



L'usage de tout système électronique ou informatique est interdit dans cette épreuve.

Rédiger en chinois et en 500 caractères une synthèse des documents proposés, qui devra obligatoirement comporter un titre. Indiquer avec précision, à la fin du travail, le nombre de caractères utilisés (titre inclus), un écart de 10% en plus ou en moins sera accepté.

Ce sujet comporte les documents suivants :

- un texte adapté d'un article paru sur Internet 《虎嗅网——腾讯科技©》 <https://www.huxiu.com/article/278103.html>, le 24 décembre 2018 《共享自行车简史》 (Une brève histoire de Bicyclettes partagées) illustré par quatre images.
- un texte adapté d'un article paru sur Internet 《欧洲时报网》 le 6 février 2018 : 《在法国的共享自行车》 (Bicyclettes partagées en France), illustré par une image ;
- une image tirée d'Internet : 《北青网YNET》, du 28 février 2018.

L'ordre dans lequel se présentent les documents est arbitraire et ne revêt aucune signification.

## 共享自行车简史

自2006年中国出现首家专业租车网站以来，中国在线出行服务行业开始向“互联网+共享经济”转变，共享自行车渐渐转化成主流服务项目。

2014年，ofo企业创立。这家公司的共享自行车最初仅仅在北京大学校园内供学生使用。很快共享自行车就成了人们谈话的中心题目。据统计，到2015年10月底，ofo投放在马路上的自行车数量只有2万辆，但是到了2017年已达到2300万辆。

看着ofo、mobike等公司的飞速成功，2016年开始，不少公司也纷纷投资，把目标转向了共享自行车。据不完全统计，2016年一共出现了20多家共享自行车企业，2015年有245万人使用共享自行车，2016年有1886万人使用。一年间惊人地增长了700%，共享自行车行业看起来似乎充满了前景与活力。被西方人称之为“自行车王国”的中国，又迎来了20多家自行车公司一起竞争的新时代黄金期。



为什么共享自行车会出现如此红火的局面呢？其中主要有这样几个原因：第一，随着私人小汽车数量的快速增加，城市交通的压力越来越大。共享自行车的出现，转化了以前上班路上的交通难点，成了为很多上班族提供“最后一公里”的急需品。第二，共享自行车是一种又便宜、又环保的交通工具。第三，共享自行车非常实用，尤其用手机系统和APP功能，能很快找到车，方便地付款。第四，使用共享自行车，就不会像以往那样，要担心自行车是否会丢失和如何保养等问题。因此，共享自行车很快就得到很多中国人，特别是年轻人的欢迎。



### 共享单车解决了哪些用户痛点



- 1 近距离打车贵，走路远；
- 2 老式公共单车车桩的位置固定，存取不方便；
- 3 用户不再需要考虑车辆的丢失、存放与保养问题；
- 4 手机扫码，不需办卡；
- 5 GPS定位，可以迅速找到车。

数据来源：公开资料整理

知数·参评作品  
腾讯新闻 × 数+说

腾讯科技  
数可视  
联合出品

不过，让人意外的是，共享自行车作为共享经济的宠儿，很快就出现资金紧张的局面，不再成为用户和投资方的热门对象，不少公司甚至不得不面临关门。2016年投资排名第三的“小鸣单车”公司，在2018年3月宣告破产，成了中国第一个破产的共享自行车品牌。自“小鸣单车”之后，其他共享自行车企业也因为类似的原因相继停运、倒闭。据交通运输部副部长2018年的统计，全国77家共享自行车企业中，已有20多家倒闭或者停产。现在，连最大的ofo企业也进入了危机状态。从去年年底开始，ofo的用户纷纷要求退还押金费。

为什么在短短的几年间，共享自行车从黄金时期一下子跌入破产和失败的境况呢？其中的主要原因是自行车的制造价格成本较高，但是回收的使用费太低，每小时只收1元，几乎等于免费，如每辆自行车每天收入7元，就需要使用30天才能收回生产成本。这使企业的投资商失去了投资的动力。当然对于“互联网自行车企业”、“共享经济”等概念过了新鲜劲的用户也慢慢失去了骑行的动力……。

回顾共享自行车的简短历史，这个行业上升得极快，下跌得也飞速。这可以说是中国现代经济发展，普通人们生活中出现的一个有意思现象，值得让人回味。

根据《虎嗅网——腾讯科技©》  
(<https://www.huxiu.com/article/278103.html>)  
2018年12月24日网文改写。图片均源于此文。

# 在法国的共享自行车

“共享”这个词的意思，就是节约成本费用，提高生活质量。去年，中国在法国很多城市投放了几百到几千辆自行车，进入巴黎市场的共享自行车有：中国人熟悉的ofo小黄车，投放数量2000辆，不用付押金，价格为20分钟0.5欧元；Mobike的橙色车，投放数量3000辆，押金只有1欧元，价格为30分钟0.5欧元。中国共享自行车的出现正在成为法国，特别是巴黎城市景观的一个组成部分。

自从共享自行车进入法国城市后，引发了不少好奇的目光。共享自行车虽然是一种租用形式，但它的价格特别便宜，使用也很方便。《Figaro》报道说：“从中国进口的这种自由共享自行车的使用方法，非常吸引人。人们可以从网上直接下载应用，找到最近的车辆。一点击就可以解锁，骑行结束后，把自行车放在马路上就行。骑行花费可以直接从银行卡上扣除。”在巴黎这个国际大都市里，除了大城市的通病——堵车以外，人们还会经常碰到地铁和公共汽车司机的罢工。在这种情况下，骑车的方便，就不必说了。

不过，在法国骑自行车和开汽车一样，也需要遵守交通规则。酒后骑车绝对不行，要受到重重的罚款，最高的罚款金为750欧元。自行车可以在人行道上停车，但是停车的地方不能阻碍别人行走，并且需要提前预约。根据法国的公共交通规则，自行车不能进入环城公路和高速公路。成年人不能在人行道上骑车，只能在马路上骑，只有8岁以下的孩子可以在人行道上骑，因为这样相对比较安全。在法国骑车时，为了保证骑车人的安全，人们在骑车时不能吃东西，不能戴耳机，当然更不可以打电话。

虽然中国自行车的进入，为法国自行车市场提供了发展机会，增加了在城市共享自行车的选择。但骑几步车就可以观赏景点的美事，并非人们想象的那么简单，它面临着质量、停车、损车、偷车等很多问题。

首先，和中国一样，共享自行车在方便人们生活的同时，也因乱停乱放给城市市民带来了不少负面影响。法国网友表示：“闯入巴黎的自行车有时会出现意想不到的地方，比如被扔进塞纳河里，放在树上或房顶上。自行车的乱放乱停，造成了视觉污染。”其次，骑共享自行车的人常常会出现在行人通道上，影响行人走路，这也是法国市政府无法容忍的一个方面。还有，共享自行车的质量不好。“巴黎骑行”(Paris en Selle)协会负责人Labouret指责说：“亚洲来的自行车质量一般，不适合日常骑行。再说，大部分车辆，只有一档速度。”“大街上，很多自行车都坏了。有的是被人损坏的，有的是质量太差。我们不需要那种一次性自行车。”

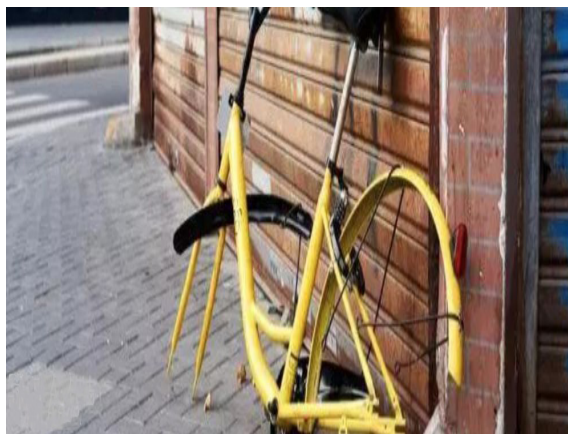


巴黎街头越来越多的共享自行车被破坏。

此外，巴黎市政府对自行车运行商的真实目的也表示怀疑，巴黎市政府负责交通的副市长Najdovski说：“我们心中也有疑问，比如某些运营商过来，是为了提供高质量自行车租借服务，还是收集客户信息并转手卖给他人？”因此巴黎市政府不同意让自行车公司随便发展。副市长认为，上面所提到的负面因素影响了共享自行车的整体形象。他在接受《Figaro》报采访时表示：“共享自行车占据了公共空间，我们将设立管制措施。我们正在考虑，想对这些运营商征收特别税收。另外，这些自行车进入巴黎，城市需要开新的自行车道，这都会产生费用。共享自行车公司参与这些支出，理所当然。”准备以占用公共空间的名义对自行车运营商征税，将会被列入春天推出的“移动法”(Loi Mobilité)之中。

中国记者采访了几位正在骑小黄车的巴黎本地人。他们说2017年时，巴黎的马路上还能常常见到这些“来自中国”的自行车，但随着时间的推移，街头上能看到的车辆越来越少。这究竟是好事还是坏事呢？

根据2018年2月6日《欧洲时报网》编辑的新闻改写



(源于2018年2月28日北青网YNET网文)