



La ville et le rail au Japon: L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka

 **Télécharger**

 **Lire En Ligne**

[Click here](#) if your download doesn't start automatically

La ville et le rail au Japon: L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka

Natacha Aveline

La ville et le rail au Japon: L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka Natacha Aveline

 [Télécharger La ville et le rail au Japon: L'expansion des ...pdf](#)

 [Lire en ligne La ville et le rail au Japon: L'expansion d ...pdf](#)

Téléchargez et lisez en ligne **La ville et le rail au Japon: L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka** Natacha Aveline

Format: Ebook Kindle

Présentation de l'éditeur

Shinjuku, Shibuya, Umeda, Ikebukuro... Ces noms qui sonnent familièrement aux oreilles de chaque Japonais, comme de tout visiteur étranger débarqué au Japon, sont ceux des plus grandes gares du monde, fréquentées chaque jour par plus d'un million de voyageurs. Mais ils évoquent bien plus des pôles urbains fourmillant de grands magasins et de boutiques à la mode qu'un environnement ferroviaire. Leur incontestable pouvoir d'attraction tient sans doute au fait qu'ils constituent des espaces majeurs de transit dans des agglomérations dominées par le rail, parce qu'ils sont situés au point d'articulation entre les réseaux de métro et les lignes de chemin de fer qui irriguent, sur des distances considérables, de gigantesques bassins résidentiels. Dès l'origine, le trafic ferroviaire de la banlieue avait été dévolu à des opérateurs privés, dont l'existence remonte pour certains à plus d'un siècle. Appelés ôtemintetsu, ces groupes ferroviaires ont su très tôt tirer parti du fabuleux gisement de profit offert par la confluence du trafic. Ils ont fourni aux voyageurs transformés en consommateurs toute une panoplie de services, d'abord à proximité de leurs réseaux, puis dans des lieux sans rapport avec leur activité de transporteur. Le lecteur est ainsi invité à découvrir le singulier processus de diversification grâce auquel des groupes ferroviaires privés sont parvenus à consolider leur activité principale tout en concourant à « produire » de la ville, en faisant émerger de grands noyaux urbains dans le centre et de multiples pôles secondaires en banlieue. Il verra aussi comment ces groupes, devenus de gros conglomerats, parviennent à satisfaire, voire à anticiper, les désirs des consommateurs à toutes les étapes de leur vie... et ce jusqu'à la tombe. Présentation de l'éditeur

Shinjuku, Shibuya, Umeda, Ikebukuro... Ces noms qui sonnent familièrement aux oreilles de chaque Japonais, comme de tout visiteur étranger débarqué au Japon, sont ceux des plus grandes gares du monde, fréquentées chaque jour par plus d'un million de voyageurs. Mais ils évoquent bien plus des pôles urbains fourmillant de grands magasins et de boutiques à la mode qu'un environnement ferroviaire. Leur incontestable pouvoir d'attraction tient sans doute au fait qu'ils constituent des espaces majeurs de transit dans des agglomérations dominées par le rail, parce qu'ils sont situés au point d'articulation entre les réseaux de métro et les lignes de chemin de fer qui irriguent, sur des distances considérables, de gigantesques bassins résidentiels. Dès l'origine, le trafic ferroviaire de la banlieue avait été dévolu à des opérateurs privés, dont l'existence remonte pour certains à plus d'un siècle. Appelés ôtemintetsu, ces groupes ferroviaires ont su très tôt tirer parti du fabuleux gisement de profit offert par la confluence du trafic. Ils ont fourni aux voyageurs transformés en consommateurs toute une panoplie de services, d'abord à proximité de leurs réseaux, puis dans des lieux sans rapport avec leur activité de transporteur. Le lecteur est ainsi invité à découvrir le singulier processus de diversification grâce auquel des groupes ferroviaires privés sont parvenus à consolider leur activité principale tout en concourant à « produire » de la ville, en faisant émerger de grands noyaux urbains dans le centre et de multiples pôles secondaires en banlieue. Il verra aussi comment ces groupes, devenus de gros conglomerats, parviennent à satisfaire, voire à anticiper, les désirs des consommateurs à toutes les étapes de leur vie... et ce jusqu'à la tombe. Quatrième de couverture

Shinjuku, Shibuya, Umeda, Ikebukuro... Ces noms qui sonnent familièrement aux oreilles de chaque Japonais, comme de tout visiteur étranger débarqué au Japon, sont ceux des plus grandes gares du monde, fréquentées chaque jour par plus d'un million de voyageurs. Mais ils évoquent bien plus des pôles urbains fourmillant de grands magasins et de boutiques à la mode qu'un environnement ferroviaire. Leur incontestable pouvoir d'attraction tient sans doute au fait qu'ils constituent des espaces majeurs de transit dans des agglomérations dominées par le rail, parce qu'ils sont situés au point d'articulation entre les réseaux de métro et les lignes de chemin de fer qui irriguent, sur des distances considérables, de gigantesques bassins résidentiels. Dès l'origine, le trafic ferroviaire de la banlieue avait été dévolu à des opérateurs privés, dont l'existence remonte pour certains à plus d'un siècle. Appelés ôtemintetsu, ces groupes ferroviaires ont su très tôt tirer parti du fabuleux gisement de profit offert par la confluence du trafic. Ils ont fourni aux voyageurs

transformés en consommateurs toute une panoplie de services, d'abord à proximité de leurs réseaux, puis dans des lieux sans rapport avec leur activité de transporteur. Le lecteur est ainsi invité à découvrir le singulier processus de diversification grâce auquel des groupes ferroviaires privés sont parvenus à consolider leur activité principale tout en concourant à «Produire» de la ville, en faisant émerger de grands noyaux urbains dans le centre et de multiples pôles secondaires en banlieue. Il verra aussi comment ces groupes, devenus de gros conglomérats, parviennent à satisfaire, voire à anticiper, les désirs des consommateurs à toutes les étapes de leur vie... et ce jusqu'à la tombe.

Download and Read Online La ville et le rail au Japon: L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka Natacha Aveline #A7WTPE4Q5YD

Lire La ville et le rail au Japon: L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka par Natacha Aveline pour ebook en ligneLa ville et le rail au Japon: L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka par Natacha Aveline Téléchargement gratuit de PDF, livres audio, livres à lire, bons livres à lire, livres bon marché, bons livres, livres en ligne, livres en ligne, revues de livres epub, lecture de livres en ligne, livres à lire en ligne, bibliothèque en ligne, bons livres à lire, PDF Les meilleurs livres à lire, les meilleurs livres pour lire les livres La ville et le rail au Japon: L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka par Natacha Aveline à lire en ligne.Online La ville et le rail au Japon: L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka par Natacha Aveline ebook Téléchargement PDFLa ville et le rail au Japon: L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka par Natacha Aveline DocLa ville et le rail au Japon: L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka par Natacha Aveline MobipocketLa ville et le rail au Japon: L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka par Natacha Aveline EPub

A7WTPE4Q5YDA7WTPE4Q5YDA7WTPE4Q5YD