

巴黎地鐵群像（三）

——地鐵停駛、故障、罷工時……

謝芷霖

處處仰賴巴黎地鐵及 RER 快捷郊區鐵路系統的市民，最怕聽到的就是地鐵或 RER 因事故停駛、發生故障的消息，特別是尖峰時段，原本就很擁擠的搭乘狀況，往往會因一點點的遲延小小的耽擱，而造成調度大亂，月臺、車站完全失控的慘狀。如果地鐵局或鐵路局發佈罷工的訊息，那更是哀鴻遍野。地鐵員工有權利罷工，爭取他們的福利，問題是升斗小民怎麼辦？平民百姓就不需要上班工作了嗎？沒有交通工具，怎麼抵達工作地點呢？

地鐵局或鐵路局要罷工前，理論上會先預告大眾，讓大家有心理準備，至於實際上大眾該怎麼應變，那只有靠大家自己發揮想像力創造力，各顯神通了。通常，罷工以一天為起始，有時候短短一天便結束，有時候會隔幾天再來一次，最糟的是那種開放式罷工，只宣佈起始日期，至於何時結束呢？那就要看政府如何回應工會的要求，如果兩邊都態度強硬，罷工絕對持續，那火就只有燒到隔岸觀火的平民百姓身上了。1968 年社運風潮後最嚴重的罷工，發生在 1995 年，從十一月下旬至十二月中旬，由於對當時的健保、退休制度改革不滿，整整三星期，巴黎地區交通大停擺。那時事件大到鬧上國際新聞，居民只好想盡辦法汽車共乘，買腳踏車騎（聽說各家商店的自行車都賣到缺貨），甚至還多出沿著塞納河搭船進入市區的服務。當時還在台灣準備留法前各式申請事宜的我，看到新聞，自然也嚇了一跳，

記得那時父親問我：「這個國家因為罷工就社會大亂，這樣你還要去嗎？」我當時還很老神在在的回答：「如果這麼大規模的罷工現在發生了，表示接下來就不會再有那麼恐怖的事件了。」根據機率原則來看，應該是沒錯，事實上自我抵法之後，也真的沒有再發生過持續三星期的超級大罷工，但是各式各樣接二連三的罷工，從來沒有少過。想在法國安居樂業，第一件要以「平常心」看待的非「罷工」莫屬！如果不能與「罷工」和平共處，找出應變之道，那還是趁早移居他國吧！

我來法後遇到最大規模的一次地鐵罷工發生在 1999 年，那次也是持續了好多天，頭一兩日員工可以請假來避開問題，但是持續多日時就無法再繼續請假，而得硬著頭皮面對問題了。那次罷工，碰到上課時間，教授把課取消也就沒事。自己教的中文課，也好商量，跟學生把課延後，或是學生主動把課取消，老師學生都樂得輕鬆，不必面對交通往返問題。最麻煩的是當時的半職工作，那是沒辦法不去的。好心的有車同事，答應順道載幾個住在附近的同事一起前往辦公室，因為預料會塞車，就約早一點，跟我約的是早上八點二十分。原本心想，太好了，有便車可搭，不必愁了。沒想到當天一早，電話來了，同事塞車在路上，整個巴黎市區幾乎動彈不得，他八點二十分一定到不了我家，辦公室那裡也不知會遲到多久。這樣看來，除了自己想辦法一途，別無

他法。想了半天，也沒別的方法，就採取最原始的交通方式「走路」吧。穿上好走的平底鞋，天氣也很晴朗，帶上一瓶水，出發了！發現路上同行的路人挺多，哈，大家都不約而同，腳踏車不少，還有人使用trotinette（滑板車），或乾脆換上直排滑輪鞋的，簡直像開全民運動會一樣。大路上車子以龜速前進，喇叭聲不絕於耳，我只好專挑小巷鑽，比較清靜，空氣也清新一點。走到塞納河邊時眼前一亮，視野終於開闊起來，白雲藍天，巴黎的歷史建築景觀讓氣氛也愉悅了起來，這一趟因罷工而不得不為的步行，雖遠也染上了出遊般的好心情。身體開始出汗，腳有些痠，不過比起塞在車陣裡生氣，還是自己動腳走愉快多多！好不容易抵達上班地點，汗流浹背，有些疲累，卻是運動後帶點神清氣爽的累，九點半多近十時，已過了上班時間，辦公室卻還空蕩蕩，沒幾個人到，共乘汽車的都還在路上，走路步行的反而先到了。發覺自己腳力還不錯呢！搭汽車的同事都要到十點以後才陸陸續續抵達，發現走路的都早到，似乎有點算計錯誤的懊惱，但也不確定自己是否有能耐去走一小時以上。

巴黎市設置Vélib'自由租借腳踏車制度後，最額手稱慶的其實是飽受地鐵罷工、故障之苦的小市民。我那時只滿心想著：以後要是地鐵罷工，就有單車可騎啦！於是馬上去辦了Vélib'的年卡。後來才發現，事實也不盡然那麼美好。小規模的故障、停駛或零星的罷工時，大概還找得到可用的腳踏車，及時改換別的線路或是乾脆騎到目的地。然而大規模罷工時，就沒那麼順利了。熱門人多的鬧區，常常找不到一輛可騎的車，即使連走多站尋找，也只能望著空空的自行車站興嘆。好不容易有人還車，都得快狠準用搶的。興高采烈得來的車騎到住宅區，這下糟了，全部的自行車站卻都客滿，大家都在差不多的住宅區還車，

於是根本找不到位置還。只得又在附近轉來轉去，找停車位。那時就後悔為什麼不乾脆走路算了。

有一年擔任商展翻譯，展場遠在機場旁的Villepinte，唯一的交通工具RER B又大罷工，地鐵也罷工，眼看沒別的辦法，只好每天去趕旅行社提供給展商的接送巴士，跟著展商一塊兒披星戴月，早出晚歸，就算日日塞車，總是到得了。問題是從家門口到展商落腳的旅館，沒有地鐵坐怎麼辦？好，來騎Vélib'。家附近因為時候尚早，取車沒問題，結果到了旅館附近，找了許多站，竟然都無法停車，折騰了二十分鐘，急得像熱鍋上的螞蟻，後來才發現隔了幾條街就在巴士暫停的路旁，那裡已近住宅區，所以空位一大堆，跟適才的客滿景觀相比，實在很難想像相距兩百公尺處已是另種樣貌。後來幾天有了經驗，也就知道該到哪兒取車停車最省時方便了。然後再坐接送巴士搖晃五十分鐘以上，半夢半醒去工作。

商展期間，因為使用者眾多，鐵路局特別喜歡罷工引人注目，沒有罷工時卻又常常機械出問題。有一年又任翻譯，回家時分，搭上六點多的火車，結果全線因為故障，幾乎無法行進，走一站至少停個二十分鐘，既沒有廣播說明，也沒有人知道究竟出了什麼事，總之一群人擠壓在狹窄的車廂裡，連呼吸都變得困難。身邊已經有受不了臉色蒼白行將昏倒的女士，幸好有人趕緊扶住她讓了座，還好我上車動作快，有位子坐，若是站著恐怕也受不了了。但也完全無法集中精神，便暈沉沉靠窗打起瞌睡來，沒想到一覺醒來，怎麼才只前進了兩站！整車人卡在鐵路線路上，動彈不得，後面來車想必也是一樣。旁邊講著西班牙語的四個男業務，剛開始聊天，後來開始玩手機遊戲，玩到最後連問題都問畢玩不下去了，大家也意興闌珊，我們還卡在路上，沒辦法前進也無

法下車。等到終於開進巴黎北站，天啊，已經八點半，原本三十分鐘的路程竟然拖延了五倍！大家像得救似地紛紛衝下車，大大吐了一口氣，如自惡夢中醒轉，恍如隔世了。

最近幾年，在之前當政的右派施壓下，將「最低限度服務」（Service Minimum）的觀念推展開來，亦即公務員及與大眾運輸有關的員工雖有罷工權，但也必須顧及一般百姓的使用權，就算是罷工，也不能全面停駛，必須要提供「最低限度服務」，譬如在尖峰時段仍提供三分之一的列車行駛服務，或者罷工時某些路線仍舊行駛。一般大眾不致成為罷工的犧牲品，用意當然也受到大多數人的歡迎，只不過，真正實行起來，乘客仍然苦不堪言。以巴黎地鐵來說，近年朝無人駕駛的車廂發展，但為了不讓駕駛員反彈，還有安全上的考量，剛開始也只有最新的十四號線使用無人駕駛的全自動車廂。每到罷工時節，住在沿線的居民該是最快樂的，因為機器不會罷工，他們的每日通勤受到的影響最少。這兩年，觀光大線一號也全線施工加裝安全門，成功改換成無人駕駛的全自動車廂，使人為罷工的影響減到最少，也降低跳軌或意外掉落鐵軌的危險。但是當別的線都罷工之時，僅存行駛的路線，卻也往往人擠人大爆滿，乘客多到擠不上車，即使擠上車也動彈不得，連轉身或呼吸都有困難。

有一回，為了出門工作，我拚命擠上了一節車廂，車裡站了比平常多三倍的人，由於是非常情況，大家也都很配合地讓月台上的人儘量擠上，不過真的無法動彈，突然有個小姐非常禮貌地請身旁的一位男士幫忙，原來是她的圍巾遭人群牽夾，勒緊了她的脖子，而她連抬起手臂撥開的空間都沒有，只好求助身旁的人解危。大家目睹這一景都不由得笑了。巴黎人平時的自私自利因為共同面臨困境而轉化成互助的善意，真的十

分難得。緊接著就有幾個人打趣開玩笑自嘲，讓緊繃的氣氛一下舒緩，全車的人都笑了，算是在巴黎鮮少看到的溫馨熱絡場面。這算是運氣好的時候。運氣差時，就真的是即使硬擠也構不到門邊，那也只有認命多等幾班車，要不就乾脆放棄。

有時候，地鐵和RER因為技術問題，無預警停駛，那才是最慘烈的情況，譬如號誌燈故障，又如大雪使機械停擺，也聽過因為暴風雨吹倒樹木使RER被迫停駛的，最氣人的原因是有人在鐵軌上行走只好暫停。總之，每次這樣的情況發生，一定是全線大亂，所有人都在月台上張望，不知該再耐心等幾分鐘好，還是早早換別的路線做別的打算為上。也可能因為某條線出問題，其他的代替路線因為一下子湧進一堆人而負荷不了乘載的，連門都關不了，只好停駛一陣子。如果是中文的一對一教學課，碰到這種情況，學生大部分都會很體諒勸我乾脆把課取消，否則我也許到得了上課地點，卻回不了家。這時候或許也只能慶幸我的工作有某種彈性吧（但是當然，不上課就沒錢賺，這也是必然的結果）。但如果是團體課，由於很難臨時通知所有學生，身為老師沒有翹課的權力，我騎腳踏車、走路也會趕去，只不過那時班上學生寥寥無幾，大部分學生因為交通困難，便會乾脆自動放假，省得自找麻煩，老師也只能苦笑，僅做做複習，不敢有太多進度，畢竟是地鐵火車出問題，不是學生的錯啊！這讓我想起有一年，在郊區的中文學校教課，早上因為還有四分之一的RER行駛，所以勉強到了學校，上了一天的課下來，發現晚間的RER已全面停駛，這下糟了，離巴黎四段區那麼遠的地方，根本不知怎麼回家，路上又因此而大塞車，連向有車的朋友求救都不可得。那次只好留在校長家吃晚飯，跟她的孩子看了整晚電視，到了十一點路上不塞車了，才請住在附近的好友開車把我載

回家，所以呀，想在巴黎安居，自己沒車平時也很方便，但最好能認識有車的朋友以備不時之需！這也是為什麼購屋買房時，寧可住小一點醜一點的公寓，我也不願離開小巴黎市區，至少，罷工時、地鐵出問題時，我還可以想盡辦法在市區內移動，假如住在郊區，交通線路變少，里程變遠，能選擇替代的方案就相對有限，一旦大眾交通系統出問題，叫天天不應，求地地不靈，真的是孤立無援。曾經住過郊區嘗過這種苦頭後，就決心絕不再在居住地這點上妥協，尤其對工作地點經常變換的我來說，交通方便實在是首要考量啊。

最近幾年，巴黎地鐵的服務似乎比以前長進多多，除了推行自動駕駛、裝置安全隔門、改善車站照明、換購現代化車廂等硬體上的加強之外，星期五、六也延長服務時間一小時，看表演、參加晚會的夜貓子直到夜裡一點多都有車可搭回家，真的方便許多。遇到特殊日子如音樂節、跨年夜，也整夜開放某些大線，讓晚歸的人

潮也有便利的交通工具可倚賴，讓居民都有耳目一新的感受。最令人驚喜的是司機現在也比以前重視與乘客的溝通了，如今地鐵暫停等待或是發生狀況，司機多半會以車上廣播告知乘客原因，讓大家安心，有時還附送幾個笑話，讓乘客彼此相視而笑，有一回乘客熱烈到紛紛特別經過駕駛廂稱讚司機，簡直令人絕倒。巴黎地鐵還是有溫情和善幽默的一面。

至於下回搭地鐵會碰上什麼狀況呢？是欲哭無淚、哭笑不得、笑中帶淚還是暢笑開懷，誰都無法預知，一切都是運氣。每天的地鐵旅程，都是嶄新充滿未知的冒險，人事百態，無奇不有。也許，這才是巴黎人深深依賴地鐵系統無法自拔的最潛在理由：地鐵編織了巴黎人的生活，也道盡，人生。地鐵人生。

（本文作者為巴黎第八大學文學博士，現旅居巴黎）

法國教育訊息

台北藝術大學研究生吳曜宇榮獲法國貝桑松國際青年指揮大賽首獎

法國貝桑松—法蘭西孔德國際青年指揮大賽於 2013年9月21日晚間進行決賽，由 24歲的台北藝術大學音樂系研究所學生吳曜宇獲得首獎。這是繼現任國家交響樂團音樂總監呂紹嘉在 1988年以28歲的年齡獲獎後，臺灣指揮家第2次在這個大賽中奪魁。

貝桑松（Besançon）國際青年指揮大賽（International Competition for Young Conductors）暨音樂節已經進入第53屆，本屆共有5大洲46國在15到35歲不等的296位青年報名。評審分別在柏林、貝桑松、北京、蒙特利等4個城市進行初選後，評選出20名報名者進入正式比賽。

9月21日晚間，24歲的吳曜宇與 32歲匈牙利籍的 Huba HOLLOKOI、30歲的德國籍 Kiril STANKOW 進行決賽，指揮法國國立 Lorraine 交響樂團，演出布拉姆斯小提琴協奏曲第一樂章、史特拉汶斯基火鳥第二號組曲、旅法日本作曲家望月京現代創作。

兩年一度的貝桑松國際青年指揮大賽是全球最重要的指揮賽事之一。吳曜宇獲得的指揮首獎提供1萬2,000歐元獎金及全球多個知名樂團的演奏機會；他同時也獲得觀眾票選獎以及樂團票選獎。

（駐法代表處教育組編譯）