

PLUS FORUM

GRANDS REPORTAGES, ANALYSES

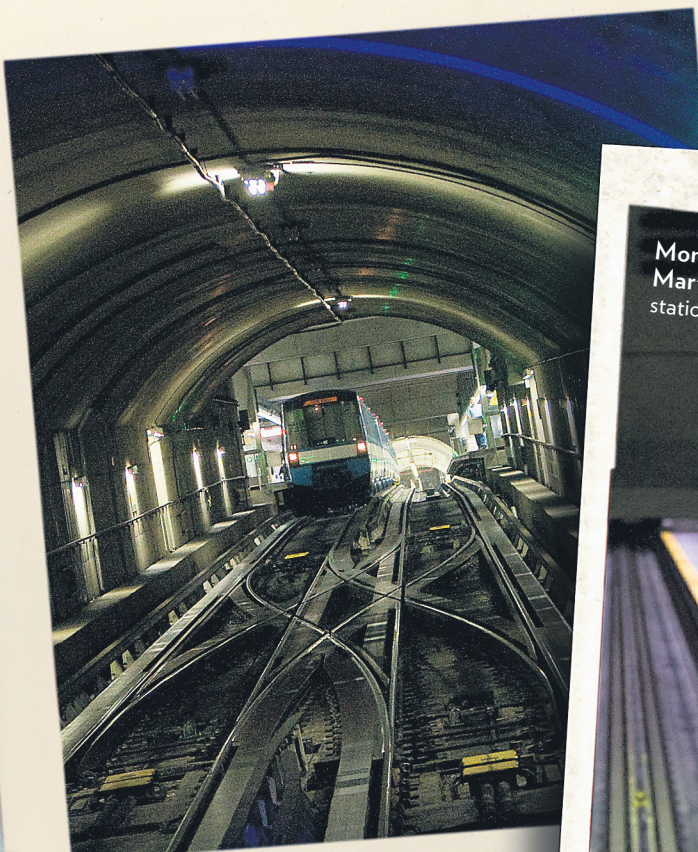
PAS LA STM!
L'ÉDITORIAL DE
NATHALIE COLLARD
PAGE 6

AMSTERDAM
À MONTRÉAL?
LA CHRONIQUE
DE LYSIANE GAGNON PAGE 7

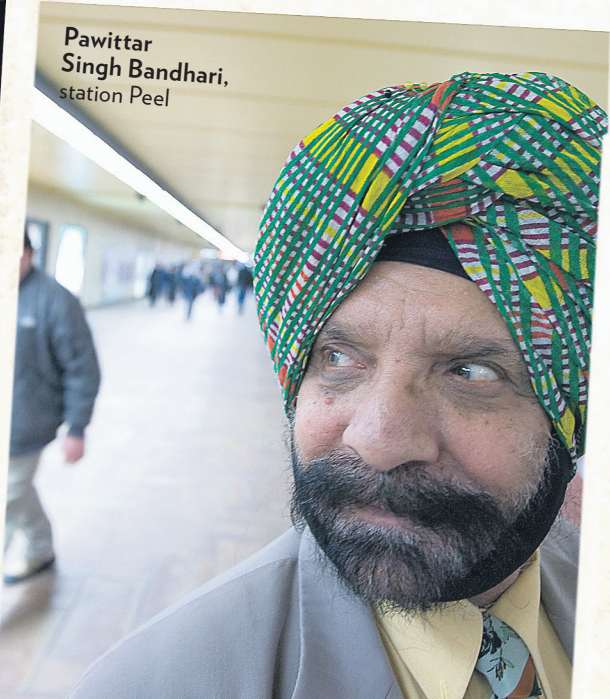
CARICATURE
L'ACTUALITÉ
VUE PAR CHAPLEAU
PAGE 6



PHOTOS IVANOH DEMERS, LA PRESSE



PHOTOS ALAIN ROBERGE, LA PRESSE



PHOTOMONTAGE, LA PRESSE

LA VIE DANS LE MÉTRO

On connaît les verrières de la station Champ-de-Mars, le signal de départ des trains de la ligne orange, le carrefour grouillant de la station Berri-UQAM à 17h. En revanche, on ne sait rien du quotidien d'un guichetier dans sa cabine, des secrets des travailleurs quand tombe la nuit, du mystérieux rôle de ceux qui «écoutent» les wagons et de la réalité de celle qui fait briller les stations avec sa vadrouille. *La Presse* a expérimenté tout cela pour vous. Voici le métro de Montréal d'un point de vue absolument unique et privilégié.

À LIRE EN PAGES 2 À 5

INVITATION INSTANTANÉE AU BONHEUR!

Pour **1699\$*** par personne au départ de Montréal, découvrez une de nos destinations surprises et le bonheur de passer à deux des vacances tout-compris!

Choisissez votre semaine de départ, nous sélectionnerons votre destination parmi nos Villages soleil :

- Punta Cana, République dominicaine • Cancun Yucatan et Ixtapa Pacific, Mexique
- Columbus Isle, Bahamas • Turkoise, Turks & Caicos • Les Boucaniers, Martinique

Réservations avant le 20 mars 2009.

Semaines de départ entre le 28 mars et le 25 avril 2009.

1-800-CLUBMED Visitez clubmed.ca
ou contactez votre agent de voyages



Club Med
TOUS LES BONHEURS DU MONDE

*Pour les nouvelles réservations effectuées entre le 27 février et le 20 mars 2009. Offre réservée aux adultes de 18 ans et plus. Notre jour de référence est un samedi. Les départs peuvent avoir lieu entre le mercredi précédent et le mardi suivant la date choisie. Maximum de 4 personnes par réservation. Le prix est par personne, pour 7 nuits en occupation double dans une chambre de catégorie minimum, vol inclus au départ de Montréal. Forfaits d'une semaine seulement. Les voyageurs seront informés de la destination surprise, de la date réelle de départ et des détails du transport, 72h avant le départ. Dans le cas d'une réservation de dernière minute (la date de référence réservée étant à l'intérieur des 4 jours suivants la prise de réservation), les détails seront connus des voyageurs entre 24h et 48h avant le départ. Offre non combinable avec une autre et uniquement applicable pour les Villages et semaines indiqués ci-dessus. Le paiement total est exigé au moment de la réservation et celle-ci est 100% non-remboursable. Les services tels que Spa, plongée, etc., (lorsque disponible) sont en sus. Les places sont limitées; cette offre peut changer ou prendre fin à tout moment et sans préavis et est sujette à la disponibilité au moment de la réservation. Non applicable aux réservations de groupes. Les frais d'adhésion sont en sus: 60\$ par adulte (16 ans et plus), 30\$ par enfant. D'autres restrictions peuvent s'appliquer incluant les conditions générales de la brochure en vigueur. Offre valide au Canada seulement. Titulaire d'un permis du Québec. Le prix inclut la TPS et la TVQ mais pas les frais de contribution au fonds d'indemnisation des clients des agents de voyages de 3.50\$ par 1000\$.

LA VIE DANS LE MÉTRO



Conduire le métro? Très peu pour lui. Antonin Marcil aime bien donner le change. Il passe plus de 10 heures par jour derrière sa vitre pare-balle, à regarder les gens passer, stressés, préoccupés, pas habitués au maudit « nouveau système ». « Je vous le dis, moi: faut pas être sensible pour faire cette job-là... » Et si les airs de bœuf, c'était nous?



VIE DE GUICHETIER



TEXTES: JEAN-CHRISTOPHE LAURENCE

PHOTOS: IVANOH DEMERS



Eux statiques, nous en mouvement. Eux enfermés, nous libres. Eux payés, nous payeurs... Bien assis dans leur loge, les guichetiers du métro sont les témoins immobiles de notre monde en accéléré. À quoi pensent-ils? Est-ce qu'ils s'ennuient autant qu'ils en ont l'air? Ont-ils tous des airs de bœuf? À la recherche d'une réponse, *La Presse* s'est enfermée une matinée complète avec Antonin Marcil, guichetier à la station Henri-Bourassa.

Sept heures dans une loge, pas plus grosse qu'une boîte d'allumettes. Premier constat: le temps passe lentement, parfois. Deuxième constat: de l'autre côté de la vitre pare-balles, les airs de bœuf, c'est nous.

4 h 45
Il fait encore noir. Ce matin, comme tous les matins, Antonin Marcil déverrouille les portes de l'édicule et entame sa routine. Activer les escaliers mécaniques, inspecter les distributeurs de correspondances, prendre la lecture des tourniquets. Un client entre dans la station. «Il est là chaque matin», souligne M. Marcil. Le premier train ne part qu'à 5 h 30.

5 h
«L'artiste» entre dans sa «loge». Enlève l'alarme. Appelle le CCM (Centre de communication) pour donner son matricule. Plus on a d'ancienneté, plus le numéro est court. M. Marcil compte 33 ans de bons et loyaux services à la STM. Dans un an, il va prendre sa retraite. Après 32 ans «en haut» comme chauffeur d'autobus, il a demandé à venir en bas. «Je voulais finir ça tranquille dans mon coin.» Quand il est entré à la STCUM en 1975, il était payé autour de 3,50\$ l'heure. Aujourd'hui, son salaire est de 24,73\$.

5 h 05
Ouvre l'ordinateur, prépare sa caisse, allume la radio. Et le radiateur. Les jeux sont faits. À partir de maintenant, plus question de quitter les lieux. M. Marcil doit rester à son poste. Sauf pour les urgences, bien sûr: si la machine à correspondances est vide, si les escaliers mécaniques s'enrayent, si un client a besoin d'aide... Chaque sortie doit être signalée au CCM. «C'est ce que je trouve le plus dur, dit-il. Être confiné.» Les toilettes? M. Marcil est chanceux. Il y en a dans sa loge. Ce n'est pas le cas partout.

5 h 20
Simon, du dépanneur en face, lui apporte le journal. Très pratique pour les moments creux. Les guichetiers n'ont pas le droit à la télé – de toute façon, la réception est trop mauvaise. Mais ils peuvent lire. Ou faire des mots croisés, comme M. Marcil.

5 h 22
Premier arrivage d'autobus. Des habitués. M. Marcil les appelle les «horloges». Il commence à connaître leurs habitudes. À force, il a même créé quelques liens. Mais pas trop. «Les gens nous racontent leurs malheurs. On n'est pas des psychologues. Mais des fois, on est les seuls qui vont leur parler dans une journée.» Il faut quand même garder une distance, ajoute-t-il. «Après, s'ils manquent d'argent pour passer c'est moi qui suis coincé...»

6 h 30
M. Marcil fait chauffer du café et s'épluche un fruit. Dernière pause avant la pointe du matin. «Le rush, c'est la zone conflictuelle.»

7 h 02
La station s'anime, les «usagers» déboulent par grappes. C'est l'heure du stress. Une cliente essaie de passer une vieille correspondance dans le nouveau système Opus. Machine bloquée. Congestion. M. Marcil gesticule. «Pas là-dedans, madame!»

7 h 06
Ah! le nouveau système! Maudit système! «On est en bi-mode, observe M. Marcil. C'est dur à gérer. Il y a encore beaucoup de gens qui résistent au changement.» Résultat: il y a des frictions. Les files s'allongent. Il faut expliquer. Le ton monte. «Les gens ne veulent pas attendre, ils ne veulent pas savoir, ils veulent juste passer. Quand ça

ne marche pas, c'est toujours la faute du guichetier. Je vous le dis, moi: faut pas être sensible pour faire cette job-là. On est des boucs émissaires.

— On vous insulte des fois?
— C'est sûr. L'autre jour, y en a un qui m'a traité de raciste. Ça, ça m'insulte! Je suis un immigrant, moi aussi! Je viens de Dolbeau. Arrivé à Montréal à 19 ans. J'ai travaillé sur Chabanel. Oui, monsieur.»

7 h 45
Soyons honnêtes, M. Marcil: il y a quand même des guichetiers qui le méritent. Vous avez des airs de bœuf. Tout le monde le dit. Vous êtes au courant? Évidemment, que M. Marcil est au courant. Tous les guichetiers sont au courant. D'après lui, c'est une réputation qui remonte à loin. «Au début, c'était les vieux ou les employés malades qui descendaient (dans la loge). Mais c'est de moins en moins comme ça. Il y a des jeunes. Des femmes. C'est le côté sécuritaire, j'imagine. Ici, il y a moins d'agressions. Moins de harcèlement.»

8 h 16
Un client demande six billets. La machine bloque. M. Marcil soupire: «Il fait froid, ce matin, ça répond mal.»

8 h 21
Un passager saute par-dessus la barrière. M. Marcil appuie sur un bouton rouge. Le signal est envoyé au centre de contrôle de la STM. Si les récidives se multiplient, on enverra la police veiller au grain. «C'est une station tranquille, souligne le guichetier. Ça a changé. Quand c'était un bout de ligne, c'était pas mal moins calme. Les bouts de ligne sont toujours plus toffes. Il y a plus de volume. Plus de drogue. J'habite à Laval, mais je n'aurais pas voulu travailler à Montmorency.»

LA VIE DANS LE MÉTRO



8 h 40

Un aveugle sort son billet Opus, le tourne du bon bord de l'encoche, le met dans la machine. En voilà un qui a compris le système. « Il ferait la leçon à plusieurs voyants », blague le guichetier.

9 h 10

Une dame d'un âge vénérable vient recharger sa carte Opus. Durée de l'opération: 30 secondes. « C'est une championne. Elle fait ça comme une aveugle! »

9 h 33

La machine à billets bloque encore. Antonin roule ses manches et « taponne » un peu. « Au début, on paniquait. On n'osait pas l'ouvrir. Là, on joue dedans et on la répare. »

9 h 45

Toc toc. Un client vient de cogner sur la fenêtre. M. Marcil fulmine. « On n'est pas des poissons dans un aquarium. » Cette fenêtre est le meilleur ami du guichetier. Mais aussi son pire ennemi. « Des fois j'ai l'impression d'être enfermé. On ne peut pas agir autant. C'est frustrant. Sur l'autobus, on peut régler ça entre quat'z'yeux. Ici on ne peut pas sortir. Y en a qui en profitent. Ils sont plus arrogants. Ils prennent plus de libertés... »

Sa vitre pare-balles n'a jamais servi contre les balles. Mais des crachats par contre, il en a reçu. « Ça, c'est humiliant. » Évidemment, interdiction au guichetier de courir après les délinquants. Certains l'ont fait. Mais à leurs risques! « J'en connais un qui s'est ramassé à l'hôpital, raconte M. Marcil. Coup de couteau. »

10 h

Temps mort. M. Marcil continue ses mots croisés. « Est-ce que je m'ennuie des fois? Je trouve toujours le moyen de m'occuper. »

10 h 12

Une dame tente de mettre un vieux billet dans les nouvelles machines.

« C'est un nouveau système, madame... »

— Ah bon! Ça fait combien de temps?

— Six mois... »

10 h 30

Re-temps mort. C'est long parfois, votre job, M. Marcil. Jamais eu envie de conduire le métro à la place? « Opérateur, moi? Jamais. Ça manque d'air. Tu vois personne. Je serais pas capable. »

11 h

M. Marcil regarde sa montre. Plus qu'une demi-heure avant de « puncher ». Après son quart de travail, il va descendre au métro Place-d'Armes pour un autre quart de cinq heures. Sa journée devrait se terminer à 19h. N'allez pas croire qu'il fait du zèle. « C'est du surtemps pour compenser, explique-t-il. Ma femme est atteinte de fibromyalgie. Elle ne travaille plus depuis sept ans. Je dois le faire pour deux... »

11 h 20

M. Marcil regarde sa montre. Plus que 18 mois avant la retraite. Il connaît déjà la date: le 31 octobre 2010. Des projets pour l'après? C'est encore vague, mais il a son idée: voir le monde. « Mon rêve, ce serait de visiter les endroits que j'ai vus à Canal D. Le parc de Serengeti en Tanzanie, par exemple. Il y a des bandes de gnous et des crocodiles qui mangent des gazelles. J'ai peu voyagé dans ma vie. Les Bahamas, la Floride. Là, ce serait la vraie affaire. Je dis "serait". Si la santé de ma femme le permet... »

Ballet de moppe

Gina Pierre, préposée à l'entretien ménager, station Montmorency



PHOTO ALAIN ROBERGE. LA PRESSE

Gina Pierre fait serpenter sa serpillière sur le dessus des escaliers mécaniques. On dirait une chorégraphie. Elle descend jusqu'en bas. Puis remonte et essore. Une fois. Deux fois. Trois fois. Six fois.

« C'est une partie du boulot que j'aime bien », confie la dame. Sûrement plus, en tout cas, que nettoyer la « fosse ». La fosse, c'est là que dorment les eaux usées. Et pour M^{me} Pierre, c'est ce qu'il y a de pire. « Ça pue tellement! »

Pour être honnête, on s'attendait à plus « dégueu ». Mais non. M^{me} Pierre n'a jamais trouvé de condoms. Ni de seringues. Ni de cadavre en putréfaction. Bon. Il y a bien les « vo » (vomis). Ou les gens qui urinent. Ou même parfois – oui – des excréments humains. Mais ça ne l'impressionne pas. « Ça fait partie du métier, dit-elle en haussant les épaules. Dès qu'on postule pour

l'emploi, on est prévenus. Alors on n'est pas surpris quand ça arrive. » Les suicides? Là, elle n'est pas obligée. Si elle veut laver à grande eau, rien ne l'empêche. Mais il y a des gens, précise la dame, « qui sont spécialisés pour ça ».

M^{me} Pierre a travaillé dans la mode avant d'être engagée par la STM. Son nouveau job n'est peut-être pas aussi glamour, mais pour les finances, c'est plus stable. Elle aime bien sa routine, dit-elle. Mais, il y a quand même des contrariétés. « Ce n'est pas tout le monde qui se ramasse, explique la dame. Les jeunes sont les pires. Ils mangent. Ils jettent. Il y en a même qui crachent en te regardant droit dans les yeux. »

« Vous n'avez pas envie de leur donner un coup de moppe? »

— (rises) Même si j'avais envie... je n'aurais pas le droit! »

LA VIE DANS LE MÉTRO



LES OUVRIERS DE LA FOURMILIÈRE



TEXTES :
KATIA
GAGNON

PHOTOS :
ALAIN
ROBERGE

Avouez-le :
vous avez
toujours
rêvé de
mettre les
pieds sur
la voie
du métro
ou de
pénétrer
dans les
tunnels

sombres qui courent entre
deux stations. Bien sûr, vous
ne l'avez jamais fait, parce
que c'est défendu, et aussi
très dangereux.

Avec le concours de la
Société de transport de
Montréal, notre journaliste
et notre photographe ont
pu arpenter, de jour comme
de nuit, ces lieux interdits du
métro de Montréal. Ils vous
montrent le métro comme
vous ne l'avez jamais vu.

Juste à côté du bureau
d'Éric Dubois, affichée
sur un babillard, il y a
une grande carte de la
voie du métro entre les
stations Rosemont et Beaubien.
D'ici cinq mois, les 216 traverses
de bois qui soutiennent les deux
rails du métro devront toutes y
être changées. Après 45 ans d'exis-
tence, elles sont pourries. Un tra-
vail majeur, et surtout, un travail
de moine, réalisé «à bras» par des
ouvriers. Chaque nuit.

Enlever les énormes boulons.
Scier la traverse par le milieu pour
se négocier de l'espace. Puis, à
l'aide d'outils hydrauliques, déga-
ger le reste de la traverse. Enfin,
la remplacer par un assemblage de
ciment. L'étape 1 de l'ouvrage, rem-
placer une pièce qui tient les tra-
verses, prendra à elle seule 20 à 25
jours. Car une contrainte en béton
pèse au-dessus de ces ouvriers.
Chaque nuit, malgré les inévitables
impondérables, ils doivent avoir
quitté la voie à 5 h au plus tard
pour laisser place au premier métro
de la journée.

«C'est notre gros défi», dit
Martin Chartrand, surintendant
des voies, le patron d'Éric Dubois.



Ces ouvriers de la voie, vous ne
les avez jamais vus. Car ces canton-
niers – oui, comme dans la chanson
– travaillent exclusivement sur les
voies quand le métro est fermé. Ce
sont les ouvriers d'une immense
fourmilière, des kilomètres de
tunnels creusés dans la terre,
qu'ils arpentent à l'aide d'énormes
camions jaunes, des Tonka de petit
garçon, modèle géant. Ce soir, ils
ont deux invités. Une journaliste
et un photographe de *La Presse*,
dûment chaussés de bottes qui ne
conduisent pas l'électricité.

Martin Chartrand nous a donné
rendez-vous à l'immense centre
d'entretien qui occupe un pâté de
maisons sur le boulevard Saint-
Laurent. On pénètre dans ce cen-
tre comme dans un garage pour

géants. Comme chez votre gara-
giste, il y a des ponts élévateurs
pour soulever les véhicules, des
pièces de rechange empilées et des
coffres à outils. Sauf qu'ici, tout est
gros, énorme, gigantesque.

Des wagons entiers sont sou-
levés dans les airs. Les pièces du
différentiel font cinq pieds de long.
Les scies ont un mètre de diamè-
tre. Il y a des grues. Des machines
imposantes pour laver les stations
ou pour drainer les rigoles, dans
les voies.

**Une visite dans
le métro la nuit nous
aura permis de dégonfler
quelques mythes. Non,
il n'y a pas de rats. «En
15 ans dans les tunnels,
j'ai vu une souris»,
dit Martin Chartrand.**

Et bien sûr, comme dans tout
garage qui se respecte, il y a un
lave-auto. Sauf que ce sont des
wagons qui se font frotter par les
immenses brosses. Des employés
astiquent ensuite l'intérieur à la
main.

Mais c'est plus loin que le vrai
frisson commence. Il commence au
pied du «tiroir», cette ouverture
qui permet de se glisser dans les
tunnels du métro à bord des gros
Tonka jaunes. Une voie part, sous
terre, du métro Crémazie, et abou-
tit ici. On peut emprunter le tiroir
vers la ligne orange ou alors vers la
ligne bleue. Il faut parcourir deux
kilomètres sous terre, juste en des-
sous du parc Jarry, pour y arriver.

Nous nous dirigerons plutôt du
côté de la station Beaubien, afin de
constater, de visu, les travaux dont
nous a parlé Éric Dubois. Notre
camion croise le dernier métro,
qui vient en sens inverse. «C'est

le balai», dit Daniel Brisebois,
qui a pris place dans notre véhi-
cule. Le balai, parce que le dernier
métro «ramasse le reste», dit-il
en souriant.

Entre Crémazie et Jarry, le véhi-
cule roule lentement: 10 km/h.
C'est qu'un citoyen s'est plaint
du bruit des véhicules d'entre-
tien qui passent, la nuit, sous sa
maison. «Il y a 40 ans, ici, il y
avait peu de maisons. Mais main-
tenant, les postes de ventilation
naturels donnent parfois sous des
galeries de condos», explique
Martin Chartrand.

En arrivant au métro
Beaubien, avant de sauter sur
la voie, Martin Chartrand pose
une lampe-témoin sur le rail
gauche et la barre de guidage,
les deux bornes électriques du
métro. Si le courant passait,
en touchant aux deux bornes,
on recevrait une décharge
électrique de 750 volts.
La mort assurée.

La lampe-témoin reste
éteinte. Et la confirmation
vient quelques secondes plus
tard. «Le courant est coupé
sur toutes les lignes», crachote
la radio.

Dans la voie, les ouvriers se met-
tent rapidement à l'œuvre et dévis-
sent des boulons pour remplacer
une pièce. C'est l'étape «d'usi-
nage». Un énorme outil fait tourner
une vis géante. Puis, soudain, la
tête casse. Les cantonniers devront
travailler plusieurs minutes pour
dégager le reste de la vis, enfoncée
de quatre pouces dans le sol.

«Un impondérable», soupire
Martin Chartrand.



«Tabarnak!» Le cri de frustra-
tion émane du tunnel de la station
Henri-Bourassa. Là aussi, il y a un
impondérable. L'équipe de quatre
ouvriers devait changer un mor-
ceau de rail, dont les bords sont
complètement corrodés.

On a retiré le morceau de rail.
Une mini-grue a apporté le mor-

LA VIE DANS LE MÉTRO



Pendant que vous dormez à poings fermés, les tunnels du métro de Montréal se transforment en véritable fourmilière. *La Presse* a accompagné une équipe d'ouvriers dont le travail est d'assurer la sécurité des milliers de travailleurs qui prennent d'assaut les wagons au petit matin. C'est pendant le jour que les «écouteurs» de métro sont à l'oeuvre. Leur rôle: entendre les problèmes mécaniques des trains au moment où ils passent à quelques centimètres d'eux.



seau de rechange. Sauf qu'il n'est pas tout à fait de la bonne taille. Le vieux rail devra donc être posé de nouveau, pour ce soir. Un ouvrier armé d'une impressionnante scie, qui projette dans le tunnel des flots d'étincelles, coupe le vieux rail, que l'on maintiendra en place à l'aide de pièces de métal.

L'eau qui pénètre dans les tunnels du métro cause beaucoup de dommages aux équipements vieillissants. Cette eau devrait théoriquement s'écouler par les rigoles prévues de chaque côté de la voie, mais ces rigoles sont la plupart du temps bouchées par une bouillie saumâtre composée de tous les déchets jetés sur le quai par les passagers.

«Regarde ça.» Martin Chartrand nous montre du pied l'amoncellement de sacs de chips, de vieux journaux, de bouteilles d'eau et de verres de café vides qui s'accumulent dans les rigoles.



Une visite dans le métro la nuit nous aura permis de dégonfler quelques mythes. Non, il n'y a pas de rats. «En 15 ans dans les tunnels, j'ai vu une souris», dit Martin Chartrand, qui a commencé sa carrière à la STM comme simple mécanicien. Cependant, il y a quelques années, une mouffette avait pénétré dans les tunnels. Une entreprise spécialisée a capturé la coquine.

Il n'y a pas non plus de campements secrets de sans-abri dans le métro. Il y a quelques années, des graffeurs se cachaient effectivement dans les tunnels pour peindre leurs ouvrages dans la pénombre. «Le plus gros graffiti que j'ai vu, c'était à la station Viau. Il faisait 30 pieds de long», se souvient M. Chartrand.

Mais depuis quelques années, on a posé pas moins de 2000 caméras, braquées sur les entrées des tunnels. Chaque «intrusion» fait sonner une alarme au centre de contrôle, situé station Berri. Avis à ceux qui voudraient aller graver leurs deux noms dans un cœur entre Mont-Royal et Laurier: les contraventions sont salées.

Métro extrême

Nous sommes plaqués contre le mur, dans le tunnel du métro. Les phares du train, qui fonce sur nous, scintillent dans la pénombre. Dans quelques secondes, 325 tonnes de métal bleu et blanc, filant à 75 km/h, passeront devant nous. Le train progresse en glissant comme un immense serpent. Juste avant de passer devant nous, il projette une forte bourrasque de vent chaud. Le grondeur caractéristique du métro devient assourdissant. Et ça y est, le train est là. À 50 cm de notre visage.

Nous sommes à la hauteur des roues. Vu d'ici, le train est haut comme un petit immeuble. Les voitures sont si près que nous distinguons notre reflet, un peu flou, sur le vernis de la peinture. Après le passage du métro, le silence est total. On se croirait sous l'eau.

Nous continuons notre progression dans le tunnel, entre les stations Jarry et Crémazie. Nous marchons dans un couloir large d'un peu plus d'un mètre. À notre gauche, le mur du tunnel. À notre droite, la barre de guidage, où passe le courant de 750 volts. Il faut faire très attention où on met les pieds.

Nous n'avons pas vécu l'expérience de passer le portillon interdit – 750 volts, danger – qui mène au petit escalier descendant à la voie, a été grisante. Mais pour Stéphane Paradis et son collègue Alain Rochette, c'est le quotidien. Les deux hommes passent toutes leurs journées dans les tunnels. Ils sont

«parcoureurs» pour la Société de transport de Montréal.

Boulot: «entendre» les problèmes

Les 28 parcoureurs de la STM passent leurs journées dans les tunnels, le jour, pendant le passage du métro, l'ouïe en alerte. Leur boulot,

Leur boulot, c'est «d'entendre» les problèmes mécaniques de la voie, qui ne peuvent être décelés qu'à l'oreille, quand le train passe.

c'est «d'entendre» les problèmes mécaniques de la voie, qui ne peuvent être décelés qu'à l'oreille, quand le train passe.

Un toc, toc sourd accompagné d'une vibration montre que certaines pièces de la voie ne sont pas assez serrées. À certains endroits de la voie, là où se rencontrent deux zones électriques, des plaques en acier peuvent être mal vissées. En passant dessus, le «frotteur» du métro fait aussi un bruit bien audible.

En entendant ces sons louches, l'un des parcoureurs se rend sur la voie, lampe de poche à la main, pour vérifier la pièce. Son collègue – les parcoureurs travaillent toujours en équipe de deux – fait, lui, office de vigie. Dès qu'il entend le métro venir, il alerte son collègue. S'il s'avère qu'un ajustement des pièces est nécessaire, ils le signalent aux cantonniers qui viendront, la nuit, réparer la voie.

Les parcoureurs peuvent aussi

être mis à contribution pour d'autres tâches. Récemment, un homme est entré dans les tunnels à la station Saint-Laurent, en pleine heure de pointe du matin. Stéphane Paradis s'est approché pour lui demander de sortir de là. «Il m'a envoyé promener. C'est la police qui est venue le ramasser.» L'homme a émergé à la station Guy.

Travailler dans les tunnels, c'est devenu une habitude pour Stéphane et Alain. Lorsque le train passe, Alain Rochette ne se plaque plus contre le mur. Il se tient debout dans l'étroit passage comme il le serait dans son salon. Avec sa lampe de poche allumée, il fait un petit salut à l'opérateur du métro. Totalement cool.

Les parcoureurs sont longuement formés avant de mettre les pieds dans un tunnel. «La nuit, le courant est coupé. Les cantonniers peuvent marcher partout, ils peuvent s'asseoir sur la barre de guidage. Le jour, c'est une autre histoire», dit Martin Chartrand, surintendant des voies, le patron des parcoureurs.

«Certains collègues m'ont déjà dit qu'eux, ils ne feraient jamais ça», dit Stéphane Paradis. Effectivement, tout le monde ne peut pas être parcoureur. Imaginez: lors des occasionnelles coupures de courant, les parcoureurs sont pris dans le tunnel dans l'obscurité la plus complète. Un noir oppressant. Claustrophobes, s'abstenir.

CYBERPRESSE.CA

Vivez l'expérience étonnante des «écouteurs» de métro et découvrez des témoignages captivants en allant sur cyberpresse.ca/metro

DANS LA PRESSE

AUJOURD'HUI
Histoires de métro, en pages A2 et A3
DEMAIN > Mourir dans le métro

André Desmarais > Président du conseil d'administration **LA PRESSE**
Guy Crevier > Président et éditeur
Philippe Cantin > Vice-président à l'information et éditeur adjoint
Éric Trottier > Directeur de l'information André Pratte > Éditorialiste en chef

ÉDITORIAUX

Pas la STM



NATHALIE COLLARD

Les coupes dans le budget de la Société de transport de Montréal (STM) annoncées cette semaine sont injustifiables.

Premièrement, le maire, Gérald Tremblay, demande à la STM d'assumer le quart des compressions annoncées par la Ville. C'est injuste.

La STM ne roule déjà pas sur l'or avec un manque à gagner de 38 millions, un trou béant qu'elle tente de camoufler d'un budget à l'autre, sans succès.

Le nouveau président de la STM, Michel Labrecque (les plus cyniques diront que sa nomination relevait avant tout de l'opération de relations publiques

Les coupes de 40 millions dans son budget sont injustifiables.

étant donné ce qui s'en venait), a déclaré qu'il n'y aurait ni diminution de service ni hausse de tarifs. Ah bon? Si la STM est capable de se passer de 40 millions sans faire payer davantage les usagers, pourquoi ne l'a-t-elle pas fait l'an dernier, lorsqu'elle a imposé une hausse de 2,25\$ du laissez-passer mensuel, en prétextant entre autres choses... ses engagements financiers de plus en plus lourds vis-à-vis de sa dette? S'il y avait du gras quelque part, pourquoi la Société ne l'a-t-elle pas éliminé avant? Pourquoi avons-nous la désagréable impression qu'on nous prend pour des imbéciles?

Cette décision de la Ville de Montréal est d'autant plus incompréhensible qu'on nous répète

Les dinos de l'auto



ARIANE KROL

On s'en doutait, mais les vérificateurs de GM l'ont confirmé cette semaine. Le constructeur risque bel et bien la faillite, souligne son rapport annuel. Il est temps que le syndicat canadien adopte un discours plus réaliste. Ne serait-ce que par respect pour les contribuables qui vont devoir payer pour sauver ses membres.

Les trois grands de l'automobile ont souvent été qualifiés de dinosaures, mais le terme va comme un gant à leurs syndicats. Le discours du président des Travaillistes canadiens de l'automobile, jeudi matin, datait clairement d'une autre ère géologique.

« Nous pouvons maintenir nos régimes de rémunération et de retraite existants », a martelé Ken Lewenza, alors que la précarité de GM venait tout juste d'être confirmée. Qui espère-t-il convaincre?

L'aide financière d'Ottawa, faut-il le rappeler, est conditionnelle à ce que les constructeurs réduisent leurs coûts. GM Canada veut obtenir des concessions sur la rémunération et les retraites, mais les TCA prétendent que ce ne sera pas nécessaire. Outre des compromis sur les avantages sociaux, ils comptent surtout sur la différence de taux de change et la productivité des usines pour démontrer l'avantage de la main-d'œuvre canadienne. C'est un peu mince. L'usine d'assemblage de Ford à Atlanta était l'une des plus efficaces et des plus productives aux États-Unis. Mais comme le soulignait récemment le Wall Street Journal, ça n'a pas

depuis des mois que le Plan de transport est une priorité pour l'administration Tremblay. C'est écrit noir sur blanc dans plusieurs documents officiels de la Ville et MM. Tremblay et Lavallée (vice-président du comité exécutif) ne perdent jamais une occasion de nous rappeler que le développement des transports collectifs est au cœur de la stratégie du développement économique de la métropole. On nous assure depuis plusieurs mois que le vent a tourné, que nous entrons enfin dans une nouvelle ère d'investissements dans les transports en commun. Si c'est le cas, alors « Put your money where your mouth is », comme disent les Anglais.

La cohérence, c'est ce qu'on attend de cette administration à moins d'un an des élections municipales. Si Montréal ne revient pas sur sa décision de toucher au financement de la STM, il sera très difficile de croire ses dirigeants lorsqu'ils viendront nous redire à quel point les transports en commun sont importants.

Quant au souhait exprimé par le maire Tremblay de voir les villes de banlieue contribuer plus généreusement au financement du réseau, il relève du vœu pieux ou de l'excès d'optimisme.

Franchement! Laval a suspendu sa contribution parce qu'elle juge que ses résidents paient déjà trop cher leur titre de transport, et elle délierait soudainement, dans un grand élan de générosité, les cordons de sa bourse? Sans compter que les villes de banlieue traversent la même crise économique que Montréal. Leur demander de payer plus, c'est rêver en couleur. Même chose lorsque le maire nous dit qu'il espère plus d'argent de Québec et Ottawa. Soyons réalistes: les chances sont minces, pour ne pas dire inexistantes.

Gouverner, c'est faire des choix. L'administration Tremblay nous dit que les transports collectifs sont au sommet de ses priorités. Qu'elle le prouve.

empêché le constructeur de la fermer en 2006.

Les TCA se voient comme d'innocentes victimes de la tourmente économique. Ils devraient plutôt se compter chanceux d'être en difficulté à un moment où le gouvernement n'a pas le choix de les aider. D'autres travailleurs, en particulier ceux de la forêt, n'ont pas eu cette chance.

C'est d'ailleurs la seule raison pour laquelle ce syndicat a encore un peu de pouvoir de négociation. Sans les promesses d'aide financière d'Ottawa, les constructeurs n'auraient pas beaucoup de sentiments pour leurs usines canadiennes. Surtout avec toutes celles qu'ils vont devoir fermer chez eux. Les TCA, cependant, ne constituent qu'une partie de l'équation. Et il est grand temps qu'ils s'en rendent compte. Ce ne sont pas seulement vos gros salaires que le gouvernement veut sauver, les gars, mais les dizaines de milliers d'emplois qui dépendent de l'industrie automobile au Canada.



tent ici. S'ils n'avaient pas autant de ramifications dans l'économie, Ottawa aurait eu bien du mal à faire accepter le principe d'un plan de sauvetage.

Et parmi les contribuables qui vont financer cet effort, il y en a beaucoup qui ont perdu leur emploi, qui craignent de le perdre bientôt ou qui ont fait des concessions importantes pour le conserver. Alors, il serait temps que Ken Lewenza change de disque. Qu'il défende les conditions de ses membres à la table de négociation, c'est normal. Mais qu'il clairotte qu'ils vont s'en tirer sans une égratignure alors que tout le monde est en train de passer dans le tourbillon, c'est indécent.



serge.chapleau@lapresse.ca

DROITS RÉSERVÉS

OPINION

Des usagers qui savent vivre

Désagréables, impolis, indifférents, les gens dans le métro ? Et si vous vous trompiez ?

VINCENT PARIS



L'auteur est professeur de sociologie au Cégep de Saint-Laurent et doctorant en sociologie à l'Université du Québec à Montréal.

Que pensez-vous des usagers du métro ? Je vous entends déjà : les gens sont désagréables, indifférents, impolis ou, pis encore, ils ne sont pas civilisés. Bref, ils ne savent pas vivre ! Et si vous vous trompiez ? Au-delà des apparences, les comportements des usagers, lorsque soumis à l'observation sociologique, sont plutôt surprenants. Les bons Samaritains sont plus nombreux qu'on le croit.

Chaque trimestre, dans mon cours d'introduction à la sociologie au cégep de Saint-Laurent, j'initie mes élèves à une méthode en sociologie, soit l'observation directe participante. Cette méthode a été mise au point en 1920 par l'école de Chicago. Elle vise la compréhension et l'analyse des relations entre les individus dans les milieux urbains. L'observation participante, dans le cas qui m'intéresse, vise donc à recueillir des données de nature descriptive, tout en faisant participer les élèves à la vie quotidienne d'un univers en particulier.

Dans le métro, les élèves testent la confiance, la politesse, le

respect, les éléments de distance sociale, la rupture des attentes. Ils vont par exemple briser la bulle personnelle des individus et noter leurs réactions (mots ou gestes). Comment ? En créant des scénarios, de leur choix, dans lesquels ils sont les acteurs. Une élève joue la femme « enceinte » qui échappe ses papiers, un autre entre en conversation avec les usagers. Un élève ouvre son parapluie sur le quai, tandis qu'un autre demande à son voisin de le réveiller à telle station et feint de s'endormir sur son épaule. Un tel demande la direction vers une station qui n'existe pas, etc.

Les résultats de cette micro-sociologie, avec tous les partis pris qu'ils comportent, sont néanmoins surprenants et vont à l'encontre du sens commun. De façon générale, les individus dans

connaissance du contenu, qui visait à bâtir une résidence secondaire pour la reine Élisabeth II sur le mont Royal.

Un constat s'avère aussi prégnant : l'arrivée en masse des appareils de type « iPod » a révolutionné le monde des interactions dans les transports en commun. Lorsqu'un individu est dans son propre univers, concentré dans l'écoute de sa musique, il manifeste de façon plus ferme que celui qui lit une forme d'indifférence aux autres. Derrière ce comportement, l'individu branché sur ses écouteurs donne sans doute l'impression de « ne pas communiquer », mais il manifeste quand même une forme de communication, soit : « Je communique le fait que je ne veux pas communiquer ! »

Pourquoi cette indifférence dans un lieu commun ? Parce qu'elle est hautement fonctionnelle au plan social. La société moderne est marquée par l'augmentation du nombre de relations impersonnelles et par l'augmentation de l'intensité des relations personnelles. Le métro est aussi plus « dense » qu'à ses débuts. L'indifférence permet donc de protéger l'individu

contre les intrusions d'autrui, sans distinction culturelle. Le « moi » se créer une bulle qui se veut cuirasse. Le « iPod » est une armure moderne !

Cela dit, la prochaine fois que vous utiliserez le métro et que vous côtoyez de jeunes gens étranges, dites-vous que vous êtes peut-être en observation !

L'arrivée en masse des appareils de type « iPod » a révolutionné le monde des interactions dans les transports en commun.

le métro sont courtois, dévoués et même prêts à entrer en conversation avec de jeunes étrangers, pourvu qu'on ne les insulte pas... cela est évident ! Une dame (assez âgée) a déjà, par exemple, alerté tout un wagon parce qu'un élève ne s'éveillait pas à la station indiquée ! Des individus ont déjà signé une pétition, sans prendre



PHOTO DAVID BOILY, ARCHIVES LA PRESSE

De façon générale, les usagers du métro sont courtois, dévoués et même prêts à entrer en conversation avec de jeunes étrangers.

Amsterdam à Montréal?



Il y a de bonnes idées dans le Plan de déplacement urbain du Plateau-Mont-Royal. Quoi de plus normal, par exemple, que de limiter la vitesse dans les rues transversales?

On pense à émettre des vignettes additionnelles aux résidants pour faciliter le stationnement à leurs visiteurs. Pourquoi ne pas en offrir aussi aux restaurants et aux petits commerces, pour accommoder leurs clients venus en auto?

Gare au culte excessif du vélo, un moyen de transport plus populaire dans la tête de ses apôtres que dans la vraie vie.

Autre bon projet: l'introduction, dans les parcomètres et les parkings souterrains, d'un tarif plus élevé pour les VUS. Voilà une idée qui devrait être reprise partout ailleurs, en particulier dans Ville-Marie, où les rues sont infestées de grosses cylindrées.

Attention, toutefois, à l'excès de zèle. Montréal ne sera jamais un terroir pour le vélo comme Amsterdam, une petite ville de 750 000 habitants où il n'y a ni côtes, ni neige, ni grand froid, et dont la population, à 80 % d'origine germanique, est austère et disciplinée. Il pleut très souvent à Amsterdam, mais la plupart des gens ne s'encombrent ni de parapluie ni de capes imperméables, accessoires peu pratiques en vélo. Les Hollandais, placides et peu coquets, ne se soucient guère d'avoir les cheveux et les vêtements mouillés. Cela ne marcherait pas à Montréal, pas plus d'ailleurs qu'à Paris, où l'on voit très peu de cyclistes les jours de pluie.

Une bonne idée, quand même, à emprunter à Amsterdam: les parents transportent leurs enfants (jusqu'à trois en même temps!) dans des petits chariots branchés au-devant du vélo, ce qui leur permet de surveiller leur progéniture.

Gare au culte excessif du vélo, un moyen de transport plus populaire dans la tête de ses apôtres que dans la vraie vie, comme on le voit chaque jour le long de la piste cyclable, vide la moitié de l'année, qui encombre le boulevard de Maisonneuve. En fait, elle est devenue un danger pour les piétons car à force de ne pas y voir de cyclistes, on la traverse sans regarder des deux côtés.

Il est irrationnel d'aménager la ville en fonction du vélo, quand même dans le Plateau, seulement 6,2 % de ses résidants se déplacent sur deux roues! Même à Paris, une ville où l'hiver est très doux, la culture du vélo n'a pas «pris» autant qu'on le croit. Une enquête du *Nouvel Observateur*, l'an dernier, montrait qu'en dépit de l'aménagement de 380 km de pistes cyclables, la bicyclette représente moins de 2 % des déplacements. La proportion est identique dans la rue de Rennes, une artère du 6^e arrondissement qui traverse un quartier bourré de lycées et d'universités!

Le fameux réseau des «vélib'» a un succès fou quand il fait beau et chaud, mais on connaît moins le revers de la médaille. Selon *Le Monde*, 18 mois après son inauguration, le parc de vélos a dû être entièrement renouvelé: 11 600 vélos ont été vandalisés, et 7800 autres, volés. À tel point que la mairie devra désormais rembourser à la firme JCDecaux le remplacement des Vélib', à un coût de 400 euros l'unité...

Le réaménagement de Paris en fonction du vélo a aussi eu des effets pervers. Les trottoirs élargis, rapportait le *Nouvel Observateur*, sont devenus «un cauchemar pour les piétons»; ils servent maintenant à entreposer des vélos et des motos déposés n'importe comment, et qui bloquent le passage...

Si la circulation automobile a diminué de 20 %, le nombre de scooters et de motos, dont les conducteurs sont notoirement indisciplinés, s'est accru de 18 %... menant à l'augmentation exponentielle des accidents dus aux deux-roues motorisés, dont les piétons sont évidemment les premières victimes.



PHOTO ALAIN ROBERGE, ARCHIVES LA PRESSE
Amsterdam compte de nombreux cyclistes.

POUR NOUS JOINDRE La Presse, 7, rue Saint-Jacques, Montréal (Québec) H2Y 1K9
VOUS AVEZ UNE NOUVELLE À NOUS TRANSMETTRE? Écrivez-nous à nouvelles@lapresse.ca

RÉDACTION (514) 285-7070 commentaires@lapresse.ca	ABONNEMENT (514) 285-6911 ou 1 800 361-7453 cyberpresse.ca/abonnement	PETITES ANNONCES (514) 987-8363 ou 1 866 987-8363 petitesannonces@lapresse.ca	DÉCÈS (514) 285-6816 deces@lapresse.ca	CARRIÈRES (514) 285-7320 carrieres@lapresse.ca	PUBLICITÉ (514) 285-6931
---	--	--	---	---	---------------------------------

AVEZ-VOUS PEUR DU VIN?

Levons nos verres!

Notre appel à tous sur la question «Avez-vous peur du vin?» a généré de nombreux commentaires de lecteurs. En voici un échantillon.



PIERRE LÈGARÉ

L'auteur est humoriste.

Les médias font état ces jours-ci d'une recherche anglaise concluant que la consommation d'alcool, même modérée, augmente les risques de cancer. Cette étude est du même type que des milliers d'autres dont nos médias sont régulièrement envahis: de simples corrélations, ce qui est très différent d'un lien de cause à effet.

Un (agréable) exemple: chaque fois que je prends un verre de bière sur une terrasse, les jupes des filles qui passent sont plus courtes qu'elles ne le sont dans les bureaux. Malheureusement pour nous tous, même si on a une corrélation parfaite dans ce cas-ci, ça ne signifie aucunement que les filles raccourcissent leurs jupes PARCE QUE nous prenons une bière.

Il est possible que ces deux événements aient une tout autre cause, commune, en amont: un soleil d'été magnifique.

Cette fois-ci, quelqu'un s'est amusé avec le vin parce qu'on en boit, et avec le cancer, parce que ça achale.

On l'a aussi déjà fait avec la viande fumée, l'huile d'olive, l'eau du robinet, les petits fruits, le plastique, le chocolat et, croyez-le ou non, avec la présence d'une perruche dans la maison (!). Et, bien évidemment, on a chaque fois forcément établi une corrélation. À ce compte, espérons qu'on n'étudie jamais la corrélation entre le cancer et l'habitude de respirer: on serait finis.

Vous savez ce qu'il nous faudrait?

Une mesure de la corrélation existant entre le foisonnement de ces prétendues «études» et la digestion de ceux qui les lisent.

Chez moi, en tout cas, leur effet laxatif a un coefficient parfait.

Levons nos verres!



PHOTO ALAIN ROBERGE, ARCHIVES LA PRESSE

À moins de vivre en ermite...

Si on doit se priver de tout ce qui est théoriquement un risque sur notre santé, il faudrait probablement vivre en ermite au sommet d'une montagne (respirer l'air de la ville est cancérigène), en mangeant bio (notre nourriture est trop industrialisée), sans gras, sucre et sel (santé cardiaque et tension artérielle), à l'ombre (les rayons UV), sans sexe (les maladies), sans alcool (le cancer) et... sans plaisir. J'ai l'impression que je profiterais d'une santé physique impressionnante pendant ma profonde dépression... Dans tout j'essaie d'appliquer le principe de la modération et ça m'a très bien servi jusqu'à maintenant. Il y a une sacrée différence entre virer une brosse et consommer un ou deux verres de vin avec un bon repas. Le jour où les études seront unanimes pour dire que l'alcool est cancérigène comme le tabac par exemple, je réviserai ma position.

Christian Guguy,
Montréal

Avec modération

Décidément, nous ne savons plus quoi faire ou ne pas faire. On nous dit qu'un verre de vin rouge par jour est bon contre le cholestérol et que c'est un bon antioxydant. Quoi manger, quoi boire, quel légume, quel fruit? On parle des aliments bio, des OGM, des additifs, de la couleur, etc. Avant de manger ou de boire, il faudrait

avoir une encyclopédie médicale. Pour moi, le vin en soi est bon. Peut-être ne devrait-on pas y ajouter des sulfites? Et peut-être que le sulfite n'est pas plus nocif que tous les autres additifs que l'on met dans les autres boissons ou aliments. On nous fait nager dans la confusion. J'ai vu une femme de 36 ans mourir du cancer du sein. Elle habitait la campagne, mangeait bio, ne buvait pas de vin. Elle était révoltée d'avoir porté tant d'attention à sa santé et d'être condamnée quand même. Ma conclusion: mangez de tout, buvez de tout... modérément. La modération a bien meilleur goût!

Myrielle Arcand

Vivre est risqué

Non, je ne diminuerai pas ma consommation de vin. Si je devais me protéger de tous les risques qui menacent ma pauvre vie humaine, je devrais probablement m'enrouler dans une boule de ouate, avec un casque de vélo sur la tête, un condom féminin permanent, enrober tout mon corps de crème solaire et me brancher sur un respirateur d'oxygène. J'organiserais ensuite une grosse vente de débarras pour me débarrasser de mon trampoline, de ma voiture, de mon foyer et de mon cellier. Je déménagerais finalement sur une île déserte où j'apporterais des tonnes de crème solaire et un petit peu de ouate. Sait-on jamais! Vivre est risqué. On pourrait en mourir!

France Lefebvre,
Montréal

Encore une étude contradictoire!

À force de nous révéler tout et son contraire, on finit par ne plus croire en rien! Je ne serais pas surprise qu'avant longtemps, on nous dise qu'il est risqué pour la santé de consommer trop de légumes... Faisons fi de toutes ces recherches alarmistes et concentrons-nous sur l'atteinte d'un sain équilibre. Le vin fait partie de la gastronomie, il est le compagnon idéal d'un bon repas, il procure du plaisir lorsque consommé modérément et cela fait des milliers d'années qu'on en boit. Alors, non! Peu importe ce qu'on en dira, je ne m'empêcherai sûrement pas de boire un bon verre de rouge au souper!

Diane Charbonneau

Mauvais message

Ça fait plus de six ans que je n'ai pas touché à l'alcool et je ne le regrette pas du tout. Par contre, je trouve déplorable que le vin et l'alcool soient partout disponibles, comme si les gens ne pouvaient rien faire sobrement. Après, on doit faire des campagnes pour combattre d'alcool au volant et inciter les gens à la modération. Il faudrait que les chercheurs répondent clairement à cette question: est-ce que l'alcool est bon ou néfaste pour la santé? Et qu'ensuite, on en vienne à de sérieuses mesures préventives, car présentement, les jeunes ne reçoivent pas le bon message et on est en train de développer une belle société d'alcooliques!

Pascale Dauphinais,
Sherbrooke

On va tous mourir de quelque chose

Avec tout ce que disent les scientifiques, ils ont oublié que naître, c'est mourir beaucoup.

J'ai eu un cancer du sein à 32 ans. Cela fait 23 ans cette année. Je ne fumais pas, j'étais presque végétarienne. Je joggais 10 kilomètres par jour, j'ai allaité pendant trois mois et je ne buvais qu'à l'occasion.

J'ai été chanceuse. Mais je m'alimente moins bien qu'avant, je bois un peu plus et, au lieu de jogger, je marche une heure par jour. Je ne fume toujours pas, mais je profite de la vie au maximum.

Alors, quoi comprendre?

En vieillissant, il faut savoir que si ce n'est pas le cœur, le cancer, un ACV, le Parkinson, la maladie d'Alzheimer ou toute autre cochonnerie, on va tous mourir de quelque chose.

Mais on espère tous de vivre vieux et en santé. Sur ce, je vous souhaite bonne santé.

Patricia Paquin, Val-d'Or



Le plus petit réseau de métro du monde, à Haïfa, est aussi le seul de tout l'État d'Israël. Dans le plus gros réseau, à New York, vous risquez 100\$ d'amende – ou 10 jours de prison – si vous déposez vos sacs sur un siège vide pendant les heures de pointe. Le métro plus fréquenté, à Moscou, est un véritable musée souterrain du réalisme socialiste. Et le plus vieux, à Londres, servait d'abri antiaérien durant le Blitz. Les différents trains souterrains de la planète ne sont décidément pas banals. Petit tour d'horizon.

– ISABELLE HACHEY

MÉTRO DE LONDRES / LE PLUS ANCIEN RÉSEAU

La première ligne du vénérable Underground a été inaugurée le 10 janvier 1863. Aujourd'hui, 2,7 millions d'usagers empruntent le métro chaque jour. Le problème, c'est qu'ici, vieux rime avec vétuste. L'été, la chaleur devient si inconfortable dans les tunnels mal aérés que des affiches préviennent les usagers de ne pas oublier leurs bouteilles d'eau. En 2006, le mercure a déjà atteint 47 degrés Celsius! Autre souci: les rames bondées. Parfois, les stations sont si pleines qu'on doit même les fermer. Selon un rapport gouvernemental publié en 2003, les usagers font carrément face à un «traumatisme quotidien». Quand on se compare, on se console.

MÉTRO DE NEW YORK / LE PLUS GRAND NOMBRE DE STATIONS

Avec ses 468 stations, le New York City Subway compte seulement 35 stations de moins que tous les autres métros américains réunis. Les 26 lignes du réseau, souvent à quatre voies, s'étendent sur 368 kilomètres et accueillent 4,9 millions d'usagers par jour. La station la plus visitée est Times Square, au cœur de Manhattan. Le métro est le plus gros consommateur d'électricité de New York; à eux seuls, les mégawatts utilisés pour le faire rouler pourraient alimenter une ville de 300 000 habitants.

MÉTRO DE MOSCOU / LE RÉSEAU LE PLUS FRÉQUENTÉ

Plus de 8 millions d'usagers empruntent chaque jour le métro de Moscou. En général, ce n'est pas pour son architecture. Pourtant, certaines des 176 stations sont de véritables œuvres d'art de l'époque du réalisme socialiste. Avec leurs marbres, leurs sculptures et leurs lustres, ces stations sont qualifiées de «palais souterrains». Sous le réseau public, un deuxième réseau de tunnels aurait été creusé pour l'évacuation des bonzes moscovites en cas d'attaque. L'existence de ce «Métro 2» n'a toutefois jamais été officiellement confirmée.

LE CARMELIT, HAÏFA / LE PLUS PETIT RÉSEAU

Le métro de la ville portuaire de Haïfa est le seul réseau de transport souterrain de tout l'État d'Israël. Et il est très modeste: une seule ligne, creusée dans un tunnel de 1800 mètres, six stations, et deux trains comptant deux wagons chacun. Le Carmelit est en fait une sorte de funiculaire construit le long des pentes du mont Carmel, qui domine la ville. Malheureusement, ce métro est sous-utilisé puisque la majorité de la population n'habite pas à proximité de l'une ou l'autre des stations; il n'accueille que 2000 passagers par jour.