

Le vélo en ville : révolution ou casse-tête ?

Niveau B2 (Avancé) · Ville et environnement · Durée : 60 minutes · Texte : 356 mots

OBJECTIFS COMMUNICATIFS

- Comprendre un texte qui confronte des points de vue sur un aménagement urbain
- Formuler des propositions et des hypothèses

OBJECTIFS LINGUISTIQUES

- L'hypothèse et la condition : si + imparfait / conditionnel, à condition que, au cas où, à moins que
- Le lexique de la ville et des transports

OBJECTIF CULTUREL

- Les vélos en libre-service et les politiques cyclables des villes françaises

DESCRIPTEURS CECRL VISÉS

- Lecture B2 : peut comprendre un texte argumentatif et identifier les positions en présence.
- Interaction orale B2 : peut contribuer à un projet commun en formulant hypothèses et propositions.
- Production écrite B2 : peut écrire une lettre formelle qui défend une proposition.

Déroulé de la séance (60 min)

5 min	Échauffement	Sondage à main levée : mode de transport de chacun.
12 min	Lecture	Lecture ; carte mentale des acteurs et de leurs arguments.
10 min	Compréhension	Questions en binômes.
3 min	Vocabulaire	Définir trois mots sans les nommer, la classe devine.
12 min	Grammaire	Tableau des hypothèses, exercices.
15 min	Production orale	Jeu de rôle « conseil de quartier » (préparation 5 min, débat 10 min).
3 min	Production écrite	Consigne de la lettre formelle.

Corrigés

4. Compréhension

1. **b)** Lyon.
2. **Faux** – §1 : beaucoup prédisaient un échec.
3. Des pistes cyclables provisoires tracées rapidement pendant la crise sanitaire de 2020 ; une partie a ensuite été rendue définitive.
4. Les automobilistes (moins de voies, plus d'embouteillages), les piétons (cyclistes sur les trottoirs, feux rouges ignorés), les commerçants (peur de perdre des clients motorisés) ; les artisans ont besoin d'un véhicule pour leur matériel.
5. **Faux** – §4 : en périphérie, sans piste sécurisée, il devient un pari risqué.
6. Si les villes offrent des itinéraires continus, des stationnements sécurisés et de bonnes liaisons avec les trains et les bus.

5. Grammaire – exercice 1

1. construisait
2. arriveras
3. aurions monté
4. pleuve
5. rentrerais

5. Grammaire – exercice 2

1. S'il y avait un stationnement sécurisé, je prendrais mon vélo.
2. Si je n'habitais pas loin, je viendrais à vélo.
3. Si les pistes étaient continues, les parents n'auraient pas peur.
4. Si le vol était moins fréquent, beaucoup ne renonceraient pas.

6-7. Productions

Réponses libres. Évaluer avec les critères de la fiche élève : respecte les codes de la lettre formelle ; expose des arguments précis et illustrés ; utilise au moins trois structures d'hypothèse ou de condition ; termine par une demande claire.

Différenciation et prolongements

- B1+ : travailler seulement les hypothèses probable et imaginaire ; lire les §1 à 3.
- B2+/C1 : ajouter « pour peu que », « pourvu que », « quand bien même ».

Note culturelle

Vélo'v est lancé à Lyon en mai 2005 et Vélib' à Paris le 15 juillet 2007. Les « coronapistes » sont apparues au printemps 2020, au moment du déconfinement. Le vélo à assistance électrique (VAE) a élargi la pratique aux trajets plus longs et aux villes en relief.

Faits vérifiés et sources

FAIT UTILISÉ DANS LE TEXTE	SOURCE
Lancement de Vélib' à Paris le 15 juillet 2007.	Wikipédia, article « Vélib' » https://fr.wikipedia.org/wiki/V%C3%A9lib%27
Lancement de Vélo'v à Lyon en 2005.	Wikipédia, article « Vélo'v » https://fr.wikipedia.org/wiki/V%C3%A9lo%27v
Pistes cyclables temporaires (« coronapistes ») créées en 2020, en partie pérennisées.	Wikipédia, article « Coronapiste » https://fr.wikipedia.org/wiki/Coronapiste

Rappel du texte élève

Pédaler en ville : la petite reine à la conquête de l'asphalte

En une vingtaine d'années, le vélo est passé du statut de loisir à celui de moyen de transport à part entière dans de nombreuses villes. Une évolution qui ne fait pas que des heureux.

§1. En juillet 2007, Paris lançait Vélib', l'un des premiers grands systèmes de vélos en libre-service au monde, deux ans après Lyon et son Vélo'v. À l'époque, beaucoup prédisaient un échec : les Parisiens, disait-on, n'étaient pas des cyclistes. Près de vingt ans plus tard, les vélos font partie du paysage urbain, des grandes métropoles aux villes moyennes, et les vélos à assistance électrique ont permis à des publics nouveaux de s'y mettre.

§2. Ce succès doit beaucoup aux aménagements. Les pistes cyclables se sont multipliées, et la crise sanitaire de 2020 a servi d'accélérateur : de nombreuses villes ont tracé en quelques semaines des pistes provisoires, surnommées « coronapistes », dont une partie a ensuite été pérennisée. Les partisans du vélo y voient une révolution : un moyen de transport bon pour la santé, silencieux, peu coûteux, qui ne rejette aucun gaz polluant et qui, sur de courtes distances, se révèle souvent plus rapide que la voiture.

§3. Tout le monde ne partage pas cet enthousiasme. Des automobilistes dénoncent la réduction des voies de circulation et la multiplication des embouteillages. Des piétons se plaignent de cyclistes qui roulent sur les trottoirs ou ignorent les feux rouges. Des commerçants craignent de perdre des clients venus en voiture, tandis que des artisans, qui transportent du matériel lourd, ne peuvent tout simplement pas se passer d'un véhicule.

§4. D'autres objections tiennent à la géographie et aux inégalités. Si l'on habite en centre-ville, à quelques kilomètres de son travail, le vélo est une évidence ; si l'on vit en périphérie, à vingt kilomètres, sans piste sécurisée, il devient un pari risqué. Le relief, la météo et le vol des vélos, encore fréquent, découragent aussi une partie des usagers potentiels.

§5. Les spécialistes de la mobilité s'accordent néanmoins sur un point : le vélo ne remplacera pas tous les modes de transport, mais il pourrait en compléter beaucoup, à condition que les villes offrent des itinéraires continus, des stationnements sécurisés et des liaisons efficaces avec les trains et les bus. Si chaque trajet de moins de cinq kilomètres se faisait à vélo, la physionomie de nos villes en serait profondément transformée.