

巴黎地鐵的不專業社會觀察

黃曉青

前言

巴黎地鐵有 14 條主線和 2 條支線，散佈於市區彷彿攤開的手掌，每一條地鐵線便是掌心的紋路，好似工作線、感情線、家庭線等，與乘客的日常生活息息相關。

對我來說，認識一個城市是從熟悉它的地鐵開始，對於巴黎也是如此。不管是乘坐哪一路線的地鐵，還是穿梭在哪個車站，形形色色的人、事、物都會有當地社會的縮影隱藏在其中，使得路線和站名不只是地理的指涉，更乘載著乘客的身分和整個城市的歷史脈絡。

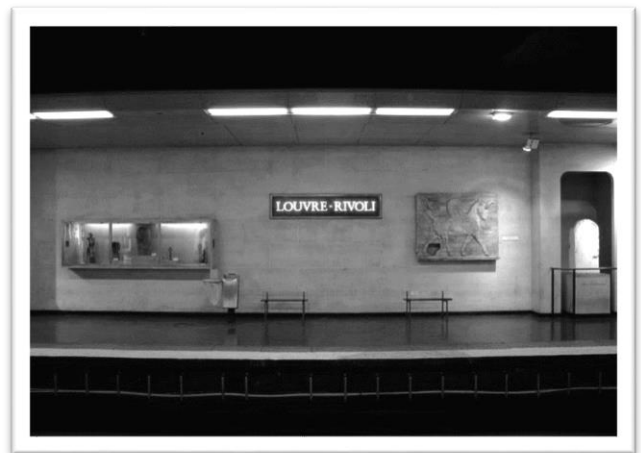
無論是移動中的乘客，或是短暫停留的流浪漢、扒手、小販，都是此脈絡中的一個環節，在這環節之中，每條地鐵線和每個車站都各自擁有一段自己的歷史，隨著一班接著一班的地鐵來來往往，搭建起若有似無的連結。

巴黎地鐵車站概述

典型的巴黎地鐵車站是建於地底的雙側式月台，屋頂一般為拱頂狀。由於二十世紀的車站燈光無法達到太明亮，因此車站的牆壁多使用白色磁磚覆蓋，以增加光線的反射度。牆壁上除了掛有該站的名牌，其餘空缺幾乎由各類商家廣告填滿。站名牌通常以藍底白

字呈現；商家廣告則以上色的方磚包裹四周，以便和其他廣告做區隔。

然而，大部分地鐵站隨著坐落的地點不同，外觀也會有所不同，比如 1 號線的 Louvre Rivoli 站，因位置鄰近羅浮宮，一九六八年的文化部長 André Malraux 便突發奇想讓藝術下到地鐵，使站內的裝飾與羅浮宮的風格相近，月台羅列許多藝術作品及雕塑，廣告看板也改以展示櫃呈現(圖一)。



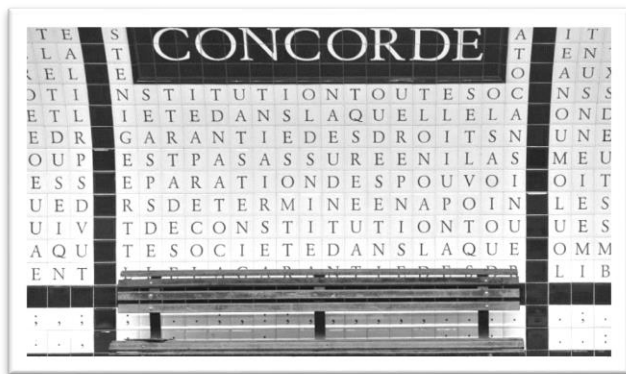
圖一：Louvre Rivoli 地鐵站（取自 <https://www.flickr.com/photos/27207365@N05/2822779806>）

除此之外，3 號線的 Arts et Métiers 站因靠近工藝美術博物館，便以潛水艇的模樣呈現，站內全部採用銅色，屋頂有大小齒輪點綴，牆上的圓盤裝飾如同潛水艇的窗戶，椅子和垃圾桶也是由金屬材質製作，整體風格就如同工藝美術博物館的工業館藏(圖二)。



圖二：Arts et Métiers 地鐵站（取自 <http://metro.paris/en/place/arts-et-metiers-station>）

地鐵站的設計除了會隨著鄰近的景點變換風格，也會隨著過去該區發生過的歷史出現不一樣的裝飾，例如 1 號、8 號和 12 號線交會的 Concorde 站，位於協和廣場之下，就是那曾經展現路易十五國王威儀的廣場，也是其子孫路易十六的斬首之地，該站月台的牆壁上，每一片磁磚都有一個字母，整片牆看起來就像一個巨大的單字拼圖，每一個區塊就是一封信，文字內容為 1789 年頒布的法國大革命人權宣言(圖三)。



圖三：Concorde 地鐵站（取自 <http://metro.paris/en/place/concorde-station>）

當然，也有一些地鐵站同時依據地理位置與歷史來裝飾，比如 12 號線的 Assemblée Nationale 站，靠近法國國民議會，因此在車站牆

壁上可以看到許多全黑的大型頭像剪影藝術(圖四)，那些頭像多半是法國史上重要的政治人物，像是總統、立法人物等。除了黑白色調的頭像，也有幾面牆是彩色的塗鴉，描繪著法國的政治發展歷程(圖五)。



圖四、圖五：Assemblée Nationale 地鐵站（取自 <https://kknews.cc/zh-tw/travel/mm8j8nz.html>）

巴黎地鐵、臺北捷運大不同

這次頭一回造訪巴黎，觀察到巴黎地鐵與臺北捷運實在大不相同。巴黎地鐵比臺北捷運早了將近一百年，因此在新舊程度看來，巴黎地鐵普遍老舊，電梯及手扶梯的數量遠遠不及臺北捷運，不過流浪漢的普及程度倒是遠遠超過。另外，飲食規定也不一樣，臺北捷

運站是不允許乘客飲食的，違規者須重罰，然而在巴黎地鐵，隨處可見在地鐵上食用早餐的上班族，或悠閒地啜著咖啡的乘客也多得是。

先從地鐵站觀察起，發現不是每一站都有服務台，也不是每個出口都有售票機，若是有些事需要尋求站務人員，可以尋找閘門旁邊牆上的通話鈕，按下去即可與服務員對話；但若是想買票卻找不到售票機，就只好另尋其他出口逕行購票。

進入地鐵站向前走，可以看到一排閘門，相較於臺北捷運的半身自動感應閘門，巴黎地鐵的閘門高度幾近全身。有些閘門在感應車票後會自動開啟，也有一些舊式的閘門需要伸手推一下門板才出得去。很常時候會看到想逃票的民眾緊貼著前一位乘客走出閘門，或是前一位乘客用手撐住門板，讓後方的人直接通過，甚至也有人直接翻越高牆闖過閘門。

通過閘門緊接著來到月台，在比較大的地鐵站裡，或許會看到月台的某一個角落有人表演，靠著站內大量乘客的施捨賺取零星表演費。偶爾車廂內也可以看到有人演出，或是訴苦他的近況，希望別人可以金援他。相較於臺北捷運，除了比較大的車站如臺北車站，可以看到寥寥幾位表演者和街邊的流浪漢，巴黎地鐵顯得熱鬧許多。

當地鐵駛入月台、車廂也就定位，過一下子你就會發現車廂門不會自動開啟，千萬別

跟我一樣傻傻等在那，差點錯過搭車時機。如果你想順利上、下車廂，就請記得先按下門上的按鈕(圖六)，也有某些門是安裝把手，向下或向上轉動約莫 90 度才能把門打開(圖七)。幸好起初剛搭乘的那幾次，每每忘記開門都有好心人提醒，有從車廂內幫我開門的，也有從不遠處特地上前來教我的，所以上、下車之前千萬別忘了這個小動作。



圖六、圖七：地鐵車廂門的按鈕及把手（取自 http://joyce0927paris.blogspot.com/2013/09/blog-post_14.html）

順利進入車廂後，撲面而來的熱氣會讓你發覺，原來車廂內是沒有空調的，除了一些比較新的地鐵線有幾班車設有冷氣，其餘的只能仰賴窗戶來呼吸新鮮空氣。雖然巴黎的天氣沒有像臺灣那般悶熱，但是只依賴窗戶還是不夠，且窗戶看似很大，其實只能開一點點，有時還打不開，到了尖峰時間更是一個標準烤爐，所以自備隨身小電扇是一明智之舉。

站定後，可以看到車廂內的座位幾乎都是面對面，且沒有博愛座。若沒有位子，可以拉開門旁邊的折疊椅坐下。如果你選擇站著，請盡速去鋼管區卡一個位子，因為巴黎地鐵有

的時候很晃，當你習慣性伸手向上一握想保持平衡時，會發現原來車廂內沒有手拉環，是的，沒有手拉環，所以可以看到鋼管區會有一團人擠在那，為了保命盡力抓住一絲空隙設法維持平衡，畫面挺有趣的。

好不容易上了車、找到一個容身之處，以為可以鬆懈了，卻突然想到自己該在何時下車，仔細一想，竟感受不到任何關於到站的資訊。巴黎地鐵的到站提示不像臺北捷運一樣一目了然，除了一些大站會廣播站名或是某些車廂門口上方會有亮燈提醒現在到哪站了，其餘的既沒有廣播也不會有亮燈，只能隨時看向月台牆上的名牌，或是自己在心中默數還剩下幾站才會到達目的地。

也或許夠幸運，當你拖著一個大行李箱乘坐地鐵，會遇到好心人指著你的行李說：「你是不是應該要在這站下车？」是的，那個拖著行李箱的人就是我，當時準備坐到火車站前往其他地方，結果 Gare Montparnasse 列車站到了卻還不知道要下車，幸好經好心人提醒，我才不至於錯過。

地鐵反映的社會分布、民族特性

巴黎共分成 20 個區，第 1 區位於巴黎正中心，其餘十九個區依序以漩渦式、順時針的方向散開於巴黎，編號越大離市中心越遠，第 12 到 20 區位於最外圍，12 到 16 區位於南邊；17 到 20 區位於北邊，通常南邊的治安會比北邊好一些。

就我的觀察與歸納，巴黎地鐵的 14 條主線，平均每一條會經過的區域大約五個半，其中 4 號線、8 號線及 12 號線跨越的最多。路線分為東西向及南北向，東西向有 8 條；南北向有 6 條。不管搭乘東西向或是南北向，一路上都可以隱約感受到沿途風光隨著不同區域有不一樣的變化產生，將人生百態一覽無遺；以下列舉幾條地鐵線概述。

1 號線是巴黎地鐵的第一條線，西元 1900 年因世博會而建造，目的為向全世界炫耀巴黎的工業繁榮與民族進步。全線往來重要政經地區，途經各大重要景點如巴士底廣場、市政府、凱旋門等，因此乘客以上班族及旅客為大宗，整體而言，地鐵周邊的環境呈現高度生活水平及良好治安。

2 號線貫穿整個巴黎北區的最外圍，經過的地區呈兩極，有富庶、有危險，搭地鐵時常碰上眾多阿拉伯與非洲移民，有時也會看到華人聚集，地鐵站周邊也可以看到許多中式餐廳及中國超市。

呈南北走向的 4 號線，隨著地鐵由北往南移動，可以看到不同的社會風氣，比如北端的 Barbès – Rochechouart 站，其地鐵橋下有許多黑市小販進行交易，甚至販售大麻，導致一般市井小民或旅客在搭車經過時會稍感緊張。稍往南移動到 Château d'Eau 站，是非洲、中東、猶太及中國人的聚集地，車廂內雖看似龍蛇雜處，卻又有種莫名的和諧感，地鐵站周邊

甚至可以看到非洲人與中國人合作經營的美容店，非常有意思。

若 2 號線是貫串巴黎的北區，貫串巴黎南區的則是 6 號線。兩線在頭跟尾各有一站交會，即串連起巴黎最外圍的交通。相較於 2 號線的多元族群，6 號線的族群顯得單一，附近大多為白人及其傳統住宅區，沿線可以看到許多高級住宅林立。

7 號線幾乎為亞洲人必搭的地鐵線，越往南會發現亞洲面孔越多，即經過有「唐人街」之稱的華人區。車廂內東南亞人佔多數，走出地鐵站也可以看到華人餐館很多，中式麵條、越南河粉等亞洲餐廳應有盡有，若是懷念家鄉味可以前往一試。

9 號線及 10 號線則是分別坐落於塞納河的右岸及左岸，皆經過巴黎最富有的區域，且許多使館林立，治安也相對好很多。搭乘兩線的乘客多為富人，然而同為富人卻也是有差異的，氣質展現有些許不同。右岸的 9 號線多為商業類型的富人；左岸的 10 號線多為文藝類工作的富豪，使塞納河兩岸呈現有趣的對比。

相比治安良好的 9 號、10 號線，13 號線則顯得混亂不堪，北端的 Saint-Denis 站有許多北非穆斯林人口，甚至有超過 30 萬名非法移民在附近群聚，隨處可見難民居住於帳棚。其次，該區也是巴黎夜生活的核心場所，可見眾多紅燈區和夜總會雲集，因此晚上盡量別隻身一人搭乘 13 號線前往。

在巴黎地鐵打破的刻板印象

據傳聞，法國人給人的印象普遍是冷漠，尤其是對不會說法文的觀光客來說，是理都不會理你。然而，經過這次頭一回去法國，我發現並不盡然，反而一路上都有好心人幫忙。像是先前提到的，有教我要先按按鈕才能上下車廂的、提醒我要在火車站下車的。然而，最感激的莫過於所有在地鐵站幫我搬過行李的好心人，整個扭轉我原先對巴黎人的刻板印象。

前面說過，巴黎地鐵的電梯及手扶梯數量遠遠不及臺北捷運，303 個站只有 203 站有手扶梯；43 站有電梯，且就算有也不是每個車站出口都有，因此大部分上下樓還是以樓梯為主。

儘管住宿有刻意選了去車站和機場都很方便的位置，也找了設有電梯的地鐵站，在移動的前一天甚至先去場勘好電梯的位置，沒想到竟然還會碰上電梯保養的日子！就連手扶梯也因為節電而停止運轉！運氣差到只能認命扛行李走樓梯，結果搬個兩階就停滯，卡在樓梯不上不下的。

幸好，每當我卡在樓梯，或是在樓梯口前猶豫的時候，都有好心人前來幫我。有年輕人、老人、男士、女士、黑人、白人，全都主動上前問過我是否需要幫忙，也有幾次遇上戴著耳機直接酷酷地幫我拎上樓的，真的深

深感謝他們的神救援，我才能在地鐵的索命樓梯前苟活，可見法國人不全然都是冷漠的。

結語

就這次搭乘巴黎地鐵的經驗來說，其實並沒有出發前想的恐怖，人潮雖然是多了一點，但也不到非常混亂的地步。藉地鐵觀察巴黎的社會對我來說是一件很享受的事，每個區域都有自己的人種和特色，而且它實在是跟臺北捷運太不一樣了。

但是，事情沒有絕對，我覺得不恐怖並不代表其他人也這麼覺得，且並不是在治安好的區域就不會遇上壞人。就我個人而言，在最後一天要離開法國前往機場的路上，也是很慶幸有一位年輕小夥子幫我把行李搬上月台，我道謝後就拿出車票放入驗票機，想說先把行李推過去再把票抽回來，這時突然！上一秒才幫完我的年輕人，下一秒就以迅雷不

及掩耳的速度翻過閘門然後衝進任一列車廂。

當下我只覺得莫名其妙，也有點讚嘆那人的手腳真敏捷，正回過神要拿我的車票時，卻看到驗票機上空空如也，地上也沒有半張票的蹤影，附近也沒有其他人，看來是被剛剛的小夥子以閃電之姿盜走了。

幸好等我到站之後和站長解釋一下，他馬上就能理解且覺得稀鬆平常，直接開門讓我走出站。最後就整趟法國行來說，我對巴黎地鐵還是滿有好感的，不過凡是出門在外還是不要掉以輕心，就算遇到好心人也不要鬆懈，剩下的就坐上地鐵任由它帶領你吧，每每都會有新發現的。

參考資料

<https://demimondetw.com/2015-11-24-84/>
<https://slowandtravel.com/?p=604>
<http://www.penseesfrance.tw/blog/post/403765040>
<https://kknews.cc/zh-tw/travel/mm8j8nz.html>
<http://obonparis.pixnet.net/blog/post/222024168>