



HAL
open science

Les espaces publics en Europe à travers les guides de voyage. 1950-1970

Joanne Vajda

► **To cite this version:**

Joanne Vajda. Les espaces publics en Europe à travers les guides de voyage. 1950-1970. Espaço Público e Cidade Contemporânea. Espace public et ville contemporaine, Sep 2012, Porto, Portugal. hal-01770331

HAL Id: hal-01770331

<https://hal.science/hal-01770331>

Submitted on 18 Apr 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.

Les espaces publics en Europe à travers les guides de voyage. 1950-1970

EURAU'12

ABSTRACT. Studying some of the French language guides concerning Europe, published between 1950 and 1970, we can examine what is their approach of the urban public spaces.

To what extent do the guides give, on an European scale, an account of the shapes and uses of those urban spatial devices, considering usages, local or touristic practices, atmospheres but also the town morphology and its historic evolution?

It is particularly interesting to observe how travel guides describe the new urban development, especially in the context of the rebuilding after the Second World War. This enlightens us about the way one perceives and appropriates the public spaces depending on the manner of conceiving the urban landscape at a given moment.

KEYWORDS. urban space, public space, travel guide, town planning, urban development, mobility.

Joanne Vajda

**Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne
44, bd de Chézy
CS 16427 - 35064 Rennes cedex
j.vajda@rennes.archi.fr*

Introduction

À partir des problématiques urbaines actuelles, qui visent à intégrer une réflexion sur les espaces publics et à qualifier les espaces non-bâties en leur attribuant des usages, on se propose d'observer le discours que propagent les guides de voyage, instruments de diffusion d'une culture de masse¹.

Les contenus des guides de voyages ont été soumis à un protocole d'analyse lexicométrique² défini en fonction des particularités lexicales et contextuelles de ce type de média, grâce à une approche pluri et inter-disciplinaire. Il en découle une étude objective des discours des guides, qui permet de mettre en évidence le vocabulaire de l'espace urbain et d'étudier son emploi.

De l'analyse d'un corpus de guides en français de la période 1950-1970 couvrant plusieurs pays d'Europe³ se dégage une certaine vision de la composante essentielle du dispositif spatial urbain qu'est le réseau viaire (qui comprend les rues, les boulevards et les places).

1. La rue, un sillon dans l'espace bâti

La *rue* (et ses équivalents étrangers utilisés dans les dénominations locales) donne généralement des indications sur la topographie de l'espace urbain : elle *tourne, suit, traverse, monte, redescend*. La rue est large en Allemagne, plutôt étroite en Grande-Bretagne. C'est souvent la rue ancienne qui intéresse les guides, plutôt décrite par les espaces construits qui la bordent : *vieilles maisons* en Hongrie, *maisons à pignon* en Allemagne, *maisons pittoresques* ou *curieuses* en Grande-Bretagne. Il n'y a qu'en Italie que la *via* peut être *moderne* et *curieuse*. Il n'y a que dans le guide sur la France que les termes *rue* et *axe* sont associés, ce qui fait référence à l'axialité des compositions urbaines et à la perception visuelle que l'on en a. L'association *rue-mail* est aussi une spécificité française.

Lorsque les auteurs des guides s'attardent sur des descriptions de rues c'est parce qu'il s'agit d'*artères* commerçantes et animées (France, Autriche, Hongrie, Allemagne, Italie), faisant parfois le lien entre deux quartiers, telle la *via Roma* à Palerme, une « artère vaste et animée qui unit la ville moderne au quartier de la gare » (Guide Bleu, Italie, 1968, p. 811). Lorsque la question de la perception visuelle est prise en compte, certaines descriptions associent le paysage environnant au paysage urbain, telle à Catane, où « la longue *via Etnea*, artère principale de la cité, très animée [...] offre une belle perspective sur le volcan lointain. » (Guide Bleu, Italie, 1968, p. 857).

La rue s'intègre dans un dispositif urbain plus vaste, étant systématiquement associée à d'autres types d'espaces urbains (place, boulevard, avenue). En France, la *rue* est liée au *quartier* et au *faubourg*. Dans le guide sur la Hongrie, le terme *quartier* associé à la rue est utilisé pour désigner des parties de villes ayant une physionomie propre et une certaine unité sociale.



Fig. 1. Plan de Palerme.

2. Le boulevard, symbole de la modernité

C'est en France et en Belgique que les descriptions de boulevards, perçus comme des artères de la ville moderne, sont les plus riches. En France, des quartiers neufs se développent au-delà de la ceinture des boulevards, comme à Orléans. C'est pourquoi le Guide Bleu (1956) pousse le lecteur à s'aventurer hors de ces limites, comme à Toulon, où il l'incite à « parcourir le boulevard qui dessert le nouveau quartier (1937) de « Super-Toulon » (p. 421).

En province, les boulevards sont parfois des éléments constitutifs d'une centralité. Ainsi, « Châtellerault a pour centre le *boulevard de Blossac*, belle promenade [...], où se voient l'hôtel de ville, le théâtre, le monument de 1914-1918, le château d'eau et l'église Saint-Jean-Baptiste. » (p. 649).

On incite les touristes à faire le tour des boulevards qui entourent les villes, à cause des points de vue qu'ils offrent sur le paysage, comme à Rodez, à Brest ou à Pau. Parfois, les boulevards servent à contourner la ville lorsqu'on ne doit pas s'y arrêter (Valenciennes, Troyes, Poitiers ou Arles).

Le guide accorde rarement aux boulevards des qualificatifs, qui permettraient de rendre compte de leur ambiance, mais la présence d'un astérisque signale leur intérêt au lecteur. Les « boulevards ombragés » désignent des artères importantes, plantées de platanes (Digne) ou d'ormes (Chartres).

La description de Royan montre comment les boulevards participent à la composition de l'espace urbain. Le boulevard Botton est un boulevard « dont la courbe harmonieuse porte une *façade* continue d'immeubles modernes. En arrière du boulevard Botton, le *centre commercial* de la nouvelle ville est d'ores et déjà reconstruit, de part et d'autre du boulevard Aristide-Briand. Au-delà du casino, la Grande-Conche est bordée sur 2 k. par le superbe *boulevard Frédéric-Garnier* qui forme la façade du *Parc*. » (p. 686).

Le *boulevard* est largement associé aux stations balnéaires. Le « boulevard maritime » (Dieppe) ou boulevard du Front-de-Mer (Antibes) constitue la « promenade habituelle des étrangers » tel La Croisette à Cannes, offrant de belles vues sur la vieille ville, sur l'Estérel et sur les îles de Lérins et permettant de rejoindre les bains de mer et autres distractions, tel le *Palm Beach Casino*.



Fig. 2. Plan de Bruxelles.

En Belgique, dès la première page du Guide Bleu (1971), la description de Bruxelles intègre des informations sur les boulevards. On leur reconnaît tout d'abord leur fonction commerciale et de lieu de divertissement : les boulevards Anspach et Adolphe-Max « forment le « boulevard » par excellence de Bruxelles », avec ses magasins, restaurants, cafés et cinémas » (p. 115). On insiste ensuite sur les aménagements récents qui favorisent la circulation automobile : « La voirie, tout au long des boulevards circulaires, a été totalement modifiée à l'occasion de l'exposition internationale de 1958 ; de nombreux passages souterrains pour voitures et une longue passerelle, permettent de franchir facilement les principaux

carrefours. » (p. 116) La 7^e promenade, parmi les 16 proposées à Bruxelles, concerne ces boulevards circulaires.

Comme dans d'autres villes européennes, les fortifications cèdent la place aux boulevards modernes. Lorsque la topographie le permet (Liège, Luxembourg), le boulevard acquiert une nouvelle fonction en devenant un lieu de contemplation de la ville et du paysage.

L'analyse lexicométrique met en évidence l'intérêt des Guides Bleus sur l'Autriche (1960) et l'Allemagne (1964) pour les boulevards circulaires (Ring), en tant que symboles de la modernité, alors que s'achève la rédaction du plan d'urbanisme directeur de Paris qui prévoit la construction du boulevard périphérique.

À Vienne le remplacement des remparts un siècle plus tôt « par une voie triomphale, le *Ring*, c'est-à-dire l'Anneau, boulevard semi-circulaire, de caractère monumental, qui relie la vieille ville à ses faubourgs » (p. LXXXVII), suscite toujours l'admiration. C'est par le Ring « boulevards à deux allées, bordés de grands édifices publics » (p. 233) que démarre la découverte de la ville.

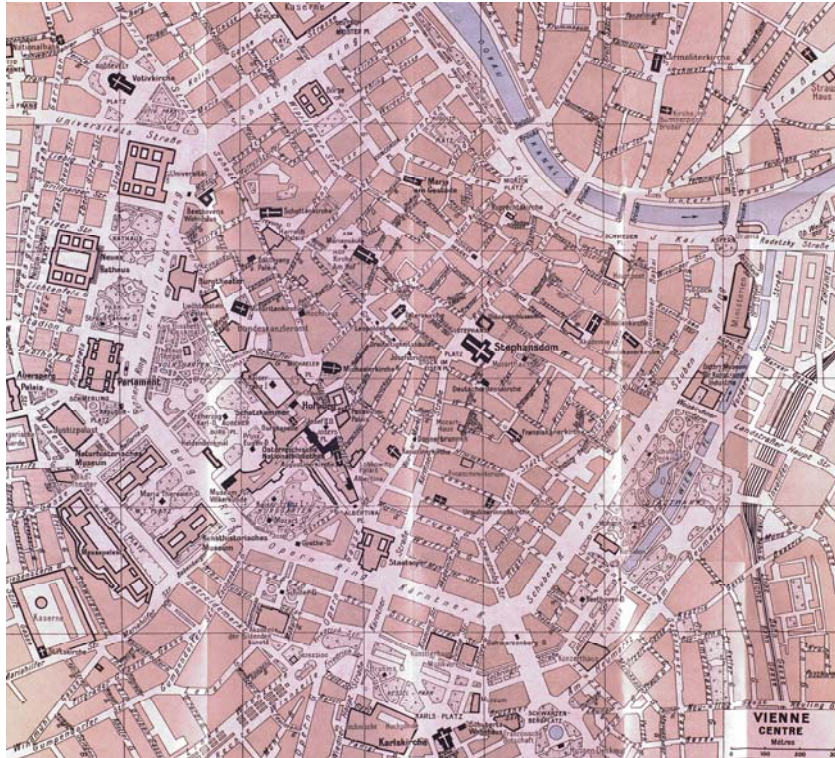


Fig. 3. Plan de Vienne.

Le guide met en évidence le plan urbain de Klagenfurt, qui « avec ses larges artères, tracées sur un plan régulier, ses beaux édifices et son *Ring* circulaire (suite de boulevards ombragés [...]), offre un aspect cossu et reposant. » (p. 213).

Le Ring est aussi un moyen de contournement des villes et une artère sur laquelle s'implantent d'autres fonctions urbaines. À Wiesbaden en Allemagne, c'est sur le

Ring, qui « canalise les touristes motorisés en provenance de presque toutes les directions » (p. 528), que l'on trouve la gare centrale et des jardins.

À Cologne, le guide propose un itinéraire spécial (p. 685-688) qui suit les boulevards circulaires, qui prennent des allures différentes, alternent avec les places et semblent surtout destinés à la promenade. La différence entre *avenue* et *boulevard* n'est pas très claire dans l'esprit de l'auteur. Ainsi, le Deutscher Ring devient « une large et belle avenue dont le milieu est occupé par des jardins avec pièces d'eau ». Le Kaiser-Wilhelm Ring est une « promenade bordée de grands immeubles et ornée de douze fontaines (illuminées le soir) au milieu de parterres de fleurs et de gazon », le Hohenzollernring est un « grand boulevard orné de magasins, de cinémas, de restaurants et de bars » et le Sachsenring est « un beau boulevard orné de parterres ».

En Italie, le boulevard circulaire semble conçu pour protéger certaines villes (Rome, Latina, Lodi) et en éviter d'autres (Udine, Grosseto), dont la visite ne semble pas indispensable. À Modena, le boulevard circulaire entoure la vieille ville et dessert les quartiers modernes en plein développement. À Macerata, le boulevard circulaire représente l'entrée de ville.

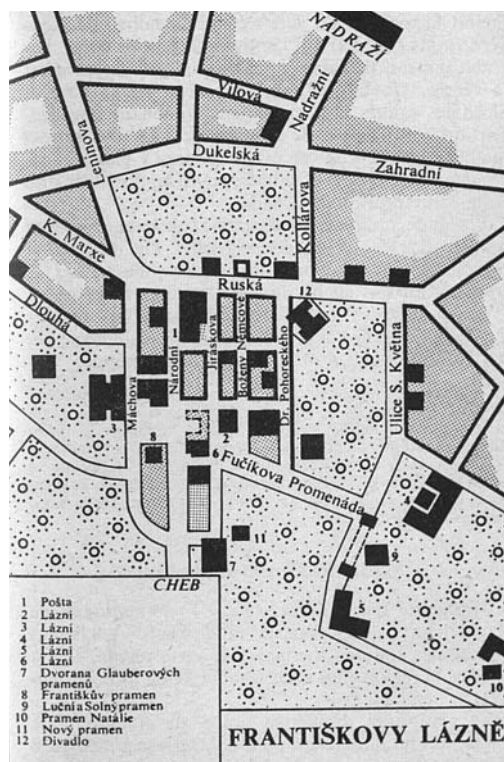


Fig. 4. Plan de Františkovy Lázně.

Le terme *boulevard* (ou son équivalent étranger) est absent du guide sur la Tchécoslovaquie et n'est utilisé que pour la ville de Szeged en Hongrie, ce qui montre que le guide Nagel hésite à caractériser une voie lorsque la dénomination dans la langue d'origine ne le permet pas.

3. La place une forme urbaine floue

Dans les guides, les places sont souvent décrites par les édifices qui les entourent ou par les monuments, statues ou fontaines qu'elles mettent en valeur. Dans le cadre de cette étude, il nous a semblé intéressant de saisir ce que les guides retiennent de la *place* en termes de forme géométrique et d'ambiance et comme élément d'un dispositif spatial urbain plus vaste.

La géométrie des places intéresse peu les guides. En Hongrie et en Grande-Bretagne, ils n'y a pas de précisions à ce sujet, très peu de places sont décrites par les formes en Allemagne, Autriche et Tchécoslovaquie. En Italie, il ne semble y avoir que deux places circulaires (Naples et Arezzo) et une « presque circulaire » (Montefalco). En France, le guide mentionne deux places circulaires parisiennes (place d'Italie et place des Victoires), une place semi-circulaire (Paris, place Vauban), une place rectangulaire (Rennes, place du Palais), deux places triangulaires (Périgueux, Moncontour) et une place longue (Nancy, la place de la Carrière). La place de la Concorde à Paris est décrite comme un « carré de 250 m de côté » (p. 14), la place des Vosges comme « un carré parfait » (p. 16). En Belgique, seule la forme de sept places est mentionnée, dont quatre se trouvent à Bruxelles. Parmi elles, il y a la Grand'Place, un rectangle de 110m x 68m. Les dimensions des places sont rarement précisées, le touriste doit généralement se contenter d'appréciations relatives, de type « petite place » ou « vaste place », rapportant la surface de la place à la surface de l'espace urbain décrit. Ainsi, l'espace situé devant Buckingham Palace à Londres et la place de Yarmouth (île de Wight), petit port de 900 habitants, sont de « vastes places ». De même, selon l'étendue que les guides consacrent à la description de certaines villes, la perception de leur échelle devient difficile. Ainsi, la visite de Diekirch, petite ville du Luxembourg (5000 habitants), qui occupe une page, inclut l'Esplanade, la place de l'Etoile, la place d'Armes et la « vaste » place Guillaume (p. 704).

La question de la forme géométrique permet aux guides de définir des places ayant des caractéristiques particulières, ce qui incite aussi les auteurs à passer outre les définitions classiques. Ainsi, en Autriche, à Linz, « la Promenade est une vaste place en équerre, plantée d'arbres et entourée d'importants édifices » (p. 188), et à Innsbruck, la Maria-Theresien-Strasse a plutôt l'aspect d'une place. À Vienne, « au carrefour de l'Opéra et du Ring, se trouve le Passage de l'Opéra, inauguré en 1955, auquel donnent accès sept paires d'escaliers roulants [...]. C'est une vaste place souterraine et circulaire. Le centre est formé par un café autour duquel sont installés des magasins élégants, un bureau d'information pour les touristes, des toilettes et des cabines téléphoniques » (p. 234). Le Graben « est une longue place, ou plutôt une large rue » (p. 266), tout comme le *Prinzipalmarkt* à Münster (Allemagne).

4. La place, des centralités urbaines affirmées

Les places décrites dans les guides sont des lieux animés qui constituent plusieurs types de centralités, qui se retrouvent parfois dans une même ville :

- la centralité « historique » : la place comme centre de la vieille ville (Grand'Place à Bruxelles),
- la centralité « administrative » : la place comme lieu de représentation du pouvoir (place de la Monnaie à Bruxelles),

- la centralité « de représentation » : la place comme « centre de la ville pour les étrangers » (place Royale à Pau) ou comme lieu de rassemblement, pour les fêtes et les manifestations (Place Venceslas à Prague),
- la centralité « géographique » (Friedrich-Wilhelm Platz à Aix-la-Chapelle, qui est aussi le lieu de rendez-vous des étrangers),
- la centralité « touristique » : la place comme lieu regroupant les principaux objectifs touristiques (place Žižka à Hradec Králové en Tchécoslovaquie),
- la centralité « de la cité moderne » (Kröpcke à Hanovre),
- la centralité « commerciale » : la place comme lieu d'échanges commerciaux, les places de marché ou celles où se tiennent des événements occasionnels, marché aux puces, marché des antiquaires, etc.
- la centralité « de mobilité » : la place comme lieu de connexion (Sztálin-tér à Gyöngyös en Hongrie, point de départ de 180 lignes d'autocars, la plus importante gare routière d'Europe centrale).

Certaines places regroupent plusieurs centralités, tel le Markt, à Brême, à la fois *place du marché*, lieu historique et cœur vivant de la cité, autour duquel « se groupent les grands édifices publics qui président à sa vie nationale, économique et religieuse » (Allemagne, p. 1104), ou la place Léopold, à Namur, important carrefour bordé par un grand complexe commercial et la gare routière. À Gênes, la piazza de Ferrari est à la fois le centre géographique, culturel (on y trouve un théâtre et l'Académie des Beaux-Arts), judiciaire (le palais de justice est dans le palais ducal) et économique (on y trouve la Bourse, le Crédit Italien et le Palais de la Navigation).

La place est parfois décrite comme un lieu offrant un panorama sur les alentours, la ville ou la campagne (Italie, Belgique et Luxembourg).

Les auteurs de guides mentionnent l'existence de places plantées, « ombragées » (Italie, Allemagne et Belgique). En Italie, la description urbaine inclut même des esplanades « ombragées », contredisant ainsi la définition de l'esplanade, vaste place dégagée. Le guide met par ailleurs en évidence l'existence d'un véritable dispositif urbain qui intègre la place. Ainsi, le lecteur est invité à parcourir Sienna (70 000 habitants) en traversant treize places.

En Hongrie, quoique le guide Nagel s'intéresse peu aux caractéristiques des places, se dessine, à travers l'exemple de Szeged, tout un système urbain composé d'espaces fonctionnels (place de marché), espaces de représentation (Széchényi-tér où est implanté l'hôtel de ville et Dóm-tér, la plus belle place du pays où se trouvent les bustes de Hongrois célèbres) et espaces de sociabilité (Dugonics-tér, lieu animé).

Le guide sur la France décrit de véritables systèmes, formés de places et de voies de circulation. Ainsi, « le centre vivant de Bordeaux est formé par le vaste triangle dessiné par le cours de l'Intendance, les allées de Tourny et le cours Georges-Clemenceau, triangle dont les places de la Comédie, de Tourny et Gambetta occupent les trois sommets » (p. 692). Certaines descriptions de villes font apparaître des ensembles urbains composés de systèmes de places ayant une cohérence architecturale (Arras). Ailleurs, le guide montre un système qui s'est constitué progressivement, au fur à mesure de l'évolution de la ville (Reims).



Fig. 5. Plan de Bordeaux.

Parmi les éléments du dispositif urbain décrits par les guides, on retient aussi le *square*, dont le statut est ambigu. En Grande-Bretagne, le terme apparaît avec différents sens : dans la dénomination d'un lieu (Albert Square), dans l'acception française (un jardin public situé au centre d'une place), pour désigner le square anglais (un espace libre au centre d'un îlot rectangulaire, utilisé par les habitants de l'îlot) ou pour désigner une place. Par rapport à l'acception française, le Lincoln Inn Fields est décrit comme « l'un des plus vastes squares de Londres » (p. 221). À Tunbridge Wells, le *Pantiles* est une « sorte de square entouré de magasins avec des galeries pour abriter les promeneurs » (p. 134).

Les guides s'intéressent davantage au fait que l'existence d'une place implique une concentration d'activités, des usages particuliers et des pratiques spécifiques de l'espace. Ils fondent plutôt leur discours sur l'ambiance. Le terme « pittoresque » est lié au charme d'un lieu et à l'ambiance qui y règne plutôt qu'à l'acception dans lequel l'utilise Camillo Sitte pour introduire l'idée d'un tracé souple dans l'espace urbain en l'opposant aux systèmes géométriques. La forme et la taille ne sont mentionnées que lorsqu'elles semblent contribuer à la qualité esthétique de l'espace.

5. Les plans d'urbanisme de la Reconstruction

Dans le Guide Bleu de la France (1956), les opérations urbaines de la Reconstruction occupent une place importante, alors que certaines ne sont pas encore achevées.

Tantôt penchant vers un idéal de reconstruction régionaliste, voire à l'identique, tantôt appréciant les innovations urbaines issues des réflexions menées par les architectes de l'époque, le même guide rend compte des différentes tendances et permet de déceler les confrontations qui ont lieu à ce moment concernant la façon d'imaginer la ville.

Le guide s'enthousiasme pour Le Havre où Auguste Perret « a conçu un plan grandiose et très moderne parfaitement adapté à la vie actuelle : les immeubles, tous prismatiques, s'ouvrent sur de larges cours-jardins gazonnées et sont axés sur la place de l'Hôtel-de-Ville qui a 224 m. sur 244 m » (p. 481). L'auteur rajoute : « Au N., la rue de Paris conduit à la place de l'Hôtel-de-Ville d'un très beau style monumental moderne. » Cette formulation semble approuver les théories urbaines de Camillo Sitte selon lesquelles la qualité de l'espace public dépend de la monumentalité des bâtiments publics qui le composent.

L'auteur semble être un connaisseur de l'œuvre de Perret, car dans le guide, il mentionne surtout les réalisations à travers lesquelles celui-ci expérimente les principes constructifs qu'il mettra en œuvre au Havre.

Bien que les descriptions d'espaces urbains ne soient pas très détaillées, on s'aperçoit que le guide s'attache à rendre compte des énormes changements subis par les villes françaises après la Seconde Guerre mondiale, suite à une politique volontariste de reconstruction. En évoquant les « plans grandioses » et les cités conçues suivant les principes de l'urbanisme moderne, le guide incite le touriste à s'y rendre et le rassure en lui permettant d'avoir déjà un avis sur ces réalisations récentes.

Bien que le vocabulaire utilisé soit relativement modeste et les informations fournies plutôt succinctes, ce guide a le mérite de parler d'urbanisme moderne et des différentes postures adoptées (reconstruction à l'identique, inspirée du style régional, pastiche des styles anciens ou intégrant les principes de la Charte d'Athènes), alors que les guides concernant les autres pays se préoccupent peu de populariser une vision moderne de l'architecture et l'urbanisme.

Conclusion

Dans les guides de la période 1950-1970 les espaces non-bâti apparaissent surtout liés aux diverses fonctions urbaines. Cependant, ces publications montrent l'existence de dispositifs urbains complexes et variés, formés à partir des mêmes éléments de base (la rue, le boulevard, la place, etc.) qui jouent, comme on l'a vu, des rôles différents par rapport aux pratiques urbaines et aux usages. Alors que la place est un élément constitutif de différentes formes de centralités, le boulevard apparaît comme un symbole de la modernité, un espace à plusieurs vitesses, tantôt lieu de promenade tantôt voie de circulation automobile, tantôt lien entre la ville et sa périphérie tantôt voie de contournement. Les guides donnent surtout à voir la dimension culturelle de l'espace public, qui permet à chaque ville de se forger une identité propre.

Les guides de la période 1950-1970 restent toutefois superficiels au sujet de la description des dispositifs urbains, qu'ils ont du mal à qualifier. Le discours des spécialistes de la ville, mais aussi les intentions et les réflexions des architectes et des urbanistes restent étrangers au grand public. Les guides de l'époque, qui sont pourtant un outil de vulgarisation culturelle pour les masses, font peu d'efforts pour les rendre accessibles à leurs lecteurs.

Ceci pourrait en partie expliquer les difficultés que l'on a aujourd'hui à trouver le vocabulaire adéquat pour décrire les espaces publics, de manière à convaincre les acteurs de la fabrication urbaine de l'utilité de leur donner une qualité de vie pour les intégrer dans le paysage de la ville.

Bibliographie

CHABAUD, Gilles, COHEN, Évelyne, COQUERY, Natacha, PENEZ, Jérôme (textes réunis par), *Les Guides imprimés du XVI^e au XX^e siècle. Villes, paysages, voyages*, Colloque 1998, Université Paris VII, Paris, Belin, 2000, 703 p.

COHEN, Évelyne, TOULIER, Bernard, VAJDA, Joanne (dir.), « Le patrimoine des guides, lectures de l'espace urbain européen », *In Situ* [En ligne], revue des patrimoines, 15 | 2011, mis en ligne le 28 juin 2011, consulté le 28 mars 2012. <http://insitu.revues.org/111>

VAJDA, Joanne, « Les guides de voyage en Europe (XIX^e-XX^e siècle), instruments de diffusion d'une culture architecturale », in Cohen Évelyne, Monnier Gérard (dir.), « L'architecture et ses images », *Sociétés et représentations*, n°30, Publications de la Sorbonne, décembre 2010, p. 141-156.

VAJDA, Joanne, MARTINEZ, William, « Guides de voyage et lectures urbaines dans l'espace européen.

XIX^e-XX^e siècles », *Le Temps des Médias*, n°13, Hiver 2009-2010, p. 255-261.

VAJDA, Joanne, « L'élite voyageuse et la transformation de l'espace urbain parisien. L'exemple de la rue de la Paix et de l'avenue des Champs Elysées », in Philippe DUHAMEL, Rémy KNAFOU (dir.), *Mondes urbains du tourisme*, Paris, Belin, 2007, p. 116-127.

VAJDA, Joanne, « Paris en huit jours. À la découverte de la ville à travers les guides, les journaux pour touristes et les récits de voyage. 1855-1937 », *Sociétés et représentations*, n°21, avril 2006, p. 255-273.

Biographie

Joanne Vajda est architecte DPLG, diplômée de l'Ecole d'Architecture de Paris La Villette en 1995. Elle a un doctorat en Histoire et Civilisations, obtenu en 2005 à l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales. Elle enseigne en école d'architecture depuis 1995 et est actuellement maître assistant dans le champ Ville et Territoires – Urbanisme et projet urbain, à l'Ecole Nationale Supérieure

d'Architecture de Bretagne. Elle exerce au sein de l'agence ThomasVajda architectes.

Ses recherches portent sur la transformation de l'espace urbain européen depuis le milieu du XIX^e siècle jusqu'à nos jours. Avec Evelyne Cohen et Bernard Toulhier, elle a coordonné une équipe pluridisciplinaire, composée d'architectes, d'historiens, d'historiens de l'art, de géographes, de spécialistes de guides, de statisticiens et de lexicographes, qui mène depuis 2006 une recherche sur la construction des espaces urbains en Europe à partir des représentations qu'en donnent les guides de voyage. Cette recherche a été menée en collaboration avec le Pôle Sciences de la Ville de l'Université Paris 7 Denis Diderot, la Direction Générale des Patrimoines, du Ministère de la Culture et le Centre d'histoire de l'art André Chastel de l'Université de Paris IV Sorbonne. Depuis 2010, sont associés à cette recherche l'École Nationale Supérieure des Sciences de l'Information et des Bibliothèques (ENSSIB), le Centre Gabriel Naudé et l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne (ENSAB).

Notes

¹ Cette étude fait partie d'une recherche plus vaste, menée sous la coordination scientifique d'Evelyne Cohen, Bernard Toulhier et Joanne Vajda, concernant la construction des espaces urbains en Europe à partir des représentations qu'en donnent les guides de voyage, depuis le milieu du XIX^e siècle jusqu'à nos jours. Voir <http://insitu.revues.org/111>

² Le protocole, qui croise statistique textuelle et plusieurs méthodes de cooccurrences, constitue un apport méthodologique original à l'étude des guides. Il a été défini en collaboration avec William Martinez, Instituto de Linguística Teórica e Computacional (ILTEC), Lisbonne.

³ L'étude concerne huit guides en français, couvrant les pays suivants : Allemagne (1964), Autriche (1960), Belgique/Luxembourg (1971), France (1956), Îles Britanniques (désormais désigné par Grande-Bretagne, 1958), Hongrie (1957), Italie (1968), Tchécoslovaquie (1967). Les guides sur la Hongrie et la Tchécoslovaquie sont des guides Nagel, les autres sont des Guides Bleus.

Légendes

Fig. 1 Plan de Palerme. AMBRIERE, Francis (dir.), *Les Guides Bleus, Italie*, Paris, Libr. Hachette, 1968, p. 804-805. ©Guide Bleu Italie, éd. Hachette, Paris, 1968.

Fig. 2 Plan de Bruxelles. AMBRIERE, Francis (dir.), *Les Guides Bleus, Belgique Luxembourg*, Paris, Libr. Hachette, 1971, p. 160. ©Guide Bleu Belgique Luxembourg, éd. Hachette, Paris, 1971.

Fig. 3 Plan de Vienne. AMBRIERE, Francis (dir.), *Les Guides Bleus, Autriche*, Paris, Libr. Hachette, 1960, p. 224-225. ©Guide Bleu Autriche, éd. Hachette, Paris, 1960.

Fig. 4 Plan de Františkovy Lázně. CHYSKY, Jiri (dir.), *Les Guides Nagel, Tchécoslovaquie*, 4^e éd., Genève, Nagel, 1967, p. 127.

Fig. 5 Plan de Bordeaux. AMBRIERE, Francis (dir.), *Les Guides Bleus, France en un volume*, Paris, Libr. Hachette, 1956, p. 692-693. ©Guide Bleu France, éd. Hachette, Paris, 1956.