



HAL
open science

Le tout et son contraire

Louise Pichard-Bertaux

► **To cite this version:**

Louise Pichard-Bertaux. Le tout et son contraire : une lecture de Bangkok. Moussons : recherches en sciences humaines sur l'Asie du Sud-Est, 2011, 18, pp.149-160. halshs-00694416

HAL Id: halshs-00694416

<https://shs.hal.science/halshs-00694416>

Submitted on 30 Mar 2018

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.

Le tout et son contraire : une lecture de Bangkok

Louise PICHARD-BERTAUX *

D'emblée, la capitale thaïlandaise révèle ses multiples dissonances : architectures, voies, pratiques, tout semble si disparate que l'œil ne sait comment se poser. Les perspectives verticales sont brisées par des rangées d'immeubles bas ; les éléments anciens côtoient les tours modernes ; les *soi*¹ tortueux se jettent dans des avenues démesurées ; les commerces de trottoir s'installent devant les luxueux centres commerciaux. La tradition et la modernité, la lenteur et la rapidité, le vertical et l'horizontal ne cessent de s'opposer. Et cependant, la ville forme un tout, certes hétérogène et au prime abord difficile à appréhender, mais qui s'avère finalement posséder une identité propre et cohérente.

Centrer l'approche sur cette diversité infinie fournit de nombreuses pistes de recherche. L'objet de cette note de recherche est d'en explorer quelques-unes sur la base de deux supports : la description de la cité dans la littérature thaïe contemporaine et une iconographie récente de la ville réelle. Trois thèmes seront examinés : le réseau viaire, le bâti et les pratiques. Il s'agit ici d'une première esquisse destinée à mobiliser les matériaux visuels et textuels et à tester l'hypothèse d'un équilibre dans la dissemblance.

Ces contrastes sont souvent soulignés dans la littérature contemporaine dans laquelle ils nourrissent les descriptions du milieu urbain et de ses pratiques. Les extraits illustrant cette note sont assez représentatifs de la vision de la ville que nous offrent les cinq écrivains cités : Atsiri Thammachot, Chart Korbjitti, Sila Khomchai, Wanich Jarungidanan et Win Lyowarin. Tous cinq primés par le Southeast Asia Writers Award, ils appartiennent à une même génération (nés entre 1947 et 1956). Ils ont également en commun d'être tous nés en province et de n'avoir connu Bangkok qu'à partir de leur entrée à l'université.

* Ingénieur de recherche au CNRS, Louise Pichard-Bertaux travaille depuis plusieurs années sur le milieu urbain en Thaïlande à partir de la littérature contemporaine. Docteur en études siamoises de l'INALCO, elle a publié en 2010 un ouvrage intitulé *Écrire Bangkok : la ville dans la nouvelle thaïe contemporaine* aux éditions Connaissances et Savoirs. Chercheur associée à l'Institut de Recherche sur le Sud-Est Asiatique (CNRS/université de Provence) et à l'équipe Littératures d'Extrême-Orient : textes et traductions (université de Provence), Louise Pichard-Bertaux intervient dans des séminaires et colloques nationaux et internationaux et publie régulièrement articles et traductions de littérature thaïe.

DES VOIES CONTRASTÉES

De grandes avenues, des *soi* en impasse, des voies rapides qui surplombent le tout, le réseau urbain de la capitale semble en effet bien emmêlé. Mais si l'on considère l'histoire

Dans le Bangkok d'aujourd'hui, les voitures vont aussi vite sur l'auto-route que les péniches sur la rivière Chao Phraya. Il y a dix millions d'habitants et un réseau urbain aussi emmêlé que trois bols de nouilles réunis². [Win]³

de la formation de ce réseau, une certaine logique apparaît. En effet, la ville était depuis sa fondation en 1782 construite à partir des voies d'eau que sont le fleuve Chao Phraya, les rivières qui le rejoignent et les *khlong*⁴ creusés au fur et à mesure de l'extension urbaine. Toute la vie de la cité est alors structurée

par ce réseau fluvial. Les habitations, ateliers, fermes, temples sont construits sur les berges des rivières aménagées et des canaux. Derrière les bâtiments, des chemins serpentent dans les rizières et les vergers (fig. 1).

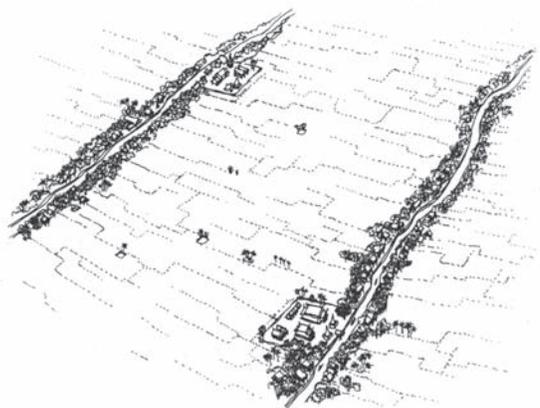


Fig. 1

Dès le XIX^e siècle, la ville s'étend bien au-delà de l'îlot historique de Rattanakosin et le tissu urbain s'intensifie. Des avenues sont percées entre les canaux et de nouvelles zones de commerce et de services se développent le long de ces axes routiers. Les chemins de rizières sont alors transformés en ruelles où fleurissent lotissements et petits immeubles (fig. 2).

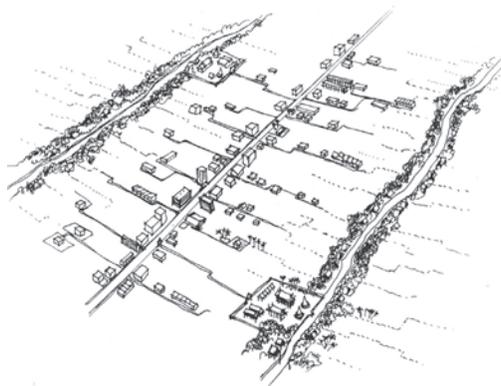


Fig. 2

À partir des années 1950, le processus s'accélère. Tout naturellement, le réseau routier se développe et de plus en plus de bâtiments sont construits. Ceci explique que de nombreux *soi* finissent en impasse arrêtés par les *khlong* et qu'il n'y ait pas de jonction entre eux. Au bout de certaines de ces ruelles, les plus larges généralement, un pont est construit sur le canal, ce qui permet la communication avec le quartier voisin (fig. 3).

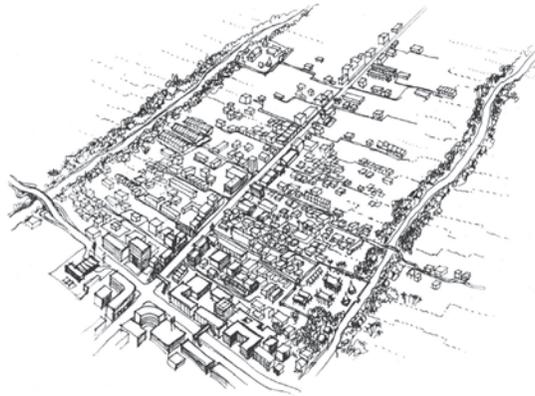


Fig. 3

Ainsi la « Venise d'orient » s'est transformée en la mégapole actuelle. Cependant, aujourd'hui encore, le fleuve reste une voie de communication fort utilisée pour les marchandises. De longs convois de barges tirées par des remorqueurs témoignent de l'activité fluviale. Une ligne de bateaux bus (Chao Phraya Express) est très appréciée par ceux qui veulent échapper aux embouteillages de la capitale. Les *khlong* sont également sillonnés par des bateaux bus et toutes sortes de bateaux de petit commerce et de services de proximité.

D'évidence, le rapprochement entre les réseaux fluviaux et routiers s'impose. Le fleuve et l'avenue, le *khlong* et le *soi* comportent de nombreuses similarités de par leur fonction dans la ville. Et la même opposition se lit entre avenue (fig. 4) et soi (fig. 5) d'une part, fleuve (fig. 6) et khlong (fig. 7) d'autre part.



Fig. 4 : L'avenue



Fig. 5 : Le soi



Fig. 6: Le fleuve

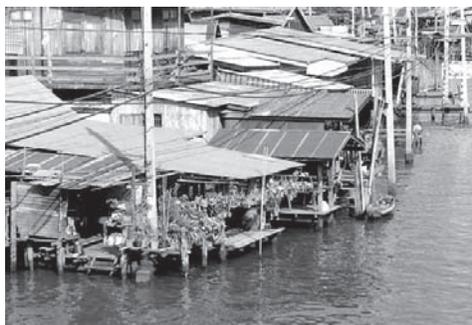


Fig. 7: Le *klong*

Les auteurs étudiés ne manquent pas de relever les dissemblances entre soi et avenue. Pour plusieurs d'entre eux, ce sont deux mondes juxtaposés. Le *soi* est généralement décrit comme étroit, tortueux et sombre alors que l'avenue est le symbole du progrès, de l'opulence et de la lumière. Cependant, loin de s'opposer, ces deux mondes se complètent et ne peuvent être dissociés. Ils forment un tout dont le point stratégique est l'entrée du *soi* (*pak soi*, littéralement la bouche du *soi*), qui marque une frontière entre les deux univers et est le lieu d'échanges et de rencontres par excellence.

Ma maison est située dans un *soi*, semblable aux 56 000 autres *soi* de Bangkok et de Thon Buri, étroit et peuplé. [...] Pendant la journée, ce *soi* est bruyant. Mais quand vient la nuit, il est désert à faire peur. Il faut dire que seule la première partie du *soi* est bordée de bâtiments et de boutiques. Quand on passe le pont de bois qui enjambe le petit canal, il n'y a plus qu'une alternance de maisons et de terrains vagues, avec des habitations éparpillées, qu'on ne peut même pas appeler maisons. En fait, ce *soi* est un bidonville de plus dans Bangkok. Pour circuler dans ce *soi*, trois étroits passages partent de la grande rue. L'espace près de la grande rue est assez habité, mais quand on pénètre plus avant, on entre dans un autre monde. Il n'y a plus qu'un pont de bois et un chemin très resserré.

[Wanich 2]

De notre maison, entourée d'une espèce de jungle, il ne faut pas un quart d'heure en suivant les méandres de la ruelle pour atteindre la grand-rue (où les voitures circulent pare-chocs contre pare-chocs). C'est un quartier d'affaires, en plein centre-ville où on trouve toutes ces choses qui « font » la civilisation – un hôtel de première catégorie, trois salles de cinéma ultramodernes, quatre salons de massage, deux bowlings, des restaurants thaïs, chinois, européens, coréens, indiens, une librairie, une bibliothèque, un magasin de confection, un supermarché, une polyclinique, une boîte de nuit, plusieurs banques, un vaste parking et des gens tout droit sortis des pages d'une revue de mode. Il y a aussi un centre commercial, qui comprend des bureaux, une Bourse et divers types de boutiques [...]. L'atmosphère est parfumée et climatisée, les gens sont beaux, il y a des ascenseurs, des escaliers roulants et d'autres signes du progrès...

[Chart]⁵

Déboucher de la ruelle, c'est comme surgir de la barbarie pour émerger au centre d'une ville de conte de fées, à ceci près que cela existe, que c'est tangible.

[Chart]

UN BÂTI DISPARATE

Comme le souligne Sila Khomchai, les architectures les plus diverses se côtoient même dans les quartiers les plus centraux de Bangkok. L'avenue Silom, où les différences de

Si nous étions pauvres, nous pourrions vivre dans un taudis au cœur de la ville, tout comme ceux des classes aisées, qui résident dans des condominiums d'où ils admirent le soleil couchant qui fait scintiller d'or la crête des vagues de la rivière. [Sila]

niveaux et la variété du bâti ne cessent de surprendre, en est un exemple frappant (fig. 8 et 9).



Fig. 8



Fig. 9

À partir de cette même avenue de Silom, les *soi* se suivent sans se ressembler. On peut ainsi passer d'une simple trouée entre deux gratte-ciel (fig. 10) à une ruelle étroite enserrée entre deux rangées de traditionnels compartiments chinois (fig. 11).



Fig. 10



Fig. 11

Outre cette opposition vertical/horizontal, un autre marqueur de Bangkok est l'assemblage ou la juxtaposition d'éléments anciens et de constructions modernes. Dans sa nouvelle intitulée « Un échange malheureux » Wanich Jarungidanan met en scène un architecte qui doit réhabiliter une maison de style européen de la fin du règne de Rama V pour en faire un restaurant « branché » des plus modernes. La rénovation effectuée, il y adjoint une *sala* ancienne qu'il a fait démonter dans le Nord du pays afin de donner à l'ensemble un cachet « *thai-thai* ». Ce processus de construction est très intéressant car il met en évidence la

mixité des influences et des époques qui constitue l'essence même de l'identité urbaine à Bangkok. Il suffit pour s'en convaincre de faire quelques pas dans l'îlot Rattanakosin, le cœur historique de la ville. L'ultramoderne pont Rama VIII, de type haubané à pilier unique, étend sa voilure derrière les délicates volutes d'une *sala* néo-ancienne tandis que les tours jumelles (par ailleurs hantées, mais ceci est une autre histoire...) se découpent dans l'alignement d'une muraille plus que centenaire (fig. 12 et 13). L'œil du passant est continuellement confronté à ces sauts dans le temps et dans l'espace. La diversité du bâti qui rassemble toutes les époques et tous les styles ainsi qu'une urbanisation peu planifiée font de Bangkok un vaste catalogue architectural à taille réelle.



Fig. 12



Fig. 13

Au bord des canaux, la disparité est la même que dans les voies terrestres. Coquettes maisons sur pilotis ou cabanes de tôle, immeubles bas ou tours résidentielles, tous les styles se côtoient. Atsiri Thammachot décrit ainsi l'habitat sommaire d'une femme seule avec deux enfants. Quelques années auparavant, elle était arrivée à Bangkok avec son mari, pleine d'espoir d'une vie meilleure. Mais la ville avait détruit son couple, la laissant désemparée sur le bord de ce *khlong*.



Fig. 12

Du moins ce qu'elle appelait « maison » depuis plusieurs années; depuis si longtemps quelle avait réussi à se persuader que c'en était vraiment une. Un assemblage de couvercles de caisses en bois et de morceaux rouillés de tôle ondulée dissimulé sous un pont qui enjambait un *khlong* à l'eau polluée. Une baraque construite pour les abriter, elle et ses deux enfants. La nuit, ils voyaient les étoiles, et le jour, les rayons du soleil. Si ça c'est une maison, alors comment appeler ces grands immeubles de chaque côté du *khlong*.

[Atsiri]

DES PRATIQUES DIVERSIFIÉES

Dans cet univers urbain si particulier, comment l'humain trouve-t-il sa place et réussit à organiser sa vie? L'un des problèmes récurrents de cette ville, qui transparaît aussi bien

Je sais bien qu'après que nous, humains, avons détruit la nature tout autour de nous, notre propre nature intérieure a été ravagée par la vie urbaine, le travail, la pollution, la circulation saturée. La vie de famille, qui constituait un hymne au bonheur de par son rythme et ses composantes, a basculé dans l'incohérence et l'instabilité.

[Sila]

dans la vie quotidienne que dans la littérature, est le transport. La configuration singulière de l'espace viaire, avec ces grandes avenues qui desservent des *soi* en impasse ou en « dents de peigne » induit une circulation difficile qui, même si la situation s'est améliorée ces dernières années avec les lignes de métro, la construction de

diverses voies rapides et la réorganisation du réseau, reste une préoccupation majeure des habitants de Bangkok. Dans sa nouvelle « Capitale » parue en 1983, Wanich Jarungidanan donne une description tout à fait réaliste d'un carrefour de la ville.

Le bus avance par à-coups car c'est l'entrée d'un rond-point. Des véhicules de toutes sortes se battent pour y entrer les premiers. Une voiture et un taxi tentent de s'infiltrer en même temps. Les voitures sont collées les unes aux autres en désordre, car personne ne veut céder le passage. Le bus dans lequel je suis bataille et parvient à passer le rond-point et à laisser derrière lui le chaos. Il s'agglutine dans la circulation et reste encore une fois immobile au feu rouge d'un carrefour. L'encombrement dure si longtemps que je descends un peu sur la chaussée pour diminuer mes courbatures. Comment les voitures pourraient-elles avancer? La traversée de cette ville est très difficile. Les feux de circulation n'ont pas de sens. Les voitures qui ont le feu vert ne peuvent pas avancer car des véhicules sont coincés au milieu du carrefour; elles restent là, sans bouger, à attendre que le carrefour se dégage. Mais ça n'arrive jamais! Les voitures avancent très lentement, restent bloquées. Chaque fois que les autos placées devant avancent, les autres suivent. Le feu vert passe au rouge; de l'autre côté, le feu rouge devient vert. Et tout revient au même, les voitures se traînent et s'immobilisent. Au moment où un policier vient s'agiter, les voitures coincées au milieu du carrefour désespèrent d'en bouger. Cela fait presque une demi-heure qu'elles sont immobiles.

[Wanich 1]

Marqueur de l'accession à une certaine aisance sociale, la voiture particulière est bien évidemment le moyen de transport le plus apprécié. Plus de quarante mille nouveaux véhicules sont immatriculés chaque mois à Bangkok. Win Lyowarin et Sila Khomchai, qui décrivent deux familles de la classe moyenne supérieure, décrivent ainsi la nécessité de posséder une voiture :

Voiture : Moyen de transport. En cinquième position sur l'échelle de l'indispensable pour les gens de la classe moyenne. Matériel qui transporte les millions de robots de Bangkok vers le bureau ou l'école.

Dans ce Bangkok des années 1990, où les gens doivent se lever à cinq heures du matin pour aller travailler, il y a... voitures (je laisse un espace libre parce que le nombre varie tous les jours). Il y a des centaines de nouvelles voitures qui sortent chaque jour. Gron! (Ça me fait penser à une truie féconde qui met bas). Le prix varie de pas plus de dix mille bahts à pas plus de un million de bahts.

[Win]

Le fait d'avoir une voiture, je ne le nie pas, nous permet d'élever notre position sociale. Mais plus important, nos corps commencent à se plaindre de ne plus pouvoir supporter d'être compressés dans la foule, ballottés par le bus pendant trois ou quatre heures, à avancer centimètre par centimètre dans une chaleur infernale. Même si on reste coincés dans les embouteillages pendant un bon bout de temps, c'est quand même plus agréable d'être au frais dans l'air conditionné et de pouvoir écouter de la bonne musique.

[Sila]

Les transports en commun sont cependant particulièrement développés. Il existe plusieurs réseaux de bus de confort variable (climatisé ou pas, bus ou mini-bus) qui sillonnent la ville de part en part et permettent de longs trajets à un moindre coût. Inaugurées le 5 décembre 1999, les deux lignes de métro aérien ont largement contribué à l'amélioration des conditions de circulation dans la capitale. En 2004, une ligne de métro souterrain a été ouverte et, depuis 2010, une nouvelle ligne aérienne relie le centre de Bangkok à l'aéroport international Suvarnabhumi.

La comparaison des deux extraits suivants est tout à fait parlante : alors que le héros de Wanich souffre de la chaleur et de la promiscuité dans un bus bondé, le personnage décrit par Sila se relaxe dans sa voiture climatisée et équipée de multiples avantages.

Je pousse pour monter, une jambe sur les marches, une main serrant un livre sur ma poitrine, me tenant à la porte de l'autre. Je me dis que je suis chanceux, que je suis monté dans le bus avant que la pluie ne tombe. [...] Je n'en peux plus. Mes bras fatiguent. J'essaie de me comprimer pour entrer dans le bus. J'arrive à monter sur la deuxième marche. [...] Ça fait déjà une heure que je suis dans le bus. Je suis encore très loin de chez moi. Je ferme les yeux de fatigue, soupire d'épuisement et de découragement. [...] L'inconfort dû à la chaleur et à l'odeur de la sueur fait que je me sens comme un prisonnier qu'on aurait attrapé et poussé dans ce bus pour l'emmener vers quelque destination inconnue, mais qui ne serait sûrement pas agréable. [...] Et moi je dois être là, assis, à souffrir, encore combien de temps ? Je suis dans ce bus depuis près de deux heures, à crever de chaud. La chaleur et la moiteur du bus n'ont pas baissé. J'ai l'impression que le bus va fondre. Je hoche la tête et souffle un peu d'air sur ma poitrine, découragé.

[Wanich 1]

Elle a rempli le siège arrière de la voiture avec un panier bourré de nourriture, une glacière dans laquelle fraîchissent des boissons, des petites choses à grignoter, des gâteaux, et même du tamarin frais, des groseilles à maquereau, une salière... Elle a mis aussi des sacs en plastique pour les déchets, un crachoir, un costume de rechange [...] Je ne stresse plus en circulant en voiture, même s'il y a dans Bangkok quelques millions de véhicules. Il est banal de rester arrêter au point de pratiquement camper dans la rue. [...] Les vitres de notre voiture sont teintées, comme celles de toutes les voitures alentour. Nous avons en plus un store en plastique. La climatisation est fraîche et humide. À la radio, un concerto de piano évoque un ruisseau, calme et tumultueux à la fois. [...] Notre monde intime flotte dans une atmosphère feutrée. [...] Je suis comme dans mon salon, sur mon canapé. Avec un peu de chance, je pense changer de voiture pour une plus grande, dans laquelle je pourrais installer une cuisine, des toilettes, une salle de jeux, et même un lit...

[Sila]

Outre les voitures particulières, plus de cent mille taxis (fig. 15) se croisent dans les rues de Bangkok. Bien loin du confort climatisé, les bus camionnettes (*song thaew*) (fig. 16) aux itinéraires un peu obscurs restent un moyen de transport très utilisé à l'intérieur des quartiers.



Fig. 15



Fig. 16

À l'entrée des soi, on trouvera souvent des groupes de moto-taxis dont les conducteurs en gilet fluo et numéroté sont des as du slalom. Pour quelques bahts, ils emmènent leurs passagers au bout des soi ou plus loin dans l'avenue et forment un véritable réseau parallèle de transport urbain.

Et soudain dans le tumulte écrasant de la ville, au milieu des milliers de véhicules de toutes sortes, un vendeur de nouilles ambulant occupe l'espace avec son triporteur (fig. 17), comme un éloge de la lenteur. Des employés en costume qui attendent le bus accroupis, un astrologue posé sur un trottoir, un chauffeur de *tuk-tuk* en pleine sieste (fig. 18)... Là encore, le contraste est frappant entre ces instants immobiles et la course effrénée des urbains.



Fig. 17



Fig. 18

La diversité infinie de l'offre commerciale est également un marqueur significatif de Bangkok. Au centre comme en périphérie, les centres commerciaux sont innombrables. Lieux de promenades et de rencontres climatisés, ils constituent pour les habitants de tous âges et de (presque) toutes conditions des endroits où l'on peut certes consommer sans modération mais surtout voir et être vus. Dans les centres commerciaux les plus populaires, comme Mah Boon Krong (fig. 19), il est intéressant de noter la reconstitution du commerce de rue : devant les boutiques de marques connues, les larges allées sont encombrées de stands précaires.

La plupart de ces centres commerciaux ont une offre très variée de restauration. Dans certains cas, on retrouve encore une fois une configuration proche de celle des marchés traditionnels : de nombreuses échoppes appâtent le client. Dans chacune d'elle, des spécialités sont présentées aux consommateurs. Mais, signe de modernité, le paiement se fait par « coupons » ou encore plus chic par cartes à puce, que le client aura achetés à une caisse centrale avant de choisir son repas. Armé de ses billets de papier ou de plastique, il pourra alors naviguer entre les différents saveurs et se composer un plateau.

Centre commercial: (*Point de vue du petit commerçant*) *Nouveau système de commerce libre qui transforme le petit commerce en « zéro commercial » [jeu de mot⁶].*

« Encore ! J'en ai marre, on y mange tous les jours. »
« Arrête de râler, Toï. On n'a pas le temps. Il sera déjà tard quand on arrivera à la maison. Tu dois encore faire tes devoirs. Tiens, voilà les coupons. Va te choisir quelque chose à manger... »

Coupon: (*mot occidental*) *Ticket que l'on échange contre une marchandise. Très populaire dans les grands restaurants de tous les centres commerciaux.*

[Win]



Fig. 19

« Dès la fondation de la ville, l'activité commerciale se manifestait par une grande mobilité, les hommes et les marchandises circulant librement sur le réseau des canaux. Les marchands ambulants continuent, de nos jours, à jouer un rôle majeur et à occuper l'espace urbain contemporain. La structure des *soi*, spécifique à Bangkok, permet le maintien de cette tradition ancestrale au cœur de la modernité. » (Boontharm 2005 : 366.)

Les marchands ambulants ou installés de façon précaire (fig. 20 et 21) sont omniprésents dans la capitale, aussi bien dans les avenues que dans les *soi*. Si leur présence dans les ruelles semble normale, il est plus étonnant de les trouver installés au pied des tours de bureaux ou devant des magasins de luxe ou des banques.



Fig. 20



Fig. 21

HARMONIEUSE BANGKOK : UN OXYMORE ?

Quand on interroge des touristes sur leurs impressions de Bangkok, la plupart utilisent les adjectifs « bruyant », « sale », « désordonné » voire même « terrifiant » ; au mieux, on entend « intéressant », « vivant » Mais « harmonieux » n'est sûrement pas le premier qualificatif qui leur vient à l'esprit. Pourtant, si l'on reste assez longtemps pour pratiquer et apprécier la ville, tous ces éléments disparates et imbriqués prennent leur place et donnent un sens au milieu urbain.

Si la notion de contraste est inhérente à la ville – toutes les agglomérations ou presque ont des quartiers anciens et des quartiers modernes – Bangkok, au-delà d'une simple juxtaposition des contraires, construit tout son sens grâce à cette diversité omniprésente, aussi bien dans la configuration de la ville que dans son architecture. Cette promenade dans les contrastes réels et littéraires de la ville conduit naturellement à penser que ce qui crée le lien entre toutes ces différences ce sont les pratiques, c'est-à-dire l'humain. Même si, comme le décrivent parfois les auteurs étudiés, le milieu urbain peut être destructeur, c'est par l'appropriation et l'utilisation de tous ces éléments hétéroclites de la ville par les habitants que Bangkok trouve toute sa cohérence et une certaine fluidité des pratiques. Grâce à leur sens de l'adaptation, leur ingéniosité et leur résistance passive qui leur permettent de mêler étroitement tradition et modernité, les Bangkokiens réussissent à rendre harmonieux ce qui, au premier regard, ne semble que contradictions.

Arrêtées en double file, de luxueuses voitures stationnent devant une échoppe de soupe de nouilles. Les conducteurs cravatés font sagement la queue en parlant de la hausse de la bourse et repartent avec des petits sachets de plastiques fermés par un élastique dans lesquels des nouilles aux saveurs prometteuses nagent dans un bouillon odorant. Si vous étonnez qu'ils aient choisi un endroit si ordinaire, et précisément ce stand alors que les autres sont vides, ils vous répondent avec la conviction de l'évidence : « Ce sont les meilleures nouilles de la ville ! ». Et ça, c'est vraiment Bangkok.

Notes

1. Ruelles.
2. Tous les extraits sont traduits par l'auteur sauf mention contraire.
3. Afin de ne pas surcharger la lecture, la liste des nouvelles dont sont tirés les extraits et citations est donnée en fin d'article.
4. Canaux.
5. Tous les extraits de Chart Korbjitti sont traduits par Marcel Barang.
6. « Centre commercial » se dit *sun kan kha*. Selon l'orthographe, sun peut signifier « centre » ou « zéro ».

Corpus

Hormis la nouvelle de Chart Korbjitti, traduite par Marcel Barang, les traductions intégrales des nouvelles ont été publiées dans l'ouvrage *Écrire Bangkok* (Pichard-Bertaux 2010).

[Atsiri] = Atsiri Thammachot, 1987 (1^{re} éd. : 1978), « thungkhra cha ni klai pai chak lamkhlong sai nan » [Il est temps à présent de partir loin de ce canal], *Khunthong chao cha klap muea fasang*, Bangkok : Ko Kai, p. 69-75.

[Chart] = Chart Korbjitti, 1983, *Rueang thammada* [Une histoire ordinaire], Bangkok : Khon Wannakam, 95 p.

- [Sila] = Sila Khomchai, 1996, « khropkhrua klang thanon » [Une famille dans la rue], *Khropkhrua klang thanon*, Bangkok: Mingmit, p. 75-84.
- [Wanich 1] = Wanich Jarungidanan, 1995 (1^{re} éd.: 1983), « mueang luang » [Capitale], *Soi diaokan*, Bangkok: Pheka, p. 37-56.
- [Wanich 2] = Wanich Jarungidanan, 1995 (1^{re} éd.: 1983), « ban rao yu nai ni soi diaokan » [Nos maisons étaient dans la même ruelle], *Soi diaokan*, Bangkok: Pheka, p. 37-56.
- [Win] = Win Lyowarin, 1996 (1^{re} éd.: 1995), « pathanukromchiwit chabap chonchan-klang krungthep » [Petit lexique de vie à l'usage des Bangkokiens de classe moyenne], *Amphet kamsuan*, Bangkok: Dok Ya, p. 177-203.

Références

- ASKEW, Mark, 2002, *Bangkok: Place, Practice and Representation*, Londres: Routledge.
- BOONTHARM, Davisi, 2005, *Bangkok: formes du commerce et évolution urbaine*, Paris: Recherches/Ipraus.
- CHARMES, Éric, 2002, « La trame viaire périurbaine de Bangkok face aux théories dominantes de l'action collective », *Autrepart*, 21: 17-26.
- [COLLECTIF], 1998, *Ruam botkhwam wa duai rueangsan ph. s. 1932-1997* [Florilège d'articles sur la nouvelle 1932-1997], numéro thématique de Phasa lae nangsue [Langue et livres], n° 29.
- DUBUS, Arnaud, 2011, *Thaïlande: histoire, société, culture*, Paris: La Découverte.
- GOLDBLUM, Charles, 2010, « Dynamique urbaine et métropolisation en Asie du Sud-Est: une perspective à partir de Bangkok et de Singapour », *Annales de géographie*, 671-672: 174-180.
- KERMEL-TORRES, Doryane (éd.), 2004, *Atlas of Thailand: spatial structures and development*, Chiang Mai: Silkworm Books.
- KORBJITTI, Chart, 1992, *Une histoire ordinaire* (trad. par Marcel Barang), Arles: Philippe Picquier.
- NUKUNKIT, Saithip, 1994, *Wannakam thai pachuban*. [Littérature thaïe contemporaine]. Bangkok: Mahawithayalai Sri Nakharin Wirot.
- PHILLIPS, Herbert (éd.), 1987, *Modern Thai Literature: With an Ethnographic Interpretation*, Honolulu: University of Hawaii Press.
- PICHARD-BERTAUX, Louise, 2010, *Écrire Bangkok: la ville dans la nouvelle contemporaine en Thaïlande*, Paris: Connaissances et Savoirs.
- WICHITWATHAKAN, Winyu *et al.*, 1975, *Kantuepto khong khetchumchon nai phak krungthepmahanakhon* [Urbanisation de la région de Bangkok], Bangkok: Association des Universités de Thaïlande.

Crédits

- Pierre Pichard est l'auteur des dessins (fig. 1, 2 et 3) qui illustrent la note de recherche. Il en détient les droits.
- Bruno Bertaux est l'auteur des photos (fig. 4 à 21) qui figurent dans la note de recherche. Il en détient les droits.