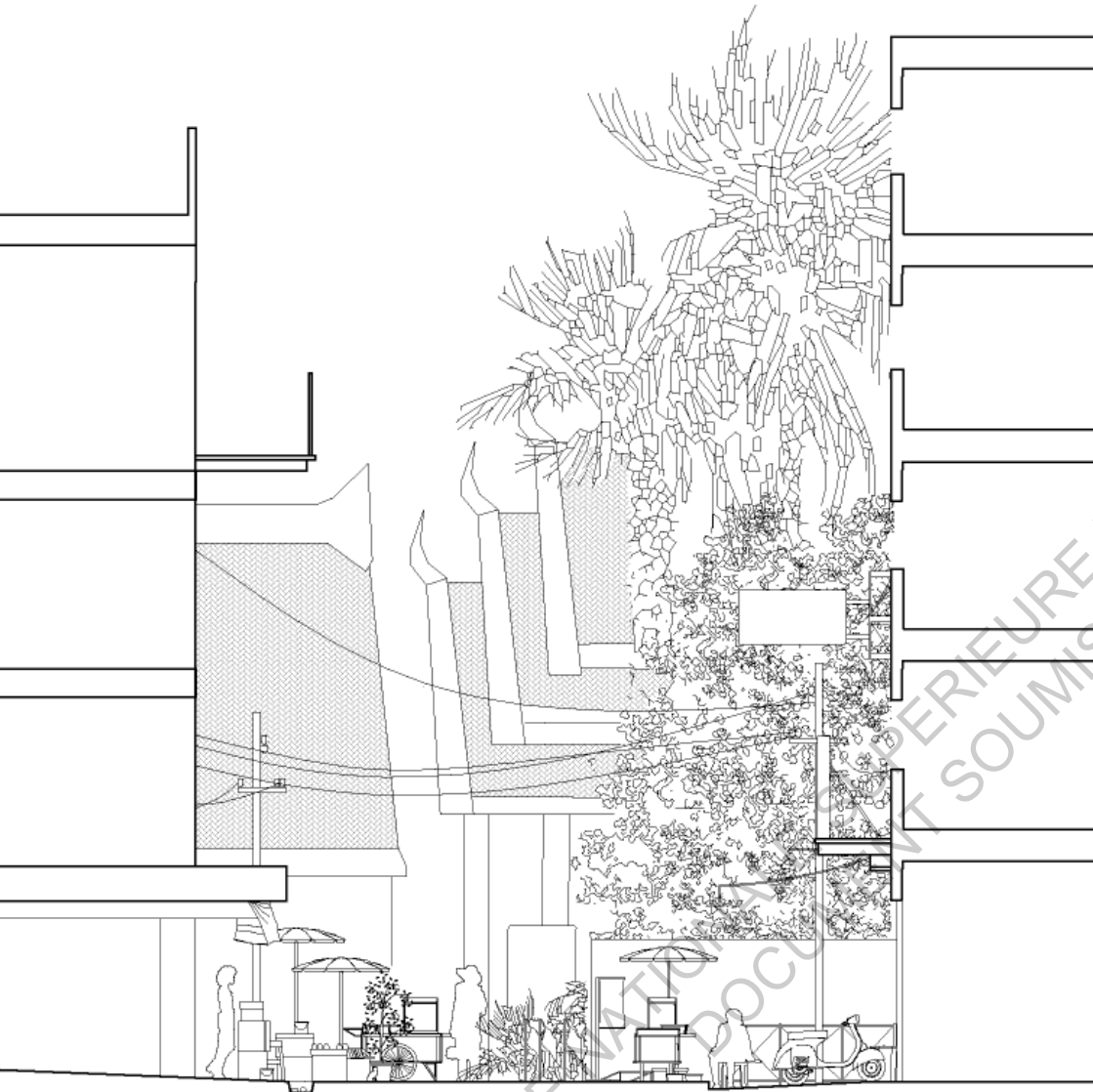
Historiquement, les rez-de-chaussée de Bangkok impressionnent par leur adaptabilité à de nombreux usages. Les habitats précaires et shophouses rendent le rapport public privé confus. Dans la communauté Wat Phaiton, la configuration de chacun des logements incite les habitants à investir leur pas de porte. Les ruelles extrêmement étroites limitent leur fréquentation aux habitants du quartier, ainsi la rue peut devenir l'extension directe du logement. Se promener dans la communauté procure un sentiment étrange, tantôt le sourire des habitants ravis d'avoir de la visite, tantôt des regards interloqués et étonnés de voir un étranger se promener dans leur rue. On est pris à plusieurs reprises par l'impression de ne pas être à sa place: l'appropriation de la rue est tellement forte qu'elle

semble appartenir aux habitants. Les machines à laver et divers ustensiles sont mis en commun, la rue est un espace de partage. Le pas de porte, à cause des dimensions réduites des ruelles, est aussi une manière de gérer l'intimité. Ils sont généreusement plantés et entretenus par les habitants. La rue devient un espace extrêmement flexible, à l'origine de formes de solidarités dans la communauté.

Cependant, une telle appropriation demeure extrêmement fragile: elle est intimement liée à la forme urbaine et ne résiste que peu à ses mutations. Seul le marché central montre quelques liens avec le reste de la ville, alors que le reste de la communauté fonctionne repliée sur elle-même. Sa persistance s'explique grâce à sa position d'enclave urbaine, à l'écart des flux de la ville globalisée. Les shophouses profitent davantage de l'économie générale du siècle. Les logements à l'étage sont généralement déconnectés de la rue, mais les rez-de-chaussée sont entièrement ouverts. Le siècle devient une véritable rue marchande, évoluant au fil de la journée. Les commerçants, pendant la journée, installent leurs tables et comptoirs en guise d'étalages pour vendre des fruits et légumes ou quelques produits d'artisanat. Ils sont construits de bric et de broc, des toiles, du mobilier récupéré dans la rue qui suffisent à établir un petit commerce. La terrasse se partage alors entre une fonction commerciale de proximité et des appropriations plus personnelles, où la grand-mère profite de l'animation de la rue au côté de son fils vendeur. Les petites appropriations paraissent souvent précaires, faites à la va-vite, anarchiques. Mais elles démontrent pourtant une capacité à faciliter le travail

**L'HABITAT «RURAL» ET L'APPROPRIATION DE LA RUE**

Les logements de la communauté Wat Phai Tun, la confusion du public-privé.



L'HABITAT «SEMI-URBAIN» ET LE TEMPLE

Petits commerces et artisanat

quotidien par la construction ou l'installation de petites « astuces » ingénieuses et low cost. Ensemble, elles constituent souvent un étalage un peu chaotique. Il s'agit d'un travail qui se fait au fil du temps, par petits ajouts et avec les moyens du bord. Si elles se ressemblent toutes, les petites appropriations sont pourtant toutes différentes et participent à la diversité des rues.

Le fonctionnement du soi montre combien la rue constitue un espace public majeur à Bangkok. Les rues parviennent à être à la fois les espaces publics et ceux des appropriations personnelles du quotidien. Elles apparaissent tels des espaces intermédiaires, dont les limites évoluent selon les temporalités. Cette flexibilité, tant spatiale que temporelle, met en avant la porosité des frontières entre le domaine public et privé. Elle est en partie liée à l'importante activité commerciale qui occupe l'intégralité de la capitale thaïlandaise, sans logique de centralité commerciale mais plutôt celle de la proximité. Les recompositions spatiales, en proie à la globalisation, mettent en avant la richesse de l'inventivité des habitants, qui se joue des limites entre le public et le privé.

Alors que les formes de rues sont en train de muter, les temples constituent des réserves et participent à la résistance des usages vernaculaires. derniers résidents.



CONFUSION PUBLIQUE-PRIVÉ DANS LA RUE
«HABITAT RURAL», LA COMMUNAUTÉ

L'IMPORTANCE DU TEMPLE : LA RUE, LIEU DE CÉLÉBRATION

Les rues sont des espaces du quotidien mais aussi de regroupements festifs ponctuels. En tant qu'espace collectif, le soi, voisin du temple Wat Phaiton, est régulièrement le lieu de célébrations bouddhistes. La rue perd ainsi ses fonctions commerciales pour convoquer tous les habitants du quartier autour d'un festival organisé par le temple. La religion bouddhiste est toujours importante et très respectée en Thaïlande. Plus de 95% de la population, sensiblement plus à Bangkok, se déclare bouddhiste. Toutefois elle n'est pas la religion officielle de l'Etat, bien que l'ensemble de la société soit réglée par rapport aux traditions bouddhistes (éducation, calendrier).

La place des temples continue d'être extrêmement importante dans la vie publique et joue un rôle essentiel dans la régénération urbaine. En tant qu'institution religieuse, ils assurent les cérémonies et activités dédiées au bouddhisme. Ils sont aussi le lieu de résidence des moines. Pornsan Vichienpradit, urbaniste thaïlandais, explique combien ils dépassent leur simple fonction religieuse. Dans les années 70, le rôle des temples des régions rurales s'étend jusqu'à Bangkok : ils commencent à fonctionner en tant que « CTS », Community, Temple, School, soit une institution centrale au cœur de la communauté. Les temples détiennent un rôle de centre communautaire, en assurant des fonctions éducatives et sociales. Ils sont le lieu des négociations entre voisins, des initiatives de démocratie participative quand le gouvernement manque de moyens pour mettre des lieux à disposition des habitants. La charité et les ressources du bouddhisme permettent aux temples d'agir comme des acteurs majeurs du développement social des communautés. Leur implication dépasse le soutien puisqu'en tant que propriétaire de foncier important, les temples mettent souvent à disposition des parcelles pour les plus démunis. Chaque temple est alors entouré d'une communauté bénéficiant de cette cohésion sociale initiée par les moines bouddhistes. Alors que les formes de rues sont en train de muter, les temples constituent des réserves et participent à la résistance des usages vernaculaires.

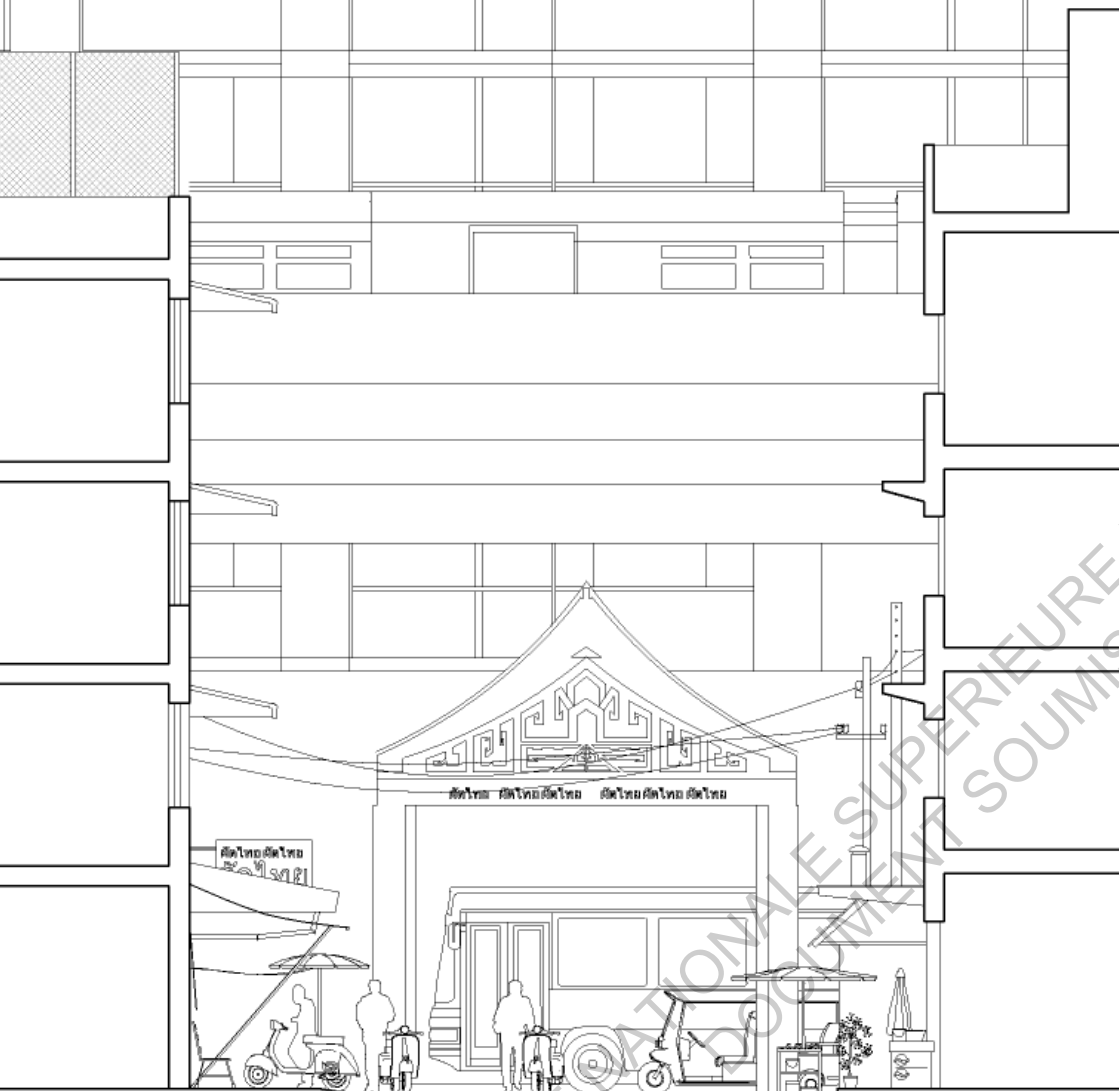
PAK SOÏ : NOUVEAUX USAGES

Pak soi désigne l'entrée du soi : « il est le lieu où les deux mondes se connectent, un lieu stratégique qui agit comme la porte de la communauté cachée à l'intérieur. »¹ Les nouvelles formes d'habitat construites en début de soi fragilisent l'écosystème qui s'y est naturellement développé. Les condominiums et grands pavillons n'associent plus les fonctions résidentielles et productives. Pourtant, l'entrée du soi persiste toujours comme un endroit particulier : une sorte d'entre-deux où le rythme de vie et les pratiques des résidents rencontrent ceux des étrangers. La vie quotidienne est rythmée par ces allées-venues, désormais marquée par l'entrée et la sortie des bureaux. Alors que l'intérieur subit de manière moins brutale les mutations contemporaines, le pak soi se transforme pour répondre aux nouveaux besoins d'une population plus aisée. Les activités artisanales se transforment en traiteurs, kiosques, pharmacies, dépanneurs. Aux heures de bureaux, principalement le matin et le soir, le début du soi devient le lieu de rassemblement des stands de nourriture et boissons pour servir les habitants des condominiums voisins. Peu à peu, alors que les habitats s'isolent de la rue, le soi renforce son rôle d'espace public et devient le seul endroit du collectif. Ses dimensions étroites favorisent la persistance des usages. D'après Jean-Loup Gourdon, la largeur d'une rue est ce qui permet de maintenir « le commerce des rives », c'est à dire maintenir l'animation et la relation entre les deux façades. Sa largeur est l'espace nécessaire pour que les flux routiers et piétons, les commerces et leurs extensions, ainsi que les vendeurs ambulants puissent cohabiter dans « une valorisation réciproque » plutôt que dans « le conflit d'usages »². L'étroitesse du soi 15 permet de limiter la vitesse du trafic, l'appropriation continue de dominer l'espace public.

Outre les fonctions commerciales, le pak soi 15 s'est transformé en une station de transport auto-organisée par les habitants. Il est le lieu de départ des moto-taxis et tuk-tuks qui permettent aux habitants de se déplacer du soi jusqu'aux stations de transport en commun, mais aussi de desservir les logements les plus reculés du soi 15. Ainsi, le pak soi devient un lieu extrêmement vivant dès le lever du soleil : les mototaxis commencent leurs allers retours, les stands de nourritures se mettent en place pour vendre des repas à emporter. Un autre usage marquant persiste malgré l'évolution de la forme urbaine : les moines du temple bouddhiste voisin remontent le soi chaque matin pour faire leur quête quotidienne. En file

¹BOONTHARM Davisi, Bangkok : Formes du commerce et évolution urbaine, Paris, Recherches, 2005, 384 pages.

²GOURDON Jean-Loup Gourdon, La rue, essai sur l'économie de la forme urbaine, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 2001, 285 pages.

**PAK SOI**

Station de mototaxis et vendeurs ambulants, vue vers Thanon Phahonyothin et le métro aérien. En arrière plan, le condominium Ideo Mix.

indienne, ils s'installent à différents endroits accompagnés d'une série de stands de street food. Les habitants, en route pour le travail, s'arrêtent acheter un sachet repas qu'ils proposent en offrande aux moines. Le soir, alors que la plupart des commerces ont replié leur étalage, quelques vendeurs réinvestissent l'entrée du soi jusqu'à l'arrivée tardive des derniers résidents.

La transformation incessante, non contrôlée et rapide des alentours du soi 15 fait naître un certain nombre de réajustements. Les populations les plus défavorisées font preuve de créativité pour s'adapter aux nouveaux besoins et rythmes provoqués par l'arrivée d'une population extérieure à la communauté. La configuration du soi, tant dans sa forme urbaine que par les réseaux de solidarités mis en place, fait persister des usages et continue de faire de la rue un lieu de commerce, où les plus défavorisées parviennent à tirer profit de la globalisation de Bangkok, de manière tout à fait informelle. Le soi matérialise les moyens de résistance des habitants mis de côté par le nouveau dynamisme de la ville. Bien que fonctionnant comme une communauté, les sois de Bangkok sont amenés à tisser des liens forts avec le reste de la ville : par leurs usages, ils deviennent la matérialisation locale de l'évolution économique contemporaine de Bangkok.

PHAHONYOTHIN SOI 9

MUTATIONS D'UN SOI

Phahonyothin soi 9 est un soi parallèle au soi 15. Sa desserte directe depuis l'arrêt de métro aérien Ari et sa proximité avec des grandes entreprises, banques et hôpitaux l'ont fait muter très rapidement. En 10 ans, la rue s'est radicalement transformée et accueille désormais des habitats standardisés, reprenant les codes occidentaux : le condominium et la maison individuelle entourée de son jardin. Le soi 9 n'a pas une configuration en cul de sac et est connecté à plusieurs reprises vers les sois voisins. Cette dominance résidentielle contraste avec l'ensemble de shophouses et communautés du soi 15, aux fonctions variées, directement ouvert sur la rue. Quelques restaurants hauts-de-gamme ponctuent la rue mais chacune des constructions est séparée de l'espace public par un portail et de hauts murs.

SITE ÉTUDIÉ

Phahonyothin soi 9
Bangkok 10400

Horaires d'usages :
6:30 - 22:00 (approximatifs)

PHAHONYOTHIN SOI 9

MO CHIT

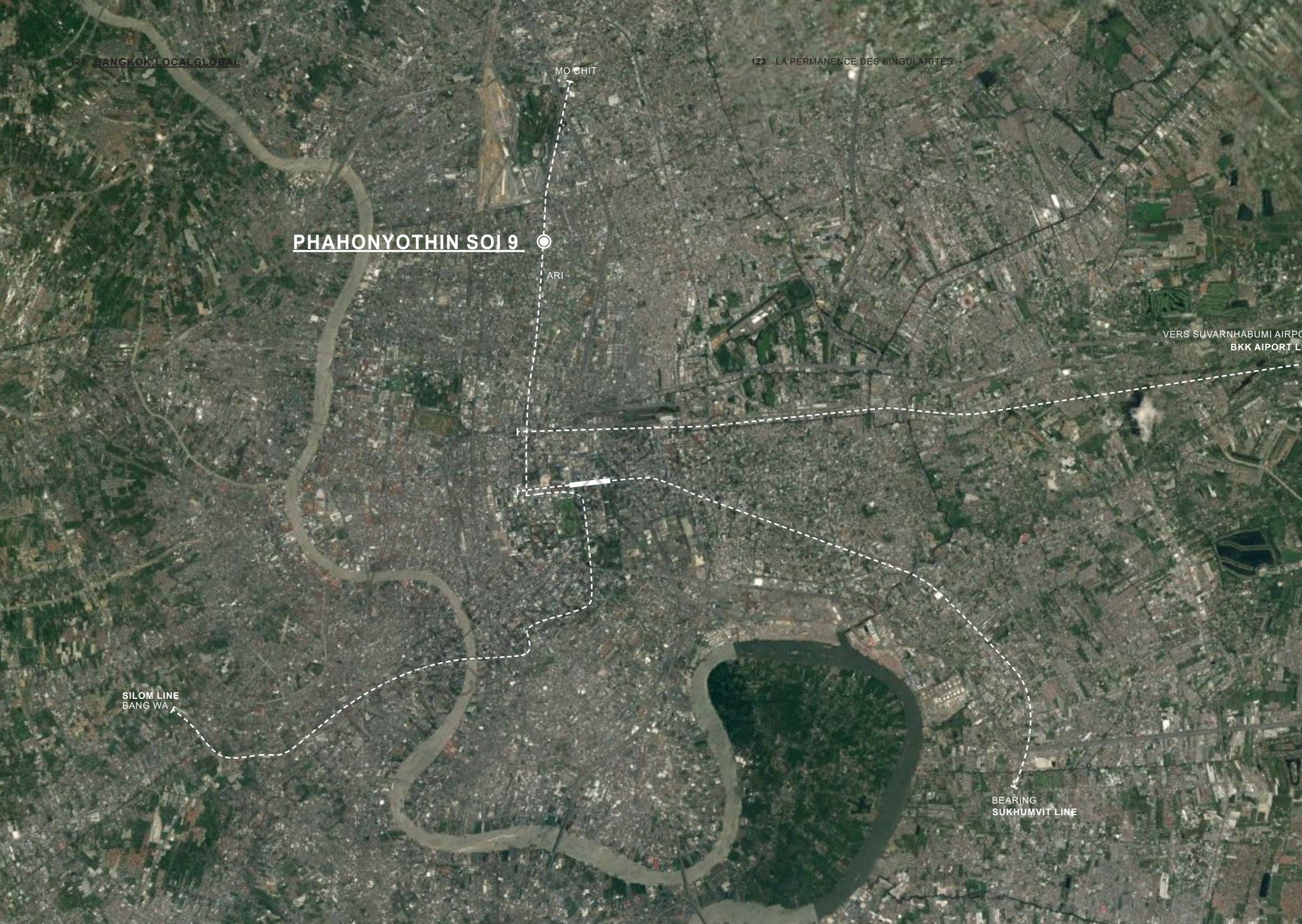


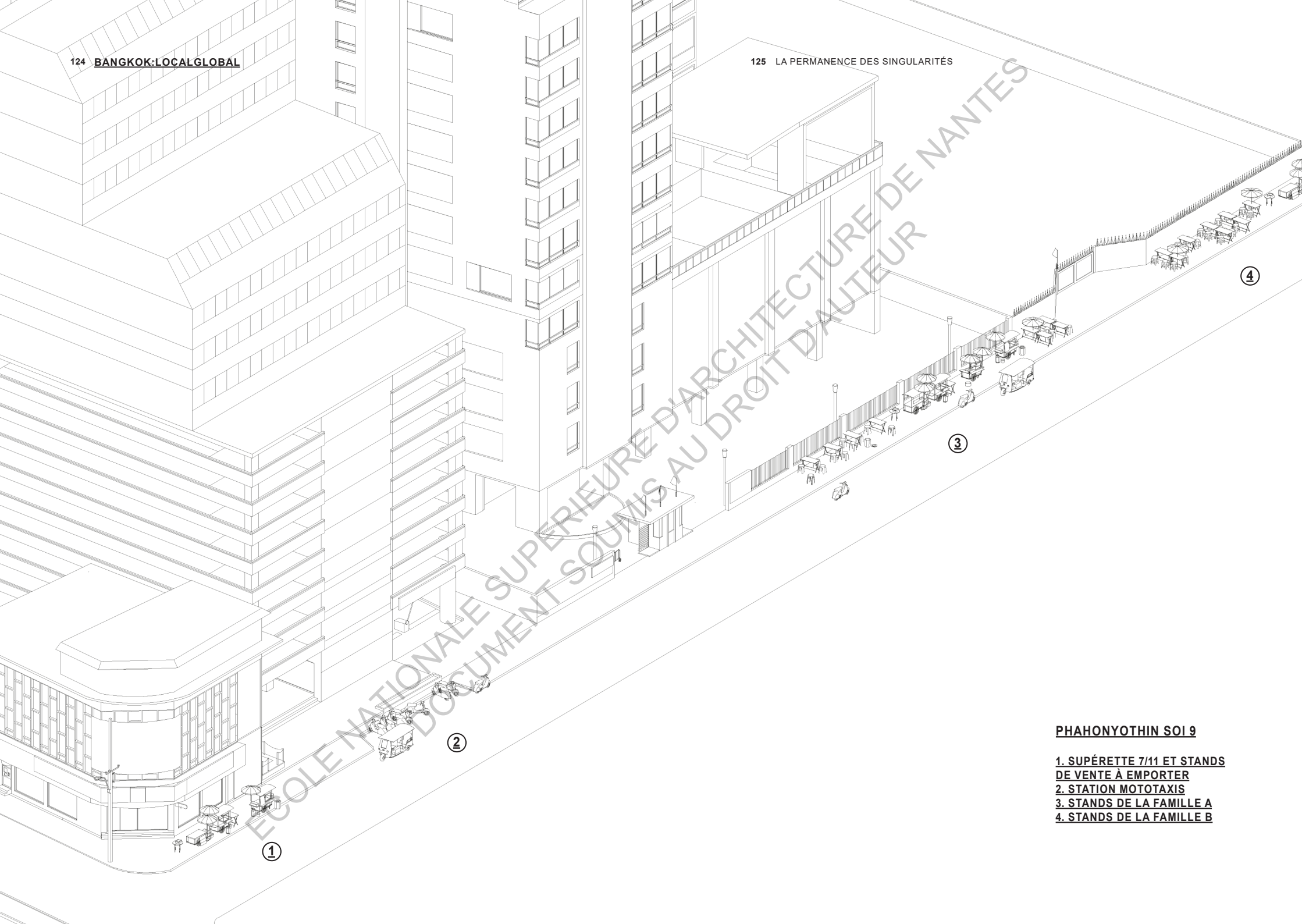
ARI

VERS SUVARNHABUMI AIRPORT
BKK AIRPORT

SILOM LINE
BANG WA

BEARING
SUKHUMVIT LINE





ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

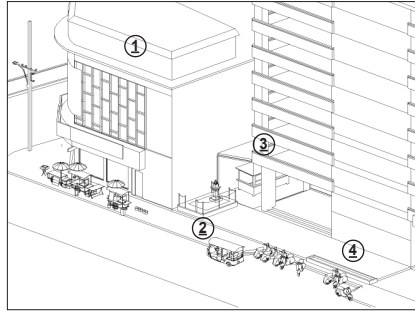
PHAHONYOTHIN SOI 9

- 1. SUPÉRETTE 7/11 ET STANDS DE VENTE À EMPORTER**
- 2. STATION MOTOTAXIS**
- 3. STANDS DE LA FAMILLE A**
- 4. STANDS DE LA FAMILLE B**

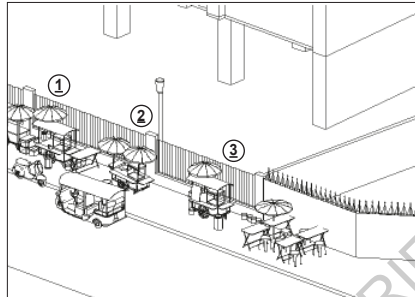
RÉSISTANCE ET JEU DE COMPROMIS

Le soi 9 est à l'image de nombreux sois soumis à la pression immobilière. La rue ne se prive pas pour autant d'une forte appropriation quotidienne : chaque midi, elle continue de devenir une cantine éphémère servant les employés et habitants du quartier. Cet usage montre combien la rue persiste comme un endroit de frictions, de frottements, constitué de plusieurs couches sociales, spatiales et économiques. Les logements haut-de-gamme n'empêchent pas l'appropriation fréquente de la rue, au contraire, ils montrent combien cet agrégation d'intérêts individuels favorise l'échange entre les publics et les usages aux prix de micros conflits répétés et quotidiens. Les habitants et les marchands mettent en place des règles de jeu implicites pour éviter les gênes et les empiètements. Un accord muet ou verbal est négocié entre tous les acteurs de la rue : l'existence de cette cantine est soumise à bien des détournements et négociations. Habitant du condominium Centric Scene pendant un an, j'ai eu l'occasion de la parcourir plusieurs fois par jours, et de nouer quelques relations avec ses usagers.

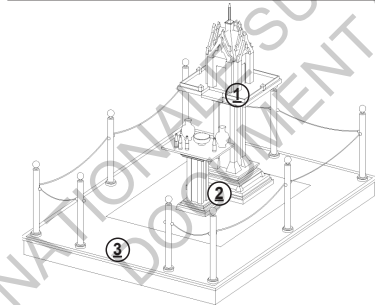
A l'intersection du soi avec l'avenue Thanon Phahonyothin, 7/11, petit supermarché présent à tous les coins de rues en Thaïlande et ouvert 24 heures sur 24, permet aux employés de s'approvisionner en boissons, produits rafraîchissants et gourmandises. Devant, sur le trottoir,



- 1. SUPERETTE 7/11**
- 2. TEMPLE DE RUE**
- 3. VENDEURS DE SMOOTHIES**
- 4. MOTOTAXIS**



- 1. BOISSONS FRAÎCHES**
- 2. FRIED RICE ET NOODLES**
- 3. BARBECUE ET SALADES DE PAPAYE**



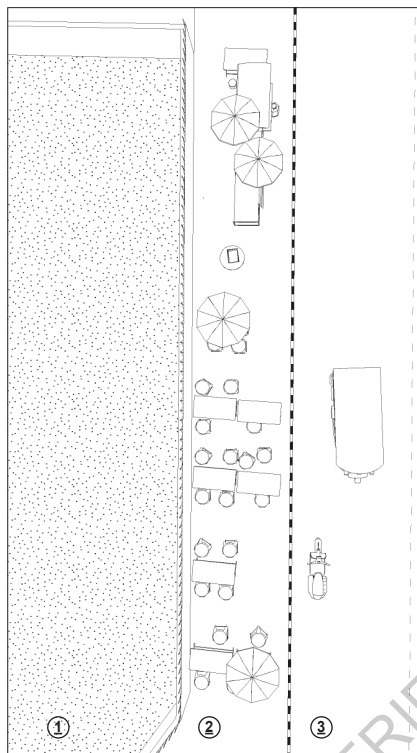
- 1. MAISON DES ESPRITS**
- 2. OFFRANDES**
- 3. AUTEL**

trois ou quatre stands s'installent tous les jours pour vendre des fruits frais, des beignets à la banane et divers snacks. Le trottoir est trop exigu et fréquenté pour permettre aux clients de s'asseoir : les vendeurs du début de la rue proposent de manger à emporter. En effet, la condition pour occuper l'espace est de ne pas gêner l'accès à la supérette, les stands se rangent de part et d'autre de l'entrée à l'abri du débord de toiture du 7/11. En continuant la rue, entre la supérette et l'immeuble de bureaux, des vendeurs de smoothies profitent de cabanes en bois mis à leur disposition par le manager de l'immeuble. Ils sont installés sur une parcelle privée et disposent d'un contrat de location pour revenir tous les midis. Les vendeurs ambulants deviennent un moyen de rentabiliser cet interstice inutilisé et permettent un revenu stable pour les vendeurs ambulants, qui profitent directement de la clientèle de l'immeuble. Un temple de rue permet aux employés de se recueillir, dans l'attente de leur plat ou de leur boisson. Devant, les motos-taxis ont établi leur station. Ils sont présents toute la journée mais fonctionnent à plein régime aux heures de bureaux. A midi, ils vont chercher les employés les plus éloignés pour les emmener faire leur pause déjeuner. La station est sommaire, elle occupe deux places de parking : un canapé permet aux conducteurs de faire une pause, un parasol abrite une table et les tarifs moyens des courses.

A partir du condominium, les trottoirs sont davantage envahis. Les murs d'enceinte des différentes résidences forment un front bâti continu et opaque sur la rue, quotidiennement mis à profit par divers vendeurs bien que des panneaux rappellent souvent l'interdiction de s'installer sur le trottoir. La plupart des clients sont des habitués : à l'heure du déjeuner, ils descendent des tours de bureaux et rejoignent les restaurants temporaires installés tout le long de la rue. Des stands sont déployés entre la route et le mur, le trottoir fait se succéder une série de cuisines ambulantes et des terrasses qui resteront le temps de la pause déjeuner. Deux restaurants éphémères se succèdent. Chacun géré par des membres de la même famille, ils disposent de deux ou trois stands. Le premier sert des cafés et thés glacés, les deux autres se répartissent différents plats : pad thai, fried rice, poissons grillés, salades de papaye. Ils sont chacun équipé d'un wok, d'une galerie pour stocker les ingrédients frais à l'abri des mouches, et d'un barbecue au charbon à leur extrémité. Deux ou trois personnes travaillent sur chaque stand. Des ustensiles supplémentaires, des poubelles et des bacs à vaisselles occupent le sol autour de chacun food cart. Les murs permettent de faire sécher les torchons. Les arbres des jardins voisins procurent de l'ombre. Ils sont aussi

un moyen pour tendre les parasols et éviter au tout de s'envoler au moindre coup de vent. Aucune autorisation n'est procurée par les voisins, les stands sont entièrement autonomes et fonctionnent sans électricité. La largeur du trottoir suffit pour étendre les cuisines éphémères. De part et d'autre, une dizaine de tables et chaises aux dimensions réduites occupent le trottoir. Les tables reçoivent souvent des équipes de collègues, mais si les places manquent, il n'est pas gênant de s'installer à la table de personnes inconnues le temps du repas.

L'après-midi, il faut quelques temps aux vendeurs pour ramasser l'ensemble de leur matériel. Les stands sont ramenés dans des espaces de rangements à proximité, souvent négociés chez un voisin en l'échange d'une petite rémunération. La rue se vide peu à peu. Quelques tables et fauteuils recouverts d'une bâche resteront contre un lampadaire le temps de la nuit, jusqu'au prochain service. A 15h30, plus rien ne prouve l'existence de cette cantine temporaire et la rue reprend ses fonctions circulatoires. En soirée, quelques stands occupent le trottoir au niveau de la supérette, mais aucun ne propose de s'installer pour profiter du dîner dans la rue. Il faut se déplacer dans le soi voisin, Phahonyothin soi 7, pour retrouver un restaurant de rue improvisé. Si la rapidité et la simplicité de la street food justifie l'intérêt des cuisines de rue le midi, le soir, elles permettent aux thaïlandais de pallier à la difficulté de



L'ENCOMBREMENT DU TROTTOIR
1. PARCELLE PRIVÉE
2. TROTTOIR
3. VOIRIE

cuisiner dans les nouveaux appartements. Les condominiums proposent souvent une cuisine « à l'américaine » directement ouverte sur le salon. La cuisine thaï, épicée et odorante, est difficilement compatible avec les appartements pensés à l'occidental. Ils rendent nécessaire la présence des cuisines extérieures, ou chacun récupère son dîner avant de rentrer chez soi.

Mon année à Bangkok m'a permis quelques discussions, dans un anglais – thaï approximatif avec la vendeuse de salades de papaye. Quelques jours avant mon départ, elle m'a annoncé avec regrets que je ne pourrais plus les trouver dans le soi 9 : l'administration de Bangkok venait de déclarer un arrêté interdisant les vendeurs de rue à occuper les soi trop proches des axes majeurs. Le gouvernement souhaite rendre le trottoir aux piétons, et améliorer la salubrité de la ville. Pourtant, quelques mois après, mes amis thaïs m'annonçaient le retour de cette cantine improvisée soi 9. Leur existence est sans cesse remise en question par des lois, mais leur importance dans le mode de vie thaïlandais, tant comme moyen de subsistance pour les populations défavorisées, que moyens de se nourrir facilement pour les employés, permet leur permanence. Plus que la forme urbaine, l'importance de la culture permet aux usages de se réinventer tant bien que mal face à l'évolution des modes de vie. Le fonctionnement du soi 9 montre combien la rue est un espace apte à se prêter à tous les usages, néanmoins elle fonctionne selon un équilibre fragile, remise en cause à chaque instant. L'arrivée de nouvelles formes d'habitat pousse les usages à se réinventer ; plus que les lois et les interdictions, les compromis et négociations semblent permettre la permanence des usages inscrits dans la culture locale : « l'équilibre devient la loi de conservation de la rue. »¹

¹GOURDON Jean-Loup, La Rue, Essai sur l'économie de la forme urbaine, Broché, Paris, 2001, p.104.

LA CANTINE DE RUE LE LONG DES MURS «D'ENCEINTE» DES CONDOMINIUMS-
VENDEUSES DE SALADE DE PAPAYE À PHAHONYOTHIN SOI 15 12:30





VENTE À EMPORTER

DÉBUT DU SOI PHAHONYOTHIN SOI 15, 21:00

VICTORY MONUMENT

UNE PLACE PUBLIQUE MULTI-USAGES

Victory Monument est à la fois une place, un rond-point, un arrêt de métro aérien, le départ des mini vans minivans pour quitter la ville, un marché de nuit, parfois le rendez-vous des manifestations politiques. Il marque le début de Phahonyothin Road, « thanon » majeure qui traverse la place du sud vers le nord, et de Ratchawithi Road, d'est en ouest. La ligne de métro aérien Sukhumvit Line survole l'ensemble et permet de prendre de la hauteur sur ce rond-point à 8 voies. Directement connecté à l'arrêt de métro, un réseau de passerelles piétonnes constitue l'alternative obligatoire aux passages piétons, dont le trafic routier permanent a rendu impossible l'existence. Elles sont aussi les accès les plus directs depuis l'arrêt de métro jusqu'à un ensemble de centres commerciaux, cinémas et restaurants, qui font exister, de la même manière qu'à Siam, une réalité analogue au rez-de-chaussée routier. De la même manière que Phahonyothin soi 15 et 9, Victory Monument est un espace de frictions entre les usages traditionnels qui s'adaptent et persistent face aux usages de la ville globale.

SITE ÉTUDIÉ

Ratchawithi Road
Phaya Thai Road
Bangkok 10400

Horaires d'usages :
4:00 - 2:00 (approximatifs)

MO CHIT

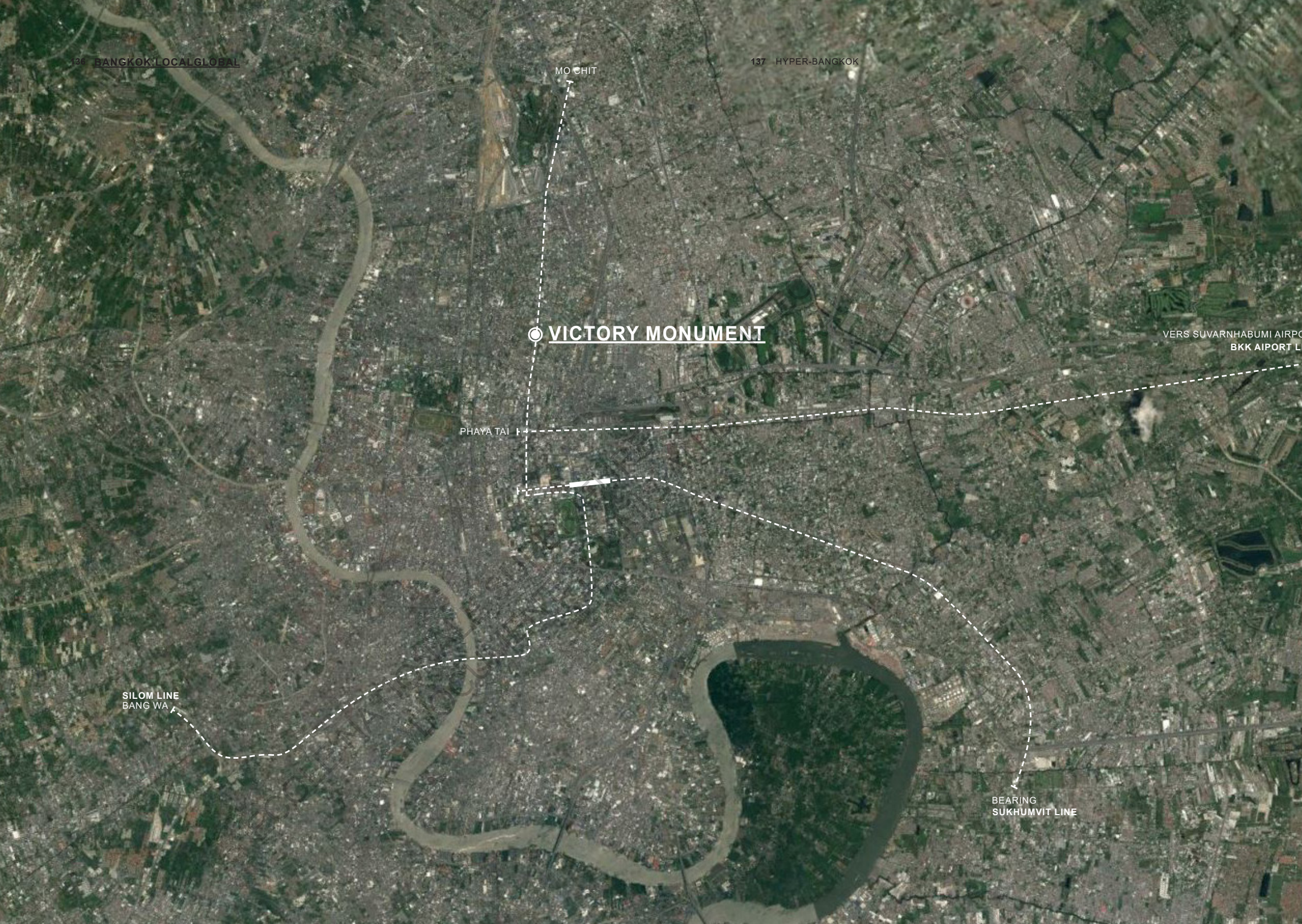
○ **VICTORY MONUMENT**

PHAYA TAI

VERS SUVARNHABUMI AIRPORT
BKK AIRPORT

SILOM LINE
BANG WA

BEARING
SUKHUMVIT LINE



VICTORY MONUMENT

PASSERELLES DU MÉTRO AÉRIEN ET MARCHÉ NOCTURNE

CENTER ONE



DEUX MONDES PARALLÈLES : LE SKYTRAIN ET LE TRAFIC VERNACULAIRE

Victory Monument est une station de métro importante de Bangkok, où le réseau ultra-moderne de la ville est directement connecté à des formes de transports plus anciennes, qui permettent de rejoindre les endroits en dehors de la modernité thaïlandaise. J'ai découvert Victory Monument en cherchant une station de mini vans pour partir quelques jours à Khao Yai, un parc national du nord de Bangkok. La place est le point de départ vers les régions voisines et voit tous les jours des touristes perdus, cherchant le bon escalier pour rejoindre leur station de songtheaw, souvent cachée dans une ruelle à proximité de la place. Mais elle est surtout empruntée matin et soir par les thaïlandais qui rejoignent les quartiers d'affaires de la capitale depuis leurs banlieues éloignées de Bangkok : aux heures de pointe, les passerelles sont autant congestionnées que les routes qu'elles surplombent. Des escaliers permettent de rejoindre régulièrement les trottoirs et le niveau routier. Ces espaces, comme des points de contact entre les espaces traditionnels et l'extrême modernité de Bangkok, sont le réceptacle d'usages nés de cette tension entre global et local. De nombreux mototaxis attendent les « commuters », travailleurs pendulaires, pour les emmener du métro jusqu'à leur lieu de travail souvent assez éloigné. Les minivans assurent les liaisons avec la banlieue de Bangkok. La place est aussi le terminus de 41 lignes de bus dont les arrêts se répartissent tout autour du carrefour.

Ce réseau alternatif de transport se décline sous différents types de véhicules, majoritairement dirigés par des opérateurs privés. Ils ont la particularité d'avoir plus de flexibilité dans leur fonctionnement et proposent des tarifs nettement moins élevés que le métro aérien.

Bangkok possède une grande variété de ce « Hand Made transit »¹ (le transport fait main). Motosai, Songtheaw, mini-van, express-boat, tuk-tuk opèrent dans l'ensemble de la capitale comme des prothèses qui viennent là où les transports urbains conventionnels ne sont plus développés. Le HandMade Transit est avant tout le résultat d'un développement urbain inégal et fragmenté. Il évolue en réponse au développement instable des transports urbains publics, pour couvrir l'ensemble de la capitale. Le réseau de motosai (moto-taxi) est sans doute

¹Boon Long Yanyong, Bangkok: HandMade Transit, Bangkok, 2016, 160 pages.



VICTORY MONUMENT

1. GARE ROUTIÈRE
2. STATION DE MOTOTAXI
3. MARCHÉ DE VÊTEMENTS
4. STATION DE SKYTRAIN
5. ARRÊT DE BUS
6. OBÉLISQUE

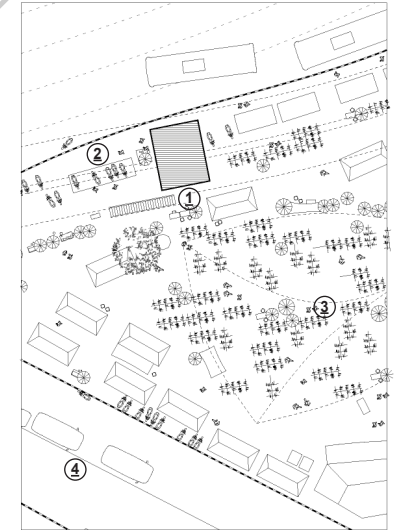
l'exemple le plus représentatif de ces modes de déplacements alternatifs, répandus dans l'ensemble de la ville. Ils permettent aux usagers d'éviter les bouchons et de parcourir rapidement de courtes distances. Aussi, le scooter permet d'emprunter les sois étroits difficilement accessibles en voitures et taxis. Ce système fut importé du sud de la Thaïlande dans les années 1980 : il compte aujourd'hui plus de 200 000 conducteurs, identifiables grâce à leurs gilets orange fluo.¹ Le gilet orange, marqué d'un numéro, permet d'identifier le groupe et le quartier de chaque conducteurs : le prix de la course varie suivant la fréquentation et la taille du quartier. Dans le centre de Bangkok, un conducteur touche entre 500 et 1000 bahts par jour (de 12 à 25 euros environ), en travaillant onze heures par jour, auquel il faut déduire la licence de mototaxi, entre 20 000 et 500 000 bahts (de 500 à environ 10 000 euros), que le conducteur récupère lorsqu'il arrête de travailler. En effet, ce système de transport vernaculaire possède une structure et un fonctionnement précis, dépendant du Thai Motorcycle Taxi Association et représentant une alternative très efficace aux modes de transports conventionnels. Il est aussi une source de revenu importante pour les nouveaux urbains et populations défavorisées de la capitale thaïlandaise, bien souvent issus des migrations depuis les territoires ruraux voisins. Le secteur génère de nombreux emplois, dans certaines villes d'Asie, le HandMade transit représente entre 15 à 30% de l'emploi total. Tout le monde ou presque peut devenir conducteur de mototaxi. Il suffit de posséder un deux-roues qui ne dépasse pas les 125cc, un permis de conduire, deux casques, un pour le conducteur et un pour le client bien que la loi thaï soit peu regardante.

A plusieurs endroits autour de Victory Monument, à proximité des escaliers descendant des skywalks, les conducteurs organisent des stands d'attente où ils patientent entre collègues. Quelques scooters sont rangés au bord du trottoir, personnalisés par les conducteurs: les cadres sont souvent décorés d'amulettes et de chaînes bouddhistes ; des autocollants et des boulons multicolores recouvrent le guidon. A l'ombre des poteaux en béton du métro aérien, les conducteurs de mototaxi organisent un « salon » de plein air pour patienter entre chaque course. Certains lisent des bandes dessinées, d'autres rafistolent leur moto, mais la plupart dorment sur des bancs et quelques fauteuils glanés ici et là, installés sous des parasols ou des abris en plastique récupérés. Les collègues s'accroupissent autour d'un plateau d'échec thaïlandais, gravé sur un panneau de bois ou directe-

¹SOPRANZETTI Claudio, Owners of the Map: Motorcycle Taxis Drivers, Mobility, and Politics in Bangkok, University of California Press, Berkeley, 2017, p.21

ment dessiné à la craie sur le trottoir, des bouchons de bouteille en guise de pions. Des boissons énergisantes s'accumulent autour du stand, une ou deux glacières et quelques tasses en métal permettent l'accès à l'eau fraîche. Les conducteurs de mototaxis sont reconnaissables par leur tenue complète, même sous 35° degrés, souvent complétée d'un bandana ou d'un masque pour éviter tant bien que mal les gaz d'échappement de la circulation.

Aux côtés des tuks-tuks, songthaews et mini vans , les mototaxis constituent la réponse d'une mégalopole à ses carences en transport urbain. La ville peine à trouver des investisseurs pour financer les projets, notamment celui du Skytrain. Seulement 30 des 300 kilomètres de rails prévus ont été construits : une faible partie de la ville est couverte par le réseau de transport et une grande part de la population ne peut finir son trajet avec les transports en commun. L'inter modalité reste faible, l'organisation horaire et tarifaire des différents réseaux n'est pas assortie, causant ainsi aux usagers un rallongement de leur temps de trajet mais aussi un coût important du fait des tarifs distinctifs des différents modes de transport empruntés. Malgré une qualité de service précaire et non réglementaire, le Handmade Transit est une réponse à la complexité de la ville et à l'urbanisme spontané des pays en développement. Il se différencie des modes classiques par la flexibilité de son utilisation dans l'itinéraire



VICTORY MONUMENT

1. ACCES SKYBRIDGE

2. STATION DE MOTOTAXI

3. MARCHÉ DE VÊTEMENTS COUVERT

4. DÉPART DES MINIVANS

adaptable et les horaires non fixes. Il est considéré comme un service informel du fait de son manque de régulations et ne répondant pas aux exigences de certification des transports publics conventionnels. Son développement important dans les rues de Bangkok est fortement lié au fonctionnement de la ville, l'existence du métro aérien semble renforcer l'existence d'un système de transport parallèle. A Victory Monument, la superposition directe du métro aérien et du transport vernaculaire montre combien « les rails souterrains ou aériens établissent entre eux et la ville un lien immuable, expression permanente de l'interaction mouvement-établissement, qui renforce la forme urbaine. La puissance distributrice, et de la trame des rues, et du tracé des lignes, en est rendue plus intense.»¹ Jean-Loup Gourdon illustre ses propos avec l'exemple du métro parisien, mais les usages générés par le réseau de métro aérien confirme ce fonctionnement : les deux systèmes fonctionnent l'un par rapport à l'autre comme un système de démultiplication, de distribution spatiale à plusieurs niveaux. Leurs connexions sont les lieux de transitions d'une ville à deux vitesses : « celle du métro et celle de la marche à pied, il a ainsi le pouvoir extraordinaire, autant mental que réel, de s'emparer de l'espace total d'une grande ville.»¹ Pratiquer ces espaces nous rappelle la coexistence de plusieurs échelles géographiques, celles du proche, du local et celles du lointain. Les rues aériennes sont entièrement dissociées de l'espace public, leurs relations est réduite à l'observation surplombante. Pour autant, chaque connexion révèle une intensité d'usages qu'on ne retrouve nul part ailleurs.

LES FLUX À L'ORIGINE DE L'INFORMALITÉ : LES MARCHÉS

Les usages au pied du métro aérien ne concernent pas seulement les déplacements humains. Le plus marquant est sans doute la foule de vendeurs ambulants et marchands divers qui occupe le rez de la ville ; la culture du commerce mobile et ambulant est profondément ancrée dans la culture thaïlandaise. Les passerelles dont le rôle est réduit à des couloirs de circulations, « inondent » à chaque escalier la rue de commutants, potentiels clients de tous les types de commerce informels. Les terminus et nombreux modes de transports qui partent de Victory Monument constituent un flux constant de véhicules et visiteurs. Sous le métro et les Skywalks, la ville est un mélange riche et chaotique de piétons, commerçants de rue et étals, magasins et lieux de restauration. De la même manière que les transports vernaculaires sont une alternative aux réseaux de transport en com-

¹GOURDON Jean-Loup, La Rue, Essai sur l'économie de la forme urbaine, Broché, Paris, 2001, p.105.

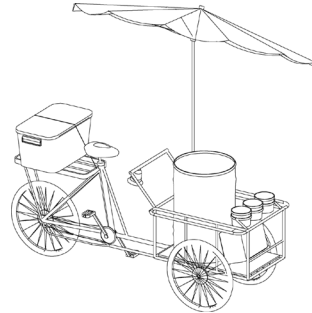
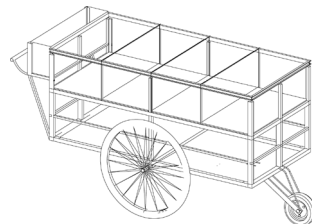
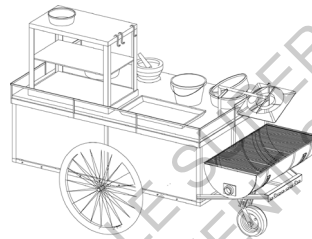
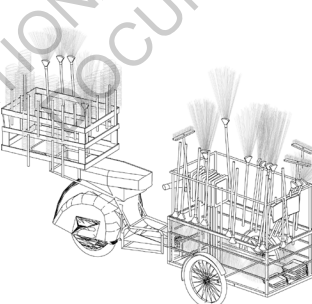
mun, les marchés de Victory Monument forment une réponse complémentaire au mall Century One et autres enseignes franchisées proches du métro.

A l'origine, les abords du rond-point étaient de vastes étendues de pelouses ordonnées autour de l'obélisque central. La place a été entièrement redessinée pour commémorer la victoire du pays lors du conflit franco-thaï (note de bas de page : expliquer la guerre franco-thaï - pour récupérer les terres colonisées par la France, à la frontière cambodgienne). En juin 1941, un obélisque est érigé au centre de la place, mais sa position de carrefour à la croisée de grands axes de circulation, ont toujours fait d'elle un pôle d'échange multimodal. A partir des années 1980, les pelouses se sont transformées en vastes marchés de marchandises variées. Désormais, les quatre coins de la place sont occupés par des marchés informels occupant l'espace laissé vacant. La plupart sont des vendeurs ambulants, profitant des flux pour vendre leurs produits une partie de la journée. Au fil des heures se succèdent différents vendeurs, faisant évoluer les marchés alimentaires en foires nocturnes regroupant des vendeurs de vêtements, d'accessoires électroniques et des restaurants en plein air. Le degré d'informalité influence la forme des stands autant que leur utilité. Peter Mortenbock et Helge Mooshammer, à travers une analyse de plusieurs marchés informels dans le monde¹, décrivent les différentes typologies de vendeurs de rue. La richesse des marchés informels repose sur cette variété de « micro-urbanisme », dont l'échelle réduite, calée sur celle de l'homme, les rend très adaptables. Ils définissent trois catégories selon les degrés de mobilité et de légitimité. Ces profils sont abstraits mais la plupart des vendeurs de Victory Monument se rapprochent de l'un d'eux.

La première catégorie regroupe les vendeurs dont leur corps seul suffit à faire véhicule commercial. Ce type de vendeurs ambulants constitue la première échelle de l'économie informelle urbaine, la plus rapide à mettre en place et de fait la plus adaptable. Le vendeur est aussi mobile qu'un piéton, souvent équipé d'un accessoire pour déplacer sa marchandise. Il peut ainsi évoluer et se déplacer rapidement en fonction des moments, pour profiter d'un espace public particulièrement fréquenté. Le trafic dense de Victory Monument constitue un potentiel de vente important : le vendeur ambulant propose aux conducteurs à l'arrêt ses amulettes bouddhistes, des colliers de fleurs qu'il empile autour de son cou. Son micro-magasin se déplace alors au rythme des feux de circulation, à travers les

¹MÖRTENBÖECK Peter, MOOSHAMMER Helge Informal Market Worlds, nai010 publishers, Rotterdam, 2015, 512 pages, p. 381.

files de véhicules embouteillés. Cette organisation permet aussi de vendre sur les Skywalks, espaces privés et interdits à tout marchandage. Les vendeurs étalent rapidement leur marchandise, souvent des contrefaçons, dans de larges paniers ou sur un tapis à même le sol. En cas de contrôle de police, les tapis sont repliés et les vendeurs prennent la fuite. Ce statut de vendeur est extrêmement précaire, il s'agit souvent de personnes issues des minorités ou de migrants pour qui la légitimité d'occuper l'espace public est difficile à obtenir. La deuxième catégorie, le vendeur avec un stand mobile comme véhicule commercial, est sûrement la plus représentée dans les rues de Bangkok. Il est équipé d'un dispositif mobile pour développer son commerce, bien souvent un tricycle équipé d'un scooter, le vélo ayant disparu depuis plusieurs décennies des rues de Bangkok. Les produits vendus sont extrêmement divers : balais, amulettes, jeux à gratter, fruits frais, brochettes, et profitent de la capacité de stockage et de la mobilité du dispositif pour suivre les flux. Les points de vente évoluent au cours de la journée mais les itinéraires tendent à se répéter quotidiennement. Sa légitimité se construit d'ailleurs sur la régularité de ses tournées : chaque habitant connaît l'endroit et les horaires pour retrouver chaque jour le vendeur approprié. Ils occupent la plupart du temps une bande étroite du trottoir, à proximité des escaliers du métro aérien. Leur dimension réduite permet de ne pas encombrer les rues et gêner la circulation piétonne, mais certains ne descendent pas de leur véhicule et parcourent les rues en continu, en répétant un signal sonore lors du passage

VENDEUR DE GLACE**VENDEUR DE FRUITS FRAIS****VENDEUR DE PAPAYA SALADS****VENDEUR DE BALAIS**

(les vendeurs de glace). La troisième catégorie est finalement une version évoluée des vendeurs avec un stand ambulant, à la différence qu'ils occupent l'espace public de manière plus importante. Il s'agit surtout des restaurants de rue, qui aménagent leur cuisine sur un dispositif roulant, mais déploient tous les jours tables et sièges en plastique autour de leur stand. Les stands nécessitent une autorisation de la part de la BMA (Bangkok Metropolitan Administration) et sont tenus de ne pas occuper l'espace public le lundi, censé être réservé au nettoyage des trottoirs. Suivant les plats cuisinés, les vendeurs négocient un raccordement à l'électricité avec les propriétaires des bâtiments voisins. Bien souvent, les shophouses de rues alentour leur permettent aussi de stocker le matériel d'un jour à l'autre, contre une légère rémunération négociée à l'amiable. Les stands sont donc montés et remontés quotidiennement au même endroit les chaises s'empilent, les stands se replient. Les structures sont savamment construites par des assemblages de tubes métalliques, des cadres de vélos et autres matériaux de récupération pour que l'installation soit la plus rapide possible. Chaque stand permet à plusieurs personnes de travailler en même temps, chacun se répartissant des tâches précises : cuisine, plonge, service.

Les différentes formes de vente ambulante évoquent les formes anciennes de commerces à Bangkok, lorsque les marchés flottants investissaient quotidiennement les canaux. A partir du 19^{ème} siècle et l'arrivée des marchands chinois, le commerce s'est déplacé de l'eau aux rues. Il n'a cessé de se développer, encouragé par l'exode rural. Alors qu'il avait aidé les immigrants chinois à s'installer, il est devenu une « stratégie de survie »¹ pour une autre vague de migrants. L'exode rural motivé par le fort développement économique et urbain de la capitale thaï a fait naître une importante demande de produits à bas coût et l'arrivée de nombreux vendeurs ambulants issus des territoires ruraux voisins. Les vendeurs étrangers, principalement venus de Birmanie, Laos, Cambodge et Chine, sont également très importants. Mais depuis une vingtaine d'années, suite à la crise financière de 1997, de nombreux travailleurs licenciés, issus des classes thaïlandaises moyennes, ont commencé à occuper des commerces ambulants. Ils constituent un changement de paradigme dans l'économie informelle thaïlandaise, jusqu'alors réservée aux populations défavorisées. Face à la crise de l'emploi de la fin des années 1990, le gouvernement a mis en place une régu-

¹YASMEEN Gisèle, NIRATHON Narumol, Vending in Public Space : the case of Bangkok WIEGO Policy Brief (Urban Policies) N°16, Mai 2014.

lation visant à aider le développement de cette économie parallèle. Une certaine culture et économie urbaine a émergé, devenant une caractéristique de Bangkok.

LA FRAGILITÉ DE L'ÉCONOMIE INFORMELLE

Malgré les besoins et l'attachement de la culture locale à de telles pratiques, l'économie informelle est sans cesse mise en danger. Face à cette sur occupation de l'espace public à Victory Monument, la mairie a fait installer des « kiosques » permanents réservés à des vendeurs choisis au préalable. L'objectif est double : il s'agit d'abord d'encourager les commerçants en leur offrant les infrastructures nécessaires, mais c'est aussi un moyen de contrôler cette économie. Les premières mesures importantes de contrôle de l'économie informelle ont été prises à la création de la BMA. (BMA : Bangkok Metropolitan Administration créée en 1972 suite à la fusion des villes de Bangkok et de Thonburi, sur la rive ouest du Chao Phraya) Depuis 40 ans, le gouvernement et l'administration mènent des politiques paradoxales, tantôt encourageant l'économie informelle pour réduire la pauvreté en temps de récession, tantôt en la réprimant pendant les périodes de progrès économique. Les vendeurs ambulants peuvent être considérés comme une menace à l'ordre et à la salubrité publique. Ainsi, régulièrement une nouvelle liste d'endroits interdits au commerce de rue est publiée et transmise aux vendeurs. En parallèle, le gouvernement mène des politiques visant à faciliter l'auto-entrepreneuriat et l'installation en tant que vendeurs indépendants. La vente ambulante est de plus en plus réglementée et surveillée, notamment depuis l'arrivée massive de migrants des pays voisins, vu d'un mauvais œil par la monarchie thaïlandaise. Récemment, en avril 2017, la BMA a décidé d'interdire les « street foods », vendeurs alimentaires, des rues majeures de Bangkok. La décision est largement portée par la Junte, arrivée au pouvoir lors du coup d'état de 2014. Elle mène une campagne autoritaire visant à « nettoyer » les rues et « retrouver du bonheur » dans le pays, en exerçant un contrôle important de l'espace public.¹ Pour autant, chaque nouvelle réglementation est suivie d'une adaptation forte de la part des vendeurs de rue. Les kiosques de Victory Monuments, principalement occupés par des vendeurs de vêtements, débordent généreusement sur l'espace public. La structure pérenne, en dur, devient support à des extensions,

¹HOLMES Oliver, « The best street food on the planet, but Bangkok bans its roadside stalls. » The Guardian, Londres, 18 avril 2017.

des bâches tendues entre deux toitures pour servir d'extension ou recevoir un vendeur supplémentaire. Lorsqu'un endroit est déclaré interdit à la vente ambulante, un nouveau marché éphémère se recompose quelques dizaines de mètres plus loin. Ces micro-urbanismes, adaptés à l'échelle humaine, constituent un ensemble « organique » très hétérogène : chacun occupant l'espace de la rue différemment, selon des logiques tant réglementaires que spatio-temporelles. Les vendeurs, par une connaissance fine du quartier, déploient leurs itinéraires et horaires d'ouvertures pour répondre aux mieux à la demande. De cette accumulation naît un « écosystème » informel où les vendeurs s'entraident, tissent des liens de solidarité pour permettre à cette économie informelle d'exister face aux forces et contrôles de la ville.

L'ESPACE PUBLIC : LIEU DE CONTESTATION.

Cette culture de la résistance est particulièrement marquée à Bangkok, et Victory Monument constitue un endroit symbolique. Outre être inscrit dans le quotidien de nombreux habitants, la place est régulièrement le lieu d'événements ponctuels, principalement des manifestations politiques. Le contexte politique en Thaïlande est extrêmement mouvementé, partagé entre l'armée et la royauté, et un mouvement contestataire réclamant davantage de démocratie. Les Chemises Jaunes, majoritairement constituées de la classe aisée de Bangkok, soutiennent la famille royale et les actions de l'armée. En face, les chemises rouges regroupent les classes populaires constituées des paysans, villageois, ouvriers urbains du nord et nord-est du pays. À l'origine regroupés pour défendre le retour de Thaksin au pouvoir, ex-premier ministre ayant œuvré pour les classes défavorisées, ils fondent début 2009 le « Front uni pour la démocratie et contre la dictature ». L'objectif était de donner un rôle politique au peuple, alors que l'histoire politique du pays a surtout privilégié la corruption et les intérêts économiques de l'élite thaïlandaise. Malgré des élections qui portent bien souvent les candidats pro-Thaksin au pouvoir, l'armée a enchaîné une vingtaine de coups d'état depuis les dernières décennies pour récupérer le pouvoir. Les Chemises Jaunes contestent le discours populiste des pro-thaksin, souvent accusés de corruption et de détournement de fonds. En Mai 2014, le chef d'état-major de l'armée de terre, Prayuth Chan-Ocha, prend le pouvoir et suspend la constitution pour « ramener l'ordre en Thaïlande ». Les libertés publiques sont progressivement limitées : les

¹NOOBANJONG Koompong, The Victory Monument : the Politics of Representations of Thai Identity and Colonial discourse in Built Forms. King Mongkut's Institute of Technology, Bangkok.

manifestations sont interdites et les médias strictement contrôlés. La Thaïlande connaît aujourd'hui une période autoritaire, dirigée par la junte militaire et Prayuth Chan-ocha, chef de l'armée auto-proclamé chef du gouvernement.

Cette lutte des classes donne lieu à des affrontements souvent violents qui se cristallisent à quelques endroits de la capitale : Democracy Monument, Sanam Luang, Victory Monument. Chacun de ces espaces publics ont été construits pour célébrer une période politique de la Thaïlande et sont historiquement sous contrôle étatique, où l'organisation spatiale est strictement dédiée à la mise en scène du pouvoir. Victory Monument est mis en scène autour d'une obélisque centrale de 50 mètres de haut entourée de jardins, symbole de la victoire thaïlandaise sur les troupes françaises en Indochine, en 1941. Sa construction fut ordonnée pendant le gouvernement du maréchal Pibun Songkhram (1938-1944) suite au renversement de la monarchie pour célébrer le modernisme du pays et son indépendance militaire.¹ La forme et les usages politiques que portent Victory Monument contrastent avec les espaces publics habituels de Bangkok. Alors que les rues sont davantage des espaces intermédiaires entre public et privé, la place de Victory Monument reprend une définition « occidentale » de l'espace public, comme le lieu des rassemblements citoyens. Cette dimension occidentale a toujours été le signe de la modernité d'une Thaïlande progressiste, l'obélisque a d'ailleurs été sculptée par un italien, Corrado Feroci. Les espaces publics de cette sorte sont rares en Asie : ils constituent dans les pays en développement des symboles importants de la contestation populaire face à un pouvoir à tendance monarchique. Tout en s'apparentant à des espaces publics plus génériques, ils portent pourtant des conflits et revendications extrêmement situées. Ainsi, ce lieu conserve une charge politique importante et sert régulièrement de point de ralliement pour les manifestations anti-gouvernementales.

Le 19 septembre 2006, la Thaïlande a connu une nouvelle remise en question de sa démocratie. La royauté, accompagnée de l'armée, reprend le contrôle après un coup d'état contre Thaksin Shinawatra alors première ministre élue, représentante du Front pour la démocratie et contre la dictature. L'ensemble des opposants au coup d'état, principalement les Chemises Rouges, ont organisé une série de rassemblements à grande échelle visant à se débarrasser de gouvernance dominée par les élites nobles et bureaucratiques. Victory Monument est devenu le support de ces revendications,

¹LUSSAULT Michel, Hyper-Lieux, Les nouvelles géographies de la mondialisation, Broché, Paris, 2017, p.165.

accueillant plusieurs rassemblements entre 2006 et 2010. Michel Lussaut parle de ces lieux, inscrits dans les grandes mégapoles mondiales, comme des « alter-lieux »¹ L'occupation soutenue d'un lieu clef de la ville est l'occasion de s'imposer dans la vie urbaine de tous les jours. « La légitimité pour agir en procède directement : on prend (la) place, on la tient en s'y tenant, on se contente d'être là, on y réside et on invente un nouveau lieu d'habitation et d'attention communes. Par leur « statique » situationnelle, les occupants subvertissent l'ordre urbain global et établi, fondé sur la circulation permanente et son apologie. »¹ Cet usage de Victory Monument, en marge du commerce et des flux quotidiens, retrouve les origines de l'espace public définies par Jurgen Habermas. Il est issu « du processus au cours duquel le public, constitué par les individus faisant usage de leur raison, s'approprie la sphère publique contrôlée par l'autorité et la transforme en une sphère où la critique s'exerce contre le pouvoir de l'Etat. ».

MANIFESTATION PACIFIQUE À VICTORY MONUMENT



«La métropole a pour particularité de mettre en relation ce qui est fragmenté, polarisé, séparé et de favoriser une prise en compte du contexte : loin d'être aspirée par le global qui fait pression, elle tente d'accorder le local et le global. Susceptibles de coexister dans un même territoire fragmenté, ces figures permettent de comprendre que les villes contemporaines sont d'autant plus singulières (...) et qu'elles portent plus ou moins un imaginaire constitué de récits visibles ou invisibles.»¹

¹MONGIN Olivier, La condition urbaine. La ville à l'heure de la mondialisation, POINTS ESSAI, Paris, 352 pages.

CONCLUSION

AU-DELÀ DE LA FORME URBAINE

La ville est un collage imparfait, Bangkok confronte plusieurs niveaux de réalités contrastées. Découvrir une ville déroutée, et mes premiers regards ont eu tendance à s'attacher aux formes urbaines ; sans doute l'élément le plus rapidement saisissable d'une ville. La capitale thaïlandaise donne à voir un paysage urbain désordonné, où les méandres du Chao Phraya, les canaux et les autoroutes traversent autant que guident le développement de la ville. Dans la rue, les tours de verres voisinent les maisons de bois et de tôles. Le métro aérien survole les commerces ambulants du rez de la ville. Les chantiers en cours s'essayer à réinventer la ville. Celle-ci paraît tirillée entre passé et futur, d'où émergent des images saisissantes d'incroyable modernité. Le métro aérien permet une découverte surplombante et muette de la capitale. Les grattes-ciels ponctuent spontanément une ville à priori horizontale : les transformations économiques contemporaines ajoutent un vocabulaire supplémentaire à la ville, pourtant pas si nouveau. Il est propre aux volontés politiques et économiques de la Thaïlande et fait suite à la longue histoire marchande de Bangkok. Les commerçants chinois et les entrepreneurs européens du siècle passé avaient déjà imposé aux habitants des architectures importées de l'étranger. Aussi, à chaque fois, elles s'adressent à un territoire singulier. La géographie du Chao Phraya, la politique, et l'économie influencent en permanence les transformations urbaines. «Même sous l'influence de la mondialisation, les zones urbaines développent des structures et des dynamiques très différentes ; (...) ils génèrent une grande variété de formes urbaines.. »¹

¹ DIENER Christian, HERZOG Jacques, MEILI Marcel, DE MEURON Pierre, HERZ Manuel, SCHMID Christian, TOPALOVIC Milica, The Inevitable Specificity of Cities, Zurich, Lars Müller, ETH Studio Basel, 2015, 312 pages.

Mais le portrait d'une ville ne se dessine pas seulement avec des conditions mesurables : la ville est d'abord vécue et fabriquée par ses propres habitants. Au fur et à mesure de mon année en Thaïlande, pratiquer, passer du temps, revenir à différents endroits de Bangkok m'a permis de saisir des dimensions plus subtiles, nées d'habitudes, de pratiques, d'échanges entre les habitants.

Au-delà de la forme urbaine, les fragments étudiés à travers Bangkok reflètent l'engagement des usagers, et combien la ville demeure une construction sociale. La globalisation ne fait pas seulement naître des centres commerciaux et des condominiums. En plus des employés et des « gagnants » de l'économie mondialisée se joue une autre réalité, une sorte de globalisation par le bas, saisissable depuis les dessous du skytrain. Ainsi les architectures génériques entrent en confrontation directe avec la culture locale. Face aux mutations de la ville se mettent en place des stratégies de résistances, d'adaptation et de créativité des habitants. Plutôt que de provoquer le lissage d'une ville et de ses cultures, la globalisation met en exergue le déjà-là, participe à son requestionnement pour continuer de rendre les pratiques traditionnelles toujours plus contemporaines. Le commerce ambulant permet aux populations défavorisées de tirer profit des flux de la globalisation. Les habitats vernaculaires sont autant une forme d'habitat inscrite dans les pratiques locales qu'un moyen de se loger pour les migrants aux conditions de vie précaires. L'espace public voit naître de nouvelles temporalités, les fonctions s'adaptent et s'hybrident pour permettre l'existence d'une ville intégrée à l'économie mondiale autant que la vie quotidienne de ses habitants. Ainsi, Bangkok donne l'image d'une ville marquée par son désordre. Ses espaces publics se recomposent de manière discontinue dans le temps et l'espace. Ils marquent par leur polyfonctionnalité et la réversibilité, souvent éphémères. En même temps que générer des architectures-symboles contrôlés, la globalisation renvoie à l'informel. Bangkok est marqué par ses usages plus que par une définition « normative » et formelle.

Les pratiques, bien plus que les réglementations, donne lieu à des confrontations dont Bangkok tire toutes ses singularités. Elles confirment les propos d'Arjun Appadurai quant à une modernité métissée. Toutefois, il ne s'agit pas d'observer ces confrontations d'un œil entièrement optimiste. Elles provoquent au sein des villes un équilibre fragile et de nombreuses formes de contestation : la globalisation renforce les différences et de fait, les inégalités.

PENSER LA VILLE DIFFÉREMENT

Le fonctionnement de Bangkok rend compte d'une complexité importante. Comprendre une ville soulève des conditions difficiles à saisir, soumises à l'interprétation de chacun. Ce mémoire fait part des interrogations qui ont guidé mon travail. En trois ans de recherches, ma réflexion n'a cessé d'évoluer au fil de nouvelles découvertes. Tantôt une globalisation uniformisante, courant vers l'aplatissement des pratiques urbaines, tantôt un phénomène renforçant les singularités d'un territoire. Ce mémoire est un compte rendu à l'instant T, il est avant tout le prétexte pour relever des pratiques propres à une ville. Il m'a aussi permis une prise de recul importante face aux pratiques urbaines françaises, voire européennes.

Le monde occidental a été important dans la constitution de normes. Observer la ville et y reconnaître des formes « occidentales » pourrait d'ailleurs être lié à une forme d'impérialisme culturel. Mais les reparamétrages du monde actuel ne positionne plus l'Europe et les Etats-Unis comme des modèles dominants¹ : les villes ont les capacités d'apprendre les unes des autres. Aussi, le monde change et Bangkok, comme bien d'autres villes à travers l'Asie ou l'Afrique, commence à apporter des réponses aux problèmes contemporains. A l'occasion d'une époque de mondialisation aussi marquée, la concurrence mondiale pousse les villes à une conscience des pratiques mondiales, attentives au succès et échecs des autres grandes villes. Les villes asiatiques, par leur densité et leur intensité, constituent un véritable laboratoire des pratiques urbaines. Elles incarnent une modernité revendiquée : outre leur poids économique qui s'intensifie, elles sont appelées à jouer un rôle prépondérant dans l'urbanisme contemporain, notamment autour des formes d'urbanité qu'elles suscitent.

Les pratiques urbaines continuent à être spécifiques au contexte et à la culture. Il est impossible de les transplanter d'une ville à l'autre. Ainsi il ne s'agit pas de copier tel ou tel modèle, mais plutôt de retenir les processus qui ont mené à ses qualités. Bangkok frappe par sa variété de cultures vernaculaires, fragmentées, spécifiques. L'absence de planification à Bangkok est à l'origine d'une incroyable vitalité. La ville est poreuse et les habitants continuent d'avoir les capacités pour fabriquer leur ville. Rien n'est figé, tout semble mouvant et adaptable ; à chaque transformation, la ville se réinvente et recompose sur elle-même.

¹ APPADURAI Arjun, Après le colonialisme : Les conséquences culturelles de la globalisation, Paris, Payot, 2015.

Ces réalités font écho aux nouvelles conditions de la ville européenne. L'urgence écologique, la sécheresse des financements publics, la volonté d'une démocratie participative nécessitent de ré-inventer les manières de faire la ville. Les villes des Suds, où l'informalité continue d'exercer une place importante dans les pratiques urbaines, soulèvent de nombreuses interrogations autour du statut des acteurs de la ville et de l'urbanisme moderne. Celui-ci avait imposé un système figé, rendant difficiles autant d'événements et d'imprévus. Au contraire, la ville doit être un lieu d'expérimentations, d'inventions, accessibles à ces usagers. Les villes pourraient retourner à une organisation « radicante (...) et les urbanistes créer une « œuvre ouverte », espace laissé volontairement inachevé pour la créativité et le transfert du savoir interdisciplinaire-.»¹

¹REVEDIN Jana, sous la direction de Marie-Hélène CONTAL, Ré-enchanter le monde, L'architecture et la ville face aux grandes transitions », Alternatives, Paris, 2014, 160 pages, p. 84.

REMERCIEMENTS

Remerciements à :

Maëlle Tessier, directrice d'étude, pour sa disponibilité et son accompagnement;

Marie Rolland, Rémy Jacquier et l'ensemble du séminaire «Nouvelles Pratiques Urbaines», pour la prise de recul et la confrontation à des sujets variés;

Aj. Kijchot, enseignant à l'université Kasetsart, Bangkok pour m'avoir apporté des références et un regard connaisseur sur sa ville;

Sarunyoo, Petch, Pittayapa, Baam, pour leur avis d'habitants de Bangkok;

Sophie, à l'initiative du partenariat avec l'université Kasetsart, sans qui l'année à Bangkok n'aurait pas été possible;

Louise, Célia, Thomas, Léa, Clément et les autres pour leurs références, avis et motivations pendant ce temps long de mémoire.

BIBLIOGRAPHIE

BANGKOK ET LA VILLE ASIATIQUE

- ASKEW Mark, Bangkok, place, practice and representation, Abingdon-on-Thames, Routledge, 2002, 376 pages.
- BELL Barry, Bangkok, Angelic Allusions, University of Chicago Press, 2003, 175 pages.
- BOON LONG Yanyong, Bangkok: HandMade Transit, Bangkok, 2016, 160 pages.
- BOONTHARM Davisi, Bangkok : Formes du commerce et évolution urbaine, Paris, Recherches, 2005, 384 pages.
- BOONTHARM Davisi, Tokyo Bangkok Singapore : Intensities, reuse and creative milieu, FLICK Studio co. Ltd, Tokyo, 2013, 135 pages.
- CHARMES Eric, La trame viaire périurbaine de Bangkok face aux théories dominantes de l'action collective, Presses de Science Po, Paris, 2002, 190 pages.
- CLEMENT-CHARTIER Sophie, Bangkok, la ville à partir de ses représentations, Moussons, n°18, 2011.
- CLEMENT Pierre, LANCRET Nathalie, Hanoi, le cycle des métamorphoses, Editions Recherches, Cahiers de l'IPRAUS, Paris, 2001, 352 pages.
- COHEN Erik, A Soi in Bangkok: The Dynamics of Lateral Urban Expansion", Journal of the Siam Society, 73, 1985, 22 pages.
- GERBEAUD Fanny, L'habitat spontané comme un outil de développement urbain. Le cas de Bangkok, Moussons, Recherches en Sciences Sociales sur l'Asie du Sud-Est, Marseille, 2011.
- FANELSA Niklas, HELTEN Marius, MARTENSON Björn, WERTGEN Leonard, Architecture Reading Aid Ahmedabad, Ruby Press, Londres, 2015, 144 pages.
- GOLDBLUM Charles « Dynamique urbaine et métropolisation en Asie du Sud-Est : une perspective à partir de Bangkok et de Singapour », Annales de géographie, vol.671-672, no. 1, 2010.
- GOLDBLUM Charles, Métropoles de l'Asie du Sud-Est : stratégies urbaines et politiques du logement, L'Harmattan, Paris, 1988, 276 pages.
- KULSRISOMBAT Niramom, Colloque international, UDDC Bangkok & Université de Lyon, Collegium de Lyon, Urban Fovernance in the Network society, France, Thailand and Japan.Lyon, 19 et 20 janvier 2017.
- LOGAN William, The Disappearing 'Asian' City, Oxford University Press, Oxford, 2002, 308 pages.

166 **BANGKOK:LOCALGLOBAL**

NAS Peter J.M., *Cities full of Symbols : a theory of urban space and culture*, Broché, Leiden, 2011, 304 pages.

NOOBANJONG Koompong, *The Victory Monument : the politics of representations of thai identity and colonial discourse in built forms*, King Mongkut's Institute of Technology, Bangkok, 2011, 74 pages.

Pichard-Bertaux Louise, BAFFIE Jean, *La ville thaïe, Terminologie, dynamiques, représentations*, Moussons, Paris, 2011, 198 pages.

SALOMA Czarina, AKPEDORU Erik, *Food Consumption in the City: Practices and patterns in urban Asia*, Routledge, New-York, 2016.

Sopranzetti Claudio, *Owners of the Map: Motorcycle Taxis Drivers, Mobility, and Politics in Bangkok*, University of California Press, Berkeley, 2017, p.21

VICTOR Jean-Christophe, *Thaïlande, succès économique, impasse politique [émission]*, Le dessous des cartes, ARTE, Avril 2016.

Yasmeen Gisèle, Nirathon Narumol, *Vending in Public Space : the case of Bangkok WIEGO Policy Brief (Urban Policies) N°16*, Mai 2014.

WIDIASTUTI Dyah, *L'esprit de la ville dans l'approche culturelle du projet urbain : le cas du « Pempatan Agung » à Bali, Indonésie.*

NOUVELLE CONDITION URBAINE ET GLOBALISATION

APPADURAI Arjun, *Après le colonialisme : Les conséquences culturelles de la globalisation*, Paris, Payot, 2015.

CAPRON Guénola, *Les centres commerciaux à Buenos Aires, les nouveaux espaces publics de la ville de la fin du XXe siècle*, *Echanges/Surfaces*, 1998, n°78, pages 55-63.

DEHAENE Michiel, DE CAUTER Lieven, *Heterotopia and the city, Public space in a post-civil society*, Routledge, Abingdon-on-thames, 2008, p.198.

DIENER Christian, HERZOG Jacques, MEILI Marcel, DE MEURON Pierre, HERZ Manuel, SCHMID Christian, TOPALOVIC Milica, *The Inevitable Specificity of Cities*, Zurich, Lars Müller, ETH Studio Basel, 2015, 312 pages.

FREITAS Ricardo, *Centres commerciaux, îles urbaines de la postmodernité*, L'Harmattan, Paris, 1996, p. 40)

GUILLOT Xavier, « Flux économiques, transferts d'expertises et production immobilière haut de gamme en Asie orientale », *Géocarrefour*, vol. 80/3, 2005, p.171-181.

HALL Peter, *Megacities : exploring a sustainable future*, 010 Publishers, Rotterdam, 2010, 379 pages.

KOOLHAAS Rem, *New-York délire : Un Manifeste rétroactif pour Manhattan*, Broché, Paris, p.85.

KOOLHAAS Rem, BOERI Stefano, SANFORD Kwinter, TAZI Nadia, OBRIST Hans Ulrich *Mutations*, ACTAR Arc en rêve, Bordeaux, 2000, 720 pages.

KOOLHAAS Rem, *Junkspace Repenser radicalement l'espace urbain*, Paris, Payot, 2011, 120 pages.

KOOLHAAS Rem, *Singapore Songlines*, Marnes, Paris, 1995.

LUSSAULT Michel, *Hyper-Lieux, Les nouvelles géographies de la mondialisation*, Broché, Paris, 2017

MANGIN David, *La ville franchisée*, Broché, Paris, 2004, 480 pages.

167

MONGIN Olivier, *La Ville des flux*, Paris, Fayard, 2013, 696 pages.

MONGIN Olivier, *La condition urbaine. La ville à l'heure de la mondialisation*, POINTS ESSAI, Paris, 352 pages.

ROSEAU Nathalie, *Le récit urbain comme part du réel, imaginaire et fabrique des aéroports*. DE CONINCK F., DEROUBAIX J-F., *L'œil d'or*, Paris, 2012, p.3

RICHARDSON Harry W., BAE Chang-Hee C., *Globalization and Urban Development*, Springer, Berlin, 2005, 322 pages.

SASSEN Saskia, *La Ville Globale New-York - Londres - Tokyo*, Paris, Descartes & Cie, 1996, 530 pages.

LA RUE ET L'ESPACE PUBLIC

BODDY Trevor, *Underground and overhead : building the analogous city*, Micheal Sorkin, New-York, 1992.

GOURDON Jean-Loup, *La Rue, Essai sur l'économie de la forme urbaine*, Broché, Paris, 2001,

MANGIN David, GIRODO Marion, SEURA Architectes, *Mangroves urbaines : du métro à la ville*, Paris, Montréal, Singapour, Broché, Paris, 2016, 308 pages.

Mörtenböck Peter, Mooshammer Helge *Informal Market Worlds*, nai010 publishers, Rotterdam, 2015, 512 pages, p. 381.

REVEDIN Jana, sous la direction de Marie-Hélène CONTAL, *Ré-enchanter le monde, L'architecture et la ville face aux grandes transitions* », Alternatives, Paris, 2014, 160 pages, p. 84.

VENTURI Robert, SCOTT BROWN Denise, IZENOU, *L'enseignement de Las Vegas*, Paris, Edition Mardaga, 2008.

LE REGARD ÉTRANGER

GUILLEBAUD Jean-Claude, *Le Commencement d'un monde, vers une modernité métissée*, Seuil, Points ESSAI, Paris, 2015, 484 pages.

ONFRAY Michel, *Théorie du voyage : poétique de la géographie*, Le Livre de poche, Paris, 2007, 125 pages.

MICHAUX Henri, *Un Barbare en Asie*, Paris, Gallimard, 1986, 283 pages.

STASZAK Jean-François, *Qu'est-ce que l'exotisme ?*, Le Globe, volume 148, numéro 1, Genève, 2008.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Depuis les années 1980, les villes seraient soumises à des processus d'uniformisation. Pourtant, les villes continuent de marquer par leurs singularités, tant dans leur forme que dans leurs usages.

Ce mémoire s'essaye à dresser un portrait de Bangkok entre 2015 et 2017, à la suite d'une année d'échange en Thaïlande. A travers 6 fragments de ville, plus ou moins marqués par les transformations de l'économie contemporaine, il donne un aperçu des pratiques urbaines qui naissent de ce métissage, entre influence globale et permanences locales.

JUIN 2017

DIRECTRICE DE MÉMOIRE : MAËLLE TESSIER