

## НАЗВАНИЯ СТАНЦИЙ МЕТРО КАК ИНСТРУМЕНТ ДИСКУРСИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ: НА ПРИМЕРЕ ФРАНЦУЗСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

**Д.Д. Холодова**

*Национальный институт восточных языков и культур, Париж, Франция*

В статье сравниваются принципы номинации, применяемые в метро Парижа, Лиона и Марселя. Эмпирическая база исследования составляет 374 названия станций метро (305 в Париже, 40 в Лионе и 29 в Марселе). Названия станций изучаются на базе двух групп критериев. Первоначальный анализ учитывает связь названия станции метро с географией города: выявляется, что названия большинства станций метро обусловлены наименованиями окружающих городских пространств и объектов. Далее уделяется внимание семантике названий станций. Отмечается, что названия станций метро помимо первичной социопрагматической функции локализации в городском пространстве обладают также и скрытой символической функцией, которая превращает топонимы метро в инструмент «мягкой силы». Названия станций метро отражают определенные представления об истории страны, а также об основных компонентах национальной и региональной идентичности. Автор показывает, что принципы номинации станций метро варьируются в зависимости от административного статуса обслуживаемого метро региона. Столичный метрополитен транслирует идею национального величия и подчеркивает особую роль Франции в мировой истории как автора многочисленных военных побед, родины всемирно известных личностей (художников, исследователей, философов и т. д.) и носителя универсальных политических идеалов и ценностей. Париж в названиях станций метрополитена предстает как мировая столица, город творческий, интернациональный, борющийся за соблюдение основных принципов демократии. Региональные системы метро в свою очередь отражают основные компоненты региональной идентичности, непосредственно связанные с местной историей. Метро Лиона при этом становится своеобразным средством самопрезентации и делает акцент на личностях и событиях, прославивших город за пределами региона и страны. Названия станций метро в Марселе обращаются прежде всего к жителям самого города и призваны напомнить им о славных страницах их общего прошлого.

*Ключевые слова: семиотика города, названия станций метро, принципы номинации, метро Парижа, метро Лиона, метро Марселя, дискурс власти*

### Введение

Для жителей крупных городов метро давно стало неотъемлемой частью повседневной жизни. В Париже, например, горожане в среднем проводят в подземке по полтора часа в день вне зависимости от дня недели. При этом метро признается парижанами наиболее удобным видом транспорта для совершения поездок из дома на работу или к месту учебы, а также для осуществления рекреационных целей (отдыха, туризма, спорта, совершения покупок, вылазок на природу и т. д.)<sup>1</sup>.

Важную роль во взаимодействии между метро и его пользователями играет язык. Вербальные средства присутствуют на указателях, информационных панно и в звуковых объявлениях, призванных обеспечить эффективность перевозок и безопасность пассажиров. Одним из самых ярких и,

вероятно, наименее изученных примеров использования языка в метро являются названия станций. Пассажиры метро видят названия станций каждый день: непосредственно в подземке – на платформах, в вагонах поездов, на схемах метрополитена, а также вне метрополитена, на улицах города. Названия станций метро буквально бросаются в глаза: в письменном виде они часто обозначаются заглавными буквами на контрастном фоне, что обеспечивает их лучшую распознаваемость. Зачастую пользователи метро считают названия станций автоматически, не обращая особого внимания на их значение. Топонимы метро, таким образом, отпечатываются в сознании пассажиров, подспудно оставляя след в коллективном бессознательном.

Предметом данного исследования является семиотика французского метро как отражение лингвокультурного ландшафта мегаполиса в эпоху глобализации. Предлагаемая вниманию читателя статья встраивается в череду схожих по тематике работ, посвященных анализу лингвокультурных

<sup>1</sup> Сайт мэрии Парижа, раздел «Bilan des déplacements à Paris en 2021». Доступно по: <https://www.paris.fr/pages/bilan-des-deplacements-a-paris-en-2021-21167> (дата обращения 15.11.2022).

оснований номинации станций метро в таких городах, как Мехико [1], Брюссель [2], Москва [3], Сингапур [4], Бангкок [5] и в более общем плане продолжает изыскания в области топонимики городских навигационных систем [6–9] и изучения города как коммуникативно-дискурсивного пространства [10–15]. Новизна настоящего исследования заключается в том, что в нем впервые проводится сравнительный анализ принципов номинации станций метро столичного и регионального уровней. Сопоставление разноуровневых систем позволяет сделать выводы о том, что выбор названий станций метро во многом определяется административным статусом региона и непосредственным образом отражает его историю и политическую позицию.

Настоящая работа может быть отнесена к направлению так называемых критических топонимических исследований (*critical place-name studies*), целью которых является анализ топонимов как особой формы реализации властных отношений, неразрывно связанных с языковой политикой в сфере актуализации национальных и региональных культурных ценностей. Традиционный анализ, предполагающий обращение к истории и этимологии топонимов, в данном случае отходит на второй план и становится инструментом для последующего изучения семиотики. Подробное обоснование обозначенного теоретического подхода предложено в работах R.S. Rose-Redwood [16], L. Berg и J. Vuolteenaho [17], а также в специальном выпуске журнала “*L’Espace Politique*” [18].

### Методы и материал исследования

Материалом для исследования послужили названия более трехсот семидесяти станций метро в таких городах, как Париж, Марсель и Лион<sup>2</sup>. Выбор обозначенных систем метро был в первую очередь обусловлен демографическими данными: Марсель и Лион являются вторым и третьим после Парижа городами по численности населения во Франции. Система парижского метро – одна из старейших в Европе (первая ветка метро была открыта в 1900 году), она насчитывает на сегодняшний день 305 станций. Сеть пригородных наземных железнодорожных линий RER при этом в работе специально не рассматривается. Лионский метрополитен является второй системой метро, открывшейся во Франции (первая линия метро была открыта в 1974 году), он насчитывает на сегодняшний день 40 станций. Метро Марселя, построенное третьим (первая линия была открыта в 1977 году), на настоящий момент включает 29 станций.

Отобранные методом сплошной выборки названия станций метро были проанализированы на

базе двух групп критериев: во-первых, с учетом географического положения станции и ее интеграции в окружающую городскую среду; во-вторых, с точки зрения лингвокультурологических факторов, лежащих в основе этимологии названий станций.

Результаты исследования будут представлены в трех отдельных разделах, посвященных принципам номинации, свойственным парижскому, лионскому и марсельскому метрополитенам соответственно, за которыми последует заключение, где мы постараемся выявить общие тенденции, лежащие в основе принципов присвоения названий станциям метро в различных регионах Франции.

### Результаты и дискуссия

#### 1. Парижский метрополитен

На первый взгляд, система номинаций станций парижского метро основана исключительно на принципе практичности. Исторически парижское метро проектировалось для удовлетворения транспортных потребностей местных жителей. Инженерам парижского метрополитена было поручено разработать практичную и экономичную транспортную систему, способную обеспечить эффективную перевозку граждан, а значит, гарантировать быстрое и регулярное движение поездов, комфортное и безопасное перемещение пассажиров внутри метро, а также простое и удобное обнаружение станций на карте города. Компания RATP, управляющая парижским метро, по сей день руководствуется обозначенными принципами и применяет их, в частности, при номинации станций. В специальной документации, регулирующей выбор названий станций парижского метрополитена, подчеркиваются три ключевые функции, которые должен выполнять топоним: 1) информационная: название станции должно в первую очередь способствовать быстрой и комфортной ориентации пассажиров внутри метро; 2) топонимическая: названия станций интегрированы в существующее городское пространство и должны отражать географию города, его районы, магистрали, основные объекты и пр.; 3) связующая: названия станций метро должны перекликаться с топонимами других транспортных систем, обеспечивая тем самым целостность и функциональность комплексной транспортной инфраструктуры города.

Названия станций метро, таким образом, наделяются в первую очередь социопрагматической функцией, которая делает топонимы базовым инструментом локализации. Действительно, в отличие от пользователей наземного транспорта, пассажиры метро, путешествуя под землей, не всегда имеют четкое представление о пересекаемых городских территориях. Включаясь в сложную городскую среду, метрополитен создается как вторичная семиотическая система, которая накладывается на карту города и по-своему воспроизводит его географию.

<sup>2</sup> Источником сведений об этимологии названий станций парижского, лионского и марсельского метро послужили работы [19–21].

Как показал анализ, названия станций парижского метро систематически дублируют названия улиц и площадей, важных городских объектов, организаций и достопримечательностей, выделяющихся на карте Парижа, и, таким образом, выполняют свою основную функцию, обеспечивая эффективность ориентации пассажиров в пространстве города. Названия станций парижского метро, мотивированные географией города, можно разделить на три большие тематические группы:

I. Названия станций, повторяющие название близлежащего объекта городской навигации: названия площадей («Place Clichy», «Place des Fêtes» и 39 др. названий), проспектов («Avenue Emile Zola», «Cour Saint-Emilion» и 21 др.); улиц («Rue de la Pompe», «Rue des Boulets» и 78 др.); бульваров («Grands Boulevards» и 17 др.); кварталов («Bel Air», «Belleville» и 20 др.); набережных («Quai de la Gare», «Quai de la Rapée») и др. В общей сложности к данной группе можно отнести 192 названия станций парижского метро.

II. Названия станций, воспроизводящие названия близлежащих сооружений, достопримечательностей и значимых общественных учреждений: названия бывших таможенных застав Парижа («Porte Dauphine», «Porte d'Auteuil» и 21 др.); мостов («Pont de Neuilly», «Pont de Sèvres» и 3 др.); парков и садов («Buttes-Chaumont», «Monceau», «Tuileries»); вокзалов («Gare d'Austerlitz», «Gare de l'Est», «Gare de Lyon», «Gare du Nord», «Saint-Lazare»); образовательных и общественных учреждений («Bibliothèque François Mitterrand», «Cluny La Sorbonne» и 4 др.); исторических и культурных достопримечательностей («Invalides», «Opéra», «Odéon» и 2 др.) и др. В общей сложности в эту группу входит 61 название станций метро.

III. Сложные названия. Станции с такими названиями обычно обслуживают большие географические зоны, и второе слово в названии помогает более точно определить местоположение станции метро в пределах территории, обозначенной первым словом («Malakoff – Rue Etienne Dolet», «Créteil – Université», «Champs-Élysées – Clemenceau», «Palais-Royal – Musée du Louvre» и др.). В общей сложности данная группа включает 48 названий станций.

Проведенное исследование показало, что в подавляющем большинстве случаев названия станций парижского метро повторяют названия прилегающих географических объектов (301 название станций из 305) и тем самым реализуют свою первичную прагматическую функцию локализации. Накладываясь на карту города, карта метро становится ее своеобразным отражением. Неудивительно поэтому, что названия станций метро не только дублируют городскую топонимику, но также фиксируют изменения, происходящие в окружающей городской среде.

Так, например, названия станций могут меняться, если прилегающие к ним одноименные

городские пространства получают новые названия. Например, станция «Stalingrad» (до 1942 года называвшаяся «Aubervilliers» и далее переименованная в «Aubervilliers – Boulevard de la Villette», после того как примыкающая к станции улица поменяла свое название) получила свое нынешнее название в 1946 году, когда площадь *Aubervilliers* сменила свое имя на *Place de la Bataille de Stalingrad*. Аналогичным образом станция «Vallier» получила своё нынешнее название «Louise Michel» после того, как одноименная улица, на которой располагалась данная станция, сменила своё название на *rue Louise Michel*. Примеры подобных переименований многочисленны.

Названия станций также могут отражать функциональные изменения, происходящие в городе. Так, станция «Louvre», располагавшаяся рядом с первоначальным входом в знаменитый музей, была переименована в «Louvre – Rivoli», после того как основной вход в музей был перенесен в другую часть здания (под пирамиду). Станция метро, расположенная в непосредственной близости от нового входа, получила новое название «Palais-Royal Musée du Louvre» (вместо прежнего «Palais-Royal»), что позволило подчеркнуть обновленную функцию станции и уведомить туристов о произошедших логистических изменениях. Данный пример дает, пожалуй, наиболее яркое подтверждение тому, что прагматическая функция локализации является для названий станций метро первичной.

Однако, изучая эволюцию названий станций парижского метро, мы не можем не заметить, что переименования станций нередко оказываются ответной реакцией на важные политические события. Так, станции «Rue d'Allemagne» и «Berlin» были переименованы в «Jaurès» и «Liège» после объявления Германией войны Франции 3 августа 1914 года. Станция «Wilhem», изначально названная в честь парижского композитора Вилема (Louis Vocquillon-Wilhem), в 1921 году сменила свое название на «Église d'Auteuil» во избежание возможных ассоциаций с императором Германии Вильгельмом II. Появление в конце 40-х годов названий станций, отсылающих к именам героев французского Сопротивления (9 станций) или к основным событиям Второй мировой войны (4 станции), также не кажется случайным. Сделанные наблюдения позволяют предположить, что первичная прагматическая функция, лежащая в основе акта топонимической номинации, не является единственным критерием, мотивирующим выбор названий станций парижского метрополитена, и не всегда наблюдается в чистом виде. Можно сказать, что «топоним часто оказывается чем-то большим, чем просто топоним» [22].

С семиотической точки зрения название станции метро, как и любой знак, обязательно имеет денотативное и коннотативное значения. Вслед за У. Эко [23] мы можем сказать, что на-

звания станций метро имеют первичную утилитарную функцию, которую можно назвать их денотатом (см. ранее выделенную социопрагматическую функцию локализации), а также комплекс связанных символических вторичных функций, которые можно назвать коннотатом. Последние «делают отсылку к различным идеологическим ориентирам (культурным ценностям, социальным нормам и политическим символам), которые и составляют символическую сторону знака» [16, с. 458].

Действительно, слова *place* (площадь), *avenue* (проспект), *rue* (улица) редко встречаются в названиях станций парижского метро. Гораздо более частотными являются названия станций, которые отсылают к названиям географических объектов без использования классификатора: «Saint-Lazare» вместо «Gare (вокзал) Saint-Lazare», «Corentin Celton» вместо «Hôpital Corentin Celton», «Alesia» вместо «La Rue d'Alésia» и т. д. Этот факт свидетельствует о том, что для пользователей парижского метро ассоциация названий станций с картой города не обязательно является первичной и прямой. При чтении названия станции на передний план выходят ассоциации с историческими персонажами, событиями или другими явлениями, к которым отсылают топонимы метро. Таким образом, названия станций метро оказываются неизбежно связаны с общим культурным контекстом и косвенно способствуют продвижению различных идеологических установок.

Поскольку «присвоение названий объектам городской инфраструктуры является прерогативой конкретных акторов, выступающих носителями определенных ценностей и представлений, а также задействованных и заинтересованных в реализации различных проектов (социальных, экономических, политических)» [24], не исключено, что названия станций метро могут выполнять символические, идеологические или коммеморативные функции. Ален Мюссе [1, с. 7], например, убедительно показывает, что метро Мехико спроектировано таким образом, чтобы «заставить путешественника погрузиться в официальную и не вызывающую в обществе противоречий историю страны, призванную объединить мультикультурную нацию, пребывающую в сложном поиске национальной идентичности и разрывающуюся между сложным прошлым и противоречивым настоящим». Как отмечает Фредерик Жиро [25], «присвоение названия определенной территории является основополагающим политическим актом; переименование территории также имеет политическое значение».

Изучение названий станций парижского метро позволило выделить три основные тематические группы топонимов с учетом выполняемой ими «символической» функции:

I. К первой группе можно отнести названия станций, которые делают отсылку к событиям во-

енной истории Франции. В данной группе можно выделить:

I.1. Названия станций, отсылающие к отдаленным эпизодам истории Франции и составляющие хронологию военных событий, начиная с галльских и франкских битв («Alésia», «Tolbiac») и заканчивая Первой мировой войной («Alma – Marceau», «Anvers», «Avron», «Buzenval», «Campo-Formio», «Crimée», «Iéna», «Pyramides», «Pyrénées», «Réaumur – Sébastopol», «Solférino», «Trocadéro», «Wagram»). Перечисленные исторические события, независимо от их исхода, отражают поворотные моменты в истории страны, которые способствовали формированию французской нации, интеграции Франции в политическое и экономическое пространство Западной Европы, становлению Франции как международной военной и политической державы, отстаивающей идеалы демократии и Республики. Список исторических событий, о которых напоминают названия станций метро (15), может быть дополнен топонимами, прославляющими союзников Франции в различных войнах («George V» – название, данное станции 4 июля 1918 года в честь английского короля Георга V, союзника Франции в Первой мировой войне; «Liège» – название, данное станции в 1914 году в честь героического сопротивления города Льеж во время нападения Германии).

I.2. Названия станций, отсылающие к современной истории Франции, в частности к событиям («Bir-Hakeim», «Danube», «La Courneuve – 8 Mai 1945, Stalingrad») и важным фигурам Второй мировой войны (9 вышеупомянутых станций, названных в честь участников французского Сопротивления и других героев войны: «Charles Michels», «Colonel Fabien», «Corentin Cariou», «Corentin Celton», «Gabriel Péri», «Guy Môquet», «Jacques Bonsergent», «Marx Dormoy», «Trinité – d'Estienne D'orves»). К данной группе также можно отнести названия станций, делающие отсылку к союзникам Франции, участвовавшим в освобождении или восстановлении страны после Второй мировой войны (станция «Franklin D. Roosevelt», станция «Argentine», которая получила свое нынешнее название в знак благодарности Аргентине за щедрую продовольственную помощь, оказанную Франции на начальном этапе послевоенного восстановления; данное название пришло на смену первоначальному топониму *Obligado*, отсылавшему к франко-британской победе над Аргентиной в 1845 году). Использование символов Второй мировой войны в топонимике парижского метро, вероятно, можно интерпретировать как попытку создать положительный образ Франции в качестве полноправного члена антифашистской коалиции.

II. Ко второй тематической группе можно отнести станции, получившие названия по имени выдающихся деятелей, внесших существенный вклад в укрепление позиций Франции в различных областях.

II.1. В продолжение предыдущего раздела мы можем выделить названия станций, отсылающие к именам французских героев войн разных эпох. Режим, при котором служили упомянутые деятели, а также тип конфликтов, в которых они участвовали, при этом значения не имеют. Особый акцент в данном случае делается на блестящем военном прошлом Франции, которое показывает роль страны на мировой политической арене и подтверждает ее статус важной военной и морской державы («Cambronne», «Daumesnil», «Denfert-Rochereau», «Dugommier», «Duroc» и 18 др.).

II.2. Станции, названные в честь французских политических деятелей, внесших вклад в формирование, развитие и процветание французской нации, а также в ее становление в качестве мировой политической и экономической державы. Учитывая разнообразие упоминаемых в метро персоналий, представляется целесообразным сгруппировать их, хотя бы приблизительно, по периодам.

1. Политические деятели дореволюционной эпохи, основоположники французской государственности, стоявшие у истоков французского колониализма или внесшие вклад в независимость и экономическую стабильность страны («Dupleix», «Richelieu – Drouot», «Sully – Morland»). 2. Политические деятели, выступавшие против монархизма и боровшиеся за свободу и равенство незадолго до Французской революции («Etienne Marcel»).
3. Важные деятели Французской революции («Mirabeau», «Robespierre», «Saint-Fargeau»).
4. Политические деятели Июльской революции, боровшиеся против реставрации монархии и стоявшие у истоков Второй Республики («Barbès – Rochechouart», «Vaneau», «Ledru-Rollin», «Raspail», «Vavin»).
5. Политические деятели Второй Республики и Второй Империи, укрепившие французскую колониальную державу («Faidherbe – Chaligny»).
6. Политические деятели первой половины периода Третьей Республики, сыгравшие ключевую роль в сохранении республиканского режима после падения Второй Империи («Félix Faure», «Gambetta», «Jules Joffrin», «Louis Blanc»).
7. Политические деятели второй половины периода Третьей Республики, внесшие вклад в социальное развитие Франции и отстаивавшие принципы демократии («Boulogne – Jean Jaurès», «Jaurès», «Champs-Élysées – Clemenceau», «Marcel Sembat», «Villejuif – Léo Lagrange», «Villejuif – Paul Vaillant-Couturier»).
8. Политические деятели периода после Второй мировой войны, укрепившие позиции Франции на европейской и мировой политической арене («Bibliothèque François Mitterrand», «Charles de Gaulle – Etoile»).
9. Политики регионального уровня, участвовавшие в улучшении жизни в Париже («Bérault», «Le Peletier», «Rambuteau»).

II.3. Некоторые станции метро носят имена деятелей культуры и науки, изобретателей, гуманистов и философов, прославивших Францию.

Среди них выделяются писатели разных эпох («Alexandre Dumas», «Anatole France», «Voltaire» и 7 др.); художники («Falguière», «Pigalle»); ученые и исследователи («Goncourt», «Pasteur», «Pierre et Marie Curie», «Reuilly – Diderot» и 14 др.), а также инженеры («Javel – André Citroën», «Montparnasse – Bienvenue», «Riquet»). Три станции парижского метро названы в честь иностранных художников, с которыми Франция, по видимому, ассоциирует себя («Bobigny – Pablo Picasso», «Michel-Ange – Auteuil», «Michel-Ange – Molitor»).

II.4. Семь станций парижского метро названы в честь известных женщин («Barbes – Rochechouart», «Boucicaut», «Chardon-Lagache», «Europe – Simone Veil», «Filles du Calvaire», «Louise Michel», «Pierre et Marie Curie»). В ближайшем будущем ожидается открытие нескольких новых станций, названия которых также будут отсылать к именам выдающихся француженок. Этот выбор в пользу феминизации топонимов, сделанный парижским метро, отчетливо вписывается в общую политику восстановления равноправия полов, начатую Бертраном Деланоз, мэром Парижа с 2001 по 2014 год, и в настоящее время проводимую мэром Анн Идальго.

III. Наконец, в третью тематическую группу названий станций можно объединить топонимы, указывающие на французские политические идеалы и символы. Среди них можно выделить названия станций, обозначающие, хотя и косвенно, основные ценности Французской Республики и продвигающие образ Франции как нации («Nation», «Philippe Auguste» (первый король Франции), «Concorde»), которая борется за идеалы демократии («Liberté») и приветствует их установление в других странах («Bolivar», «Botzaris», «Chaussée d'Antin – La Fayette», «Garibaldi»). В то же время идея французской демократии представлена в названиях станций метро, отсылающих к основным демократическим институтам и важным политическим движениям («Assemblée Nationale», «Convention», «Front Populaire»), а также в названиях станций, делающих отсылку к республиканским и демократическим ценностям и принципам («Miromesnil» – как указание на защиту прав подсудимых, «Ledru-Rollin» – как указание на защиту избирательных прав граждан, «Bibliothèque François Mitterrand» – как возможное напоминание об отмене смертной казни во Франции). Некоторые названия станций отмечают установление республиканского режима во Франции («République», «Bastille», «Quatre-Septembre»). Другие названия создают образ Франции как сильной и экономически независимой страны («Bourse», «La Défense»), этот образ также поддерживается топонимами, отсылающими к названиям французских компаний или к именам их создателей, внесших вклад в экономическое благополучие и финансовое процветание страны

(«Carrefour Pleyel», «Javel – André Citroën», «Oberkampf», «Pereire», «Cour Saint-Emilion», «Richard Lenoir»). Наконец, важное место в этой политической повестке занимает образ Франции как мировой державы, который подкрепляется названиями станций «Europe et Olympiades».

Изучение топонимики парижского метрополитена показывает, что, несмотря на прагматическую функцию локализации, которую выполняют названия станций, топонимы метро также выполняют, пусть и скрытую, символическую функцию. Представляется, что названия станций дают пользователям метро своего рода урок, который, с одной стороны, прослеживает внутреннюю историю Франции и предлагает гражданам принять ее (отсюда и необычная «смесь» героев и персоналий всех эпох и времен, упоминающихся в названиях станций) и, с другой стороны, участвует в утверждении идеи о том, что Франция и ее столица Париж занимают важное место в мировой истории в свете многих военных побед, а также как родина всемирно известных личностей (художников, исследователей, философов и т. д.) и носитель универсальных политических идеалов и ценностей. Таким образом, благодаря своему метро Париж заявляет о себе как о мировой столице, которая блистает и по праву занимает главенствующие позиции, как о городе творческом, интернациональном, борющемся за соблюдение основных принципов демократии.

### 2. Лионский метрополитен

В Лионе 100 % названий станций метро делают отсылку к конкретным точкам на карте города. При этом 50 % названий станций (20 из 40) имеют исключительно географическую мотивацию, из них:

– названия 4 станций отсылают к названиям близлежащих вокзалов («Gare d'Oullins», «Gare de Vaise», «Gare de Vénissieux», «Gare Part-Dieu – Vivier Merle»);

– названия 12 станций отражают исторические топонимы («Bellecour», «Brotteaux», «Cordeliers») – по названию прежде находившегося в этом месте монастыря; «Croix-Paquet», «Croix-Rousse», «Cuire», «Cusset», «Debourg» – по названию ранее располагавшегося в этом районе поместья; «Gorge de Loup», «Grange Blanche», «Parilly», «Sans Souci»); можно также выделить 3 станции со сложными названиями, в которых один из компонентов имеет исключительно географическую мотивацию («Charpennes – Charles Hernu», «Guillotière – Gabriel Péri», «Hôtel de Ville – Louis Pradel», «Monplaisir – Lumière»), тогда как второй компонент топонима несет символическую нагрузку;

– название 1 станции отсылает к названию одного из городских кварталов («Gratte-Ciel»);

– 1 станция воспроизводит название расположенного поблизости стадиона («Stade

De Gerland»); название стадиона фигурирует и в названии еще одной лионской станции метро, «Larent Bonnevaie – **Astroballe**», однако в данном случае топоним также выполняет и символическую функцию, обусловленную семантикой первого компонента составного названия;

– 1 станция метро повторяет название одной из достопримечательностей Лиона и дает туристам конкретные инструкции по поиску указанного объекта на карте города: собор Святого Иоанна Крестителя, *Cathédrale Saint Jean*, находится в старом городе Лиона, *Vieux Lyon* («Vieux Lyon – Cathédrale Saint-Jean»).

В оставшихся 50 % случаев топонимы метро делают отсылку к различным персоналиям или событиям и наделены, таким образом, скрытой символической функцией.

Прежде всего в лионском метро можно выделить группу типичных французских топонимов. Речь идет о таких названиях географических объектов, которые используют имена Виктора Гюго, Жана Жореса, Леона Гамбетта и других исторических личностей. Как и распространенные в российских городах *улицы Ленина, Горького и Пушкина*, улицы и площади с именами указанных персоналий регулярно встречаются в большинстве французских городов и отсылают к общенациональному историко-культурному наследию, поддерживающему общественный консенсус. В лионском метро можно встретить 5 станций, названия которых воспроизводят имена национальных героев («Ampere – **Victor Hugo**», «Foch», «Masséna», «Place **Jean Jaurès**», «Saxe – **Gambetta**»).

Необходимо отметить, однако, что в метро Лиона большой акцент делается на явления и ценности, отражающие региональную идентичность и подчеркивающие потенциал территории и ее роль в общегосударственных исторических процессах. На передний план при этом выходят такие региональные характеристики, которыми гордится местное население и которые привлекают к региону общепольский, а возможно, и международный интерес.

Так, в лионском метро большую группу составляют станции, названные по имени прославленных уроженцев города или знаменитых личностей, так или иначе с ним связанных. К таким топонимам можно отнести названия станций «**Ampère** – Victor Hugo» (Андре-Мари Ампер, французский физик, математик и естествоиспытатель, родился в Лионе), «**Flachet** – **Alain Gilles**» (Ален Жилье – легендарный игрок баскетбольной команды ASVEL города Виллорбан), «**Monplaisir** – **Lumière**» (братья Люмьер жили и работали в Лионе), «**Garibaldi**» (Джузеппе Гарибальди, лидер итальянского Рисорджименто, получил звание почетного гражданина Лиона за сражение бок о бок с лионскими полками против прусской армии в битве при Ньюи), «**Mermoz** – **Pinel**» (Жан Мермоз, прославленный французский авиатор, друг и соратник Антуана де Сент-Экзюпери, уроженца

Лиона). Использование в топонимике метро имен знаменитых земляков – яркий пример проявления регионального патриотизма, характерного для Лиона и альпийского региона в целом. Названия станций в данном случае транслируют чувство гордости, которое жители Лиона испытывают за свою малую родину и за людей, выдающиеся успехи которых смогли прославить город далеко за пределами региона.

Не менее многочисленную группу составляют названия станций, упоминающие имена современных политических деятелей, мэров и депутатов Национального собрания, уроженцев Лиона и департамента Овернь-Рона-Альпы в целом. К их числу относятся станции «Charpennes – Charles Hernu» (Eugène Charles Hernu, депутат Национального собрания и мэр Виллорбан с 1977 по 1990 год), «Flachet – Alain Gilles» (Joseph Flachet, заместитель мэра Виллорбан с 1878 по 1892 год), «Hénon» (Jacques-Louis Hénon, мэр Лиона с 1870 по 1872 год и депутат Национального собрания с 1857 по 1869 год), «Hôtel de Ville – Louis Pradel» (Louis Pradel, мэр Лиона с 1957 по 1976 год), «Laurent Bonnevaux – Astroballe» (Laurent Bonnevaux, уроженец Лиона, депутат Национального собрания на протяжении 33 лет), «Perrache» (Antoine Michel Perrache, местный меценат, активно занимавшийся благоустройством Лиона), «Place Guichard – Bourse du Travail» (Claudius Guichard, заместитель мэра Лиона, вице-президент Генерального Совета региона Рона с 1883 по 1892 год, депутат Национального собрания с 1890 по 1895 год). Упоминание в названиях станций метро имен легитимных представителей региона в различных структурах власти можно рассматривать как иной способ отражения коллективной идентичности. Передавая полномочия избранным представителям, жители региона назначают их выразителями своей точки зрения, а значит, полностью идентифицируют их со своей территорией. С политической точки зрения гарантией сохранения региональной идентичности является приверженность жителей демократическим процессам и институтам, что во Франции считается синонимом «республиканского благополучия» (*réussite républicaine*).

Специфическое место в топонимике лионского метро занимают названия станций, отражающие политическую приверженность города. Лион – город традиционно правых взглядов<sup>3</sup>, голосующий за сохранение и укрепление республиканских ценностей и идеалов. При этом Лион также город с богатым промышленным прошлым, ключевую роль в развитии которого сыграл рабочий класс. Сочетание данных двух факторов определяет спе-

цифический выбор политических сюжетов, получающих отражение в названиях станций лионского метро.

С одной стороны, в метро можно встретить станции, названия которых делают прямую отсылку либо к политической республиканской повестке, либо к индустриальному прошлому города. Так, топоним «**République – Villeurbanne**» содержит сам термин *Республика*, тогда как названия станций «Valmy» и «Guillotière – **Gabriel Péri**» косвенно указывают на основные составляющие республиканского строя во Франции и отсылают к ключевым событиям в истории страны, позволившим отстоять и укрепить её независимость и неделимость в разные периоды (сражение при Вальми стало первым триумфом революционных войск, послужившим доказательством жизнеспособности нового политического режима и ознаменовавшим возрождение Франции как независимого государства; Габриэль Пери был одним из ярких участников движения сопротивления, расстрелянным в начале Второй мировой войны в крепости Мон-Валерьян). Топоним «Vaulx-en-Velin – **La Soie**» указывает на производство шёлка как основную отрасль промышленности, гарантировавшую экономический расцвет Лиона в XIX веке, тогда как топонимы «Place Guichard – **Bourse du Travail**» и «Gare Part-Dieu – **Vivier Merle**» напоминают о важной роли профсоюзов в жизни города в период его индустриального роста.

С другой стороны, в лионском метрополитене встречаются названия станций, символическое значение которых кажется на первый взгляд неочевидным. Интересными для их понимания могут оказаться пояснения ключевых терминов, связанных с понятием *Республика*, которые предлагаются на сайте правительства Франции<sup>4</sup>. Прочитав некоторые из них: «Франция является неделимой, светской, демократической и социальной Республикой»<sup>5</sup>. Социальный характер Республики проистекает из ее приверженности принципу равенства. «Люди рождаются и остаются свободными и равными в правах», – гласит декларация прав человека и гражданина 1789 года. Для того чтобы равенство было полным, реальным и конкретным, государство должно стремиться к обеспечению равных возможностей, оказывая особую поддержку малоимущим и уязвимым гражданам, а также способствуя установлению социального равенства в таких сферах, как образование, трудовая занятость, здравоохранение обеспечение жильем. Но вернемся к анализу топонимов лионского метро.

Названия двух станций в лионском метро подчеркивают важность социальной линии в поли-

<sup>3</sup> Смена политических взглядов в Лионе обозначилась только в последние несколько лет, когда большую популярность стали приобретать левоцентристские партии экологической направленности. См. электоральные данные по Лиону в [26: 85].

<sup>4</sup> Сайт правительства Франции. Доступно по: <https://www.elysee.fr/la-presidence/les-principes-de-la-republique> Ссылка активна на 15.11.2022.

<sup>5</sup> Положение первой статьи Конституции от 4 октября 1958 года.

тике государства. Речь идет о таких станциях, как «Jean Macé» и «**Laurent Bonnevey** – Astroballe» (Жан Масе – основатель Лиги народного образования, добившийся принятия закона об обязательном бесплатном светском школьном образовании во Франции; Лоран Бонневей добился введения в действие первого закона о социальном жилье и создал государственное управление жилищного строительства, задача которого состоит в обеспечении малоимущих семей качественным жильем). Перечень социальных сфер, на которые указывают топонимы лионского метро, дополняется названиями станций «Laënnec» и «**Mermoz – Pinel**», которые подчеркивают гуманистический характер республиканского представления об обществе и его эволюции (Рене Теофиль Лаеннек – один из отцов современной медицины, изобретатель стетоскопа; Филипп Пинель – основоположник психиатрии во Франции, заложивший основы современного представления о содержании и лечении психических больных).

Изучение топонимики лионского метрополитена показывает, что прагматическая функция локализации, которую выполняют названия станций, получает здесь гораздо большее значение, чем в парижском метро: 50 % названий станций имеют в Лионе исключительно географическую мотивацию. Однако как и в парижском метро, топонимы в метро Лиона также выполняют символическую функцию. Названия станций метро в данном случае фиксируют синтезирующие элементы региональной идентичности и либо отсылают к именам известных личностей, так или иначе связанных с Лионом, либо указывают на основополагающие для города политические идеалы и ценности. Идеалы Республики при этом трактуются с учетом местного опыта, в результате чего на передний план выходят представления о социальных гарантиях как о неотъемлемом праве любого гражданина.

### 3. Марсельский метрополитен

В Марселе в 100 % случаев названия станций метро указывают на располагающиеся в непосредственной близости от станций объекты. При этом 13 из 29 топонимов имеют исключительно географическую мотивацию, из них:

– 8 названий станций воспроизводят названия обслуживаемых кварталов («Chartreux», «Cinq Avenues – Longchamp», «Frais-Vallon», «Joliette», «La Fourragère», «La Rose – Technopôle de Château-Gombert», «Malpassé», «Notre-Dame-du-Mont»);

– 2 названия станции повторяют названия улиц, на которых находится выход из подземки: «Rond-Point du Prado» и «Réformés – Canebière» (второй топоним также указывает на близость к выходу из метро церкви *Saint-Vincent-de-Paul*);

– 2 станции метро имеют составные названия, которые указывают на расположение различных административных учреждений в пределах обслуживаемых

кварталов (*Saint-Just – Hôtel du Département*; *Vieux-Port – Hôtel de Ville*);

– 1 станция метро использует название близлежащего вокзала («*Saint-Charles*»).

Оставшиеся 16 названий станций помимо очевидной прагматической имеют также и скрытую символическую функцию. При этом активизируемые топонимами метро ассоциации напрямую определяются историей города. Расцвет Марселя пришелся на XVIII–XIX вв., однако, в отличие от Лиона, связан он не с индустриальным развитием города, а с торговлей. Марсель строился как город-порт, ориентированный на транспортировку коммерческих грузов и товаров. Важную роль в жизни города сыграли негроцианты и крупные землевладельцы. Неудивительно поэтому, что 9 названий станций марсельского метро упоминают фамилии местных меценатов, которые финансировали городские проекты по благоустройству, обусловившие быстрое развитие и коммерческую привлекательность Марселя («*Baille*», «*Castellane*», «*Estrangin – Préfecture*», «*La Blancarde*», «*La Timone*», «*Noailles*», «*Périer*», «*Saint-Barnabé*», «*Sainte-Marguerite – Dromel*»).

Названия двух станций марсельского метро напоминают о важной роли колониальной системы в становлении города. Станция «*Colbert* – *Hôtel de Région*» названа по имени Жана-Батиста Кольбера, политического деятеля периода XVII века, заложившего экономические и политические предпосылки для формирования французской колониальной империи, с его легкой руки в Марселе также началась первая грандиозная перестройка, превратившая город в крупный торговый порт. Станция «*Bougainville*» названа в честь Луи Антуана Бугенвиля, исследователя и путешественника, открывшего многочисленные архипелаги Полинезии.

Как и в случае с лионским метро, в метро Марселя есть станции, отсылающие к именам местных героев. Станция «*Désirée Clary*» названа по имени родившейся в Марселе королевы Швеции и Норвегии Дезидерии. Название станции «*Gèze*» напоминает о подвиге капитана Арно Жеза, героически погибшего при освобождении Марселя в 1944 году.

Наконец, среди станций марсельского метро также можно выделить три станции, названия которых так или иначе связаны с политикой. Выявить идею, связывающую три топонима, в данном случае не представляется возможным. Название станции «*National*» может быть отнесено к числу типичных французских топонимов. Названия станций «*Jules Guesde*» и «*Louis Arnaud*» отсылают к фигурам деятелей различных политических взглядов и не проявляют какой-либо связи.

Анализ топонимики марсельского метро показывает, что функция локализации, выполняемая названиями станций, имеет в Марселе существенное значение: 45 % названий станций мотивированы исключительно географией города. Топонимы



в метро Марселя также выполняют символическую функцию. Названия станций метро в данном случае отражают ключевые элементы региональной идентичности и самым непосредственным образом связаны с историей города.

### Заключение

Анализ семиотики метро Парижа, Лиона и Марселя показал, что названия станций в подавляющем большинстве случаев выполняют очевидную прагматическую функцию, которая позволяет топонимам обозначать различные «места» на карте города и интегрировать метро в общую городскую навигационную сеть. Система названий станций метро наделена, однако, и четкой символической функцией, которая обеспечивает продвижение определенных представлений об истории страны,

а также об основных компонентах национальной и региональной идентичности. Интересно при этом, что принципы, заложенные в основу системы номинаций метрополитена, оказываются напрямую связаны с административным статусом региона, в пределах которого функционирует и развивается конкретная система метро. Так, столичное метро транслирует идею о величии французской нации и ее особой роли в мировой истории, тогда как региональные системы метро фиксируют основные компоненты территориальной идентичности, напрямую вытекающие из местной истории. В целом можно заключить, что названия станций метро выполняют роль своеобразной «мягкой силы» и позволяют продвигать актуальные идеологические установки, а также способствуют сохранению национального и местного культурного самосознания.

### Литература

1. Musset A. Le plan du métro de Mexico: points, lignes et territoires. *Le monde des cartes*. 2010:77-84. Available at: <https://www.lecfc.fr/new/articles/204-article-10.pdf>. Accessed November 15, 2022.
2. Dobruszkes F. Baptiser un grand équipement urbain: pratiques et enjeux autour du nom des stations de métro à Bruxelles. *Belgeo*. 2010;1-2:229–240. <https://doi.org/10.4000/belgeo.7103>.
3. Сулейманова О.А., Фомина М.А. Семиотика метро как средство формирования национально-культурного кода. Семантический потенциал языковых единиц и его реализация. Минск: Минский государственный лингвистический университет; 2021:54–55. Доступно по: [https://elibrary.ru/download/elibrary\\_48248377\\_57873971.pdf](https://elibrary.ru/download/elibrary_48248377_57873971.pdf). (дата обращения: 15.11.2022).
4. Lim STG., Perono Cacciafoco F. Naming public transport and historicising experiences: Critical toponymies and everyday multilingualism in Singapore's mass rapid transit system. *Urban Studies*. 2022;00:1–16. <https://doi.org/10.1177/00420980221109101>.
5. Fraszczyk A., Weerawat W., Kirawanich P. Station Naming Strategies for a Metro System Expansion: A Case Study of Bangkok Metro Network. *Lecture Notes in Mobility*. 2021:1–22. [https://doi.org/10.1007/978-981-15-5979-2\\_1](https://doi.org/10.1007/978-981-15-5979-2_1).
6. Destrem L. De la ville-musée à la ville-monde, les enjeux de la toponymie du tramway parisien. 2016. Available at: <https://neotopo.hypotheses.org/349> (accessed November 15, 2022).
7. Филинкова Е.О. Названия остановок г. Читы как социокультурное явление. Приграничный регион в историческом развитии. *Чита*; 2018(3):91–94. Доступно по: [https://elibrary.ru/download/elibrary\\_36365449\\_35533273.pdf](https://elibrary.ru/download/elibrary_36365449_35533273.pdf). (дата обращения: 15.11.2022).
8. Tivyaeva I. Memorial Plaques in Multimodal Urban Discourse: A Visual Narrative Reflecting Moscow's Glorious Past. *Visual Anthropology*. 2023;36(1). <https://doi.org/10.1080/08949468.2023.2168960>.
9. Fraszczyk A., Weerawat W., Kirawanich P. Metro station naming strategies in selected megacities and lessons for new metro systems. *Transportation Research Procedia*. 2020;48:2608–2620. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.08.250>.
10. Зоц И.В., Сулейманова О.А. Проблемные «зоны» современной урбанистики в глобальном пространстве: транслитерация урбанонимов. *Вопросы ономастики*. 2019;16(4):134–150. [https://doi.org/10.15826/vopr\\_onom.2019.16.4.049](https://doi.org/10.15826/vopr_onom.2019.16.4.049).
11. Разливинская Н.А., Тивьяева И.В. Коммеморативные практики в дискурсивном пространстве города: историко-политический аспект. Актуальные проблемы филологии и педагогической лингвистики. 2021;4:104–113. <https://doi.org/10.29025/2079-6021-2021-4-104-113>.
12. Тивьяева И.В., Никитина Т.Д. Языковое моделирование памяти города: данные контент-анализа мемориальных табличек Москвы и Лондона. *Современные лингвистические и методико-дидактические исследования*. 2022;1(53):28–41. <https://doi.org/10.36622/VSTU.2022.91.44.002>.
13. Souleymanova O., Kholodova D. Modélisation de l'image linguo-géographique d'une ville: L'expérience de la formation de l'accompagnement bilingue. *Le plurilinguisme à l'épreuve de la traduction*. Presses universitaires de Provence; 2020. Available at: <http://books.openedition.org/pup/11682>. Accessed November 15, 2022.
14. Giraut F., Houssay-Holzschuch M. *The Politics of Place Naming*. ISTE Wiley; 2022. <https://doi.org/10.1002/97811394188307.ch8>.
15. Lu S., Li G., Xu M. The linguistic landscape in rural destinations: A case study of Hongcun Village in China. *Tourism Management*. 2020;77:104005. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2019.104005>.

16. Rose-Redwood R., Alderman D., Azaryahu M. Geographies of toponymic inscription: new directions in critical place-name studies. *Progress in Human Geography*. 2010;34(4):453–470. <https://doi.org/10.1177/0309132509351042>.
17. Berg L., Vuolteenaho J. *Critical Toponymies. The Contested Politics of Place Naming*. Ashgate; 2009. <https://doi.org/10.4324/9781315258843>.
18. *L’Espace Politique*. 2008; 2. Available at: <https://journals.openedition.org/espacepolitique/124> (accessed November 15, 2022).
19. Roland G. *Stations de métro: Leurs histoires, leurs noms, leurs anecdotes*. Chamalières, Bonneton; 2017. Available at: <https://trains.lrpresse.com/A-18273-stations-de-metro-leurs-histoires-leurs-noms-leurs-anecdotes.aspx>. (accessed November 15, 2022).
20. Blés A. *Dictionnaire historique des rues de Marseille*. Éditions Jeanne Laffitte; 2020. Available at: <https://www.jeanne-laffitte.com/catalogue-livres/livres-marseille/histoire/dictionnaire-historique-des-rues-de-marseille/>. (accessed November 15, 2022).
21. Pelletier A. *Grande encyclopédie de Lyon et des communes du Rhône*. Horvath Roanne; 1980. Available at: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k33259401.texteImage>. (accessed November 15, 2022).
22. Boyer H. *Fonctionnements sociolinguistiques de la dénomination toponymique*. *Mots. Les langages du politique*. 2008. <https://doi.org/10.4000/mots.12962>.
23. Eco U. *Function and Sign: Semiotics of Architecture. The City and the Sign*. New York Chichester, West Sussex: Columbia University Press; 1986: 55–85. <https://doi.org/10.7312/gott93206-004>.
24. Guillorel H. *Toponymie et politique. Les marqueurs linguistiques du territoire*. Bruxelles: Bruylant; 2009. Available at: <https://hal.archives-ouvertes.fr/halshs-00834097/>. Accessed November 15, 2022.
25. Giraut F., Houssay-Holzschuch M., Guyot S. *Au nom des territoires ! Enjeux géographiques de la toponymie*. *L’Espace Géographique*. 2008; 37(2): 97–105. <https://doi.org/10.3917/eg.372.0097>.
26. Authier J.-Y., Grafmeyer Y., Mallon I. et al. *Espaces et politiques du gouvernement urbain*. *Sociologie de Lyon*. Paris: La Découverte, «Repères»; 2010:85–102. Available at: <https://www.cairn.info/sociologie-de-lyon-9782707156020.htm>. (accessed November 15, 2022).

Холодова Дарья Дмитриевна, кандидат филологических наук, докторант, Национальный институт восточных языков и культуры, Париж, Франция; [daryakholodova@gmail.com](mailto:daryakholodova@gmail.com)

Поступила в редакцию 15 февраля 2023 г.

---

DOI: 10.14529/ling230305

## METRO STATION NAMES AS A TOOL FOR DISCURSIVE IMPACT: BASED ON THE FRENCH METRO SYSTEMS

*D.D. Kholodova, daryakholodova@gmail.com*

*Institut National des Langues et Civilisations Orientales, Paris, France*

The paper compares the nomination principles of metro stations in Paris, Lyon, and Marseille. The empirical database covers 374 metro station names (305 in Paris, 40 in Lyon, and 29 in Marseille). Station names are studied along different axes. The initial analysis takes city geography into account; it appears that the majority of stations are given names following the names of surrounding urban spaces. Attention is then paid to the etymology of station names. The article elaborates on how metro station names, in addition to their fundamental role of localization in the city space, turn out to be “soft power” tools promoting ideologies and contributing to the preservation of national and local identity. The author shows that metro station nomination principles vary depending on the administrative status of the region. The metro in the capital promotes the idea of national greatness and highlights the special role of France in the world history as an originator of numerous military victories, the homeland of world-famous personalities and the bearer of universal political ideals and values. Paris appears in the names of its metro stations as the world capital, creative, international city advocating fundamental democratic principles. Regional metro systems reflect the main components of regional identity directly related to local history. The Lyon metro becomes an instrument of self-presentation and emphasizes personalities and events promoting the city beyond its limits. The Marseille metro essentially appeals to city residents and seeks to remind of the glorious pages of their common past.

*Keywords: city semiotics, metro station names, nomination principles, Paris metro, Lyon metro, Marseille metro, discourse of power, soft power*

## References

1. Musset A. Le plan du métro de Mexico: points, lignes et territoires. *Le monde des cartes*. 2010:77-84. Available at: <https://www.lecfc.fr/new/articles/204-article-10.pdf>. (accessed November 15, 2022).
2. Dobruszkes F. Baptiser un grand équipement urbain : pratiques et enjeux autour du nom des stations de métro à Bruxelles. *Belgeo*. 2010;1-2:229–240. <https://doi.org/10.4000/belgeo.7103>.
3. Suleimanova O.A., Fomina M.A. Metro semiotics as a means of forming a national-cultural code. *Semantic potential of language units and its implementation*. Minsk; 2021:54–55. Available at: [https://elibrary.ru/download/elibrary\\_48248377\\_57873971.pdf](https://elibrary.ru/download/elibrary_48248377_57873971.pdf). (accessed November 15, 2022). (In Russ.).
4. Lim STG, Perono Cacciafoco F. Naming public transport and historicising experiences: Critical toponymies and everyday multilingualism in Singapore's mass rapid transit system. *Urban Studies*. 2022. <https://doi.org/10.1177/00420980221109101>.
5. Fraszczyk, A., Weerawat, W., Kirawanich, P. Station Naming Strategies for a Metro System Expansion: A Case Study of Bangkok Metro Network. *Lecture Notes in Mobility*. 2021:1–22. [https://doi.org/10.1007/978-981-15-5979-2\\_1](https://doi.org/10.1007/978-981-15-5979-2_1).
6. Destrem L. Les noms du tram. Quand les dénominations des stations disent le projet de ville. *Annales de géographie*. 2017;1(713):5–30. <https://doi.org/10.3917/ag.713.0005>.
7. Filinkova E.O. Names of stops in the city of Chita as a socio-cultural phenomenon. Border region in historical development. Chita; 2018 (3): 91–94. Available at: [https://elibrary.ru/download/elibrary\\_36365449\\_35533273.pdf](https://elibrary.ru/download/elibrary_36365449_35533273.pdf). (accessed November 15, 2022). (In Russ.).
8. Tivyaeva I. Memorial Plaques in Multimodal Urban Discourse: A Visual Narrative Reflecting Moscow's Glorious Past. *Visual Anthropology*. 2023:36(1). <https://doi.org/10.1080/08949468.2023.2168960>.
9. Fraszczyk A., Weerawat W., Kirawanich P. Metro station naming strategies in selected megacities and lessons for new metro systems. *Transportation Research Procedia*. 2020;48:2608–2620. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.08.250>.
10. Suleimanova O.A., Zots I.A. Problematic “zones” of modern urbanism in the global space. *Voprosy onomastiki*. 2019;16(4):134–150. [https://doi.org/10.15826/vopr\\_onom.2019.16.4.049](https://doi.org/10.15826/vopr_onom.2019.16.4.049). (In Russ.).
11. Razlivinskaya N.A., Tivyaeva I.V. Commemorative practices in the discursive space of the city: historical and political aspect. *Current Issues in Philology and Pedagogical Linguistics*. 2021;4:104–113. <https://doi.org/10.29025/2079-6021-2021-4-104-113>. (In Russ.).
12. Tivyaeva I.V., Nikitina T.D. Language modeling of the memory of the city: data from the content analysis of memorial plaques in Moscow and London. *Modern linguistic and methodological-didactic research*. 2022;1(53):28–41. <https://doi.org/10.36622/VSTU.2022.91.44.002>. (In Russ.).
13. Souleymanova O., Kholodova D. Modélisation de l'image linguo-géographique d'une ville: L'expérience de la formation de l'accompagnement bilingue. Le plurilinguisme à l'épreuve de la traduction. Presses universitaires de Provence; 2020. Available at: <http://books.openedition.org/pup/11682>. Accessed November 15, 2022.
14. Giraut F., Houssay-Holzschuch M. The Politics of Place Naming. ISTE Wiley; 2022. <https://doi.org/10.1002/9781394188307.ch8>.
15. Lu S, Li G, Xu M. The linguistic landscape in rural destinations: A case study of Hongcun Village in China. *Tourism Management*. 2020;77:104005. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2019.104005>.
16. Rose-Redwood R., Alderman D., Azaryahu M. Geographies of toponymic inscription: new directions in critical place-name studies. *Progress in Human Geography*. 2010;34(4):453–470. <https://doi.org/10.1177/0309132509351042>.
17. Berg L., Vuolteenaho J. Critical Toponymies. The Contested Politics of Place Naming. Ashgate; 2009. <https://doi.org/10.4324/9781315258843>.
18. L'Espace Politique. 2008; 2. Available at: <https://journals.openedition.org/espacopolitique/124>. Accessed November 15, 2022.
19. Roland G. Stations de métro: Leurs histoires, leurs noms, leurs anecdotes. Chamalières, Bonneton; 2017. Available at: <https://trains.lrpresse.com/A-18273-stations-de-metro-leurs-histoires-leurs-noms-leurs-anecdotes.aspx>. (accessed November 15, 2022).
20. Blés A. Dictionnaire historique des rues de Marseille. Éditions Jeanne Laffitte; 2020. Available at: <https://www.jeanne-laffitte.com/catalogue-livres/livres-marseille/histoire/dictionnaire-historique-des-rues-de-marseille/>. (accessed November 15, 2022).
21. Pelletier A. Grande encyclopédie de Lyon et des communes du Rhône. Horvath Roanne; 1980. Available at: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k33259401.texteImage>. (accessed November 15, 2022).
22. Boyer H. Fonctionnements sociolinguistiques de la dénomination toponymique. *Mots. Les langages du politique*. 2008. <https://doi.org/10.4000/mots.12962>.
23. Eco U. Function and Sign: Semiotics of Architecture. The City and the Sign. New York Chichester, West Sussex: Columbia University Press; 1986:55–85. <https://doi.org/10.7312/gott93206-004>.

24. Guillorel H. Toponymie et politique. Les marqueurs linguistiques du territoire. Bruxelles: Bruylant; 2009. Available at: <https://hal.archives-ouvertes.fr/halshs-00834097/>. (accessed November 15, 2022).

25. Giraut F, Houssay-Holzschuch M, Guyot S. Au nom des territoires ! Enjeux géographiques de la toponymie. *L'Espace Géographique*. 2008;37(2):97–105. <https://doi.org/10.3917/eg.372.0097>.

26. Authier J.-Y., Grafmeyer Y., Mallon I. et al. Espaces et politiques du gouvernement urbain. *Sociologie de Lyon*. Paris: La Découverte, «Repères»; 2010:85–102. Available at: <https://www.cairn.info/sociologie-de-lyon-9782707156020.htm>. (accessed November 15, 2022).

**Daria D. Kholodova**, PhD in Philology, doctoral student, Institut National des Langues et Civilisations Orientales, Paris, France; [daryakholodova@gmail.com](mailto:daryakholodova@gmail.com).

*Received 15 February 2023*

---

### ОБРАЗЕЦ ЦИТИРОВАНИЯ

Холодова, Д.Д. Названия станций метро как инструмент дискурсивного воздействия: на примере французского метрополитена / Д.Д. Холодова // Вестник ЮУрГУ. Серия «Лингвистика». – 2023. – Т. 20, № 3. – С. 41–52. DOI: 10.14529/ling230305

### FOR CITATION

Kholodova D.D. Metro station names as a tool for discursive impact: based on the French metro systems. *Bulletin of the South Ural State University. Ser. Linguistics*. 2023, vol. 20, no. 3, pp. 41–52. (in Russ.). DOI: 10.14529/ling230305

---