

**Zeitschrift:** Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie

**Herausgeber:** Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel

**Band:** 54 (2013)

**Heft:** 3

**Artikel:** Le TGV Rhin-Rhône et le retour de la Porte de Bourgogne

**Autor:** Woessner, Raymond

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1088194>

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 15.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Le TGV Rhin-Rhône et le retour de la Porte de Bourgogne

Raymond Woessner

### Résumé

*L'arrivée de la grande vitesse ferroviaire constitue un sujet difficile pour les territoires non-métropolitains français. Leurs élus doivent d'abord agir pour obtenir la construction d'une gare extra-urbaine, puis ils doivent tenter d'en faire un pôle structurant. Le cas de Belfort-Montbéliard est exemplaire. L'économie fondée sur la production industrielle est déprimée. La gouvernance est éclatée entre de nombreux acteurs au sein du millefeuille administratif et politique. L'État central ne voyait a priori pas la nécessité d'une Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône. Or depuis 2011 la gare est là et les trains s'y arrêtent. Une deuxième phase est entamée avec l'édification d'un nœud multimodal et la création de fonctions de commandement. L'explication réside dans la présence et l'action d'élus de stature nationale ainsi que dans la volonté partagée pour la création d'un territoire innovant.*

### Zusammenfassung

*Das TGV-Konzept ist für schnelle Verbindungen zwischen Paris und anderen französischen oder europäischen Grossstädten gedacht. Französische Klein- und Mittelstädte müssen sich daher bemühen, eine Hochgeschwindigkeitslinie mit einem neuen, ausserhalb der Stadt liegenden Bahnhof und haltenden Zügen zu erhalten. Einen neuen Bahnhof zu bekommen, der sich zudem als regionaler Pol entwickeln kann, ist ein in Frankreich üblicherweise nicht erreichbares Ziel. Der Bahnhof von Belfort-Montbéliard ist jedoch ein Beispiel dafür. Die demographische und ökonomische Lage dieser Region, insbesondere der Industrie, ist schwierig. Die regionale Regierungsgewalt ist zudem zwischen den zahlreichen administrativen und politischen Akteuren zersplittert. Der Zentralstaat war ursprünglich von der Notwendigkeit der Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhin-Rhône nicht überzeugt. Aber seit 2011 ist nun der Bahnhof in Betrieb und die Züge halten. Eine zweite Phase brach mit der Errichtung eines multimodalen Knotens und der Schaffung von Steuerungsfunktionen an.*

## 1 Introduction

Le 11 décembre 2011, date de l'entrée en service du TGV Rhin-Rhône, Belfort et Montbéliard ont vu leurs efforts couronnés avec l'ouverture d'une gare commune sur la nouvelle Ligne à Grande Vitesse (LGV). Cette gare met désormais la Porte de Bourgogne à 2 heures 20 de Paris – Gare de Lyon, contre 4 heures 15 avec la ligne historique au départ de Belfort vers Paris – Gare de l'Est. Ce pari était audacieux dans une France où le TGV est d'abord un outil au service des métropoles, où il a tendance à éviter les villes moyennes et petites. Il est donc légitime d'évoquer un *comeback* de la Porte de Bourgogne, et cela à plusieurs titres. Tout d'abord, il faut comprendre comment le *lobby* local s'est constitué et comment il a pu agir jusqu'à atteindre son but, aussi bien dans son environnement régional qu'au niveau national et franco-hélicoïde. Ensuite, il faut prendre la mesure des impacts attendus dans une région déprimée où une grande partie de l'économie reposait traditionnellement sur l'armée et sur l'industrie de production, avec Alstom à Belfort et Peugeot à Sochaux. Enfin, il faut prendre la mesure de l'impact du TGV sur les projets urbanistiques.

La problématique est donc celle de l'effet-TGV qui n'est qu'une chimère pour beaucoup de territoires non-métropolisés. De nombreux travaux relatent les conséquences de l'effet-tunnel après l'arrivée du TGV (*Offner 1993 ; Troin 1995 ; Bavoux et alii 2005*). Le pire est atteint avec « la gare des betteraves », surnom donné à la gare Picardie-TGV située à plusieurs dizaines de kilomètres d'Amiens, non loin du village d'Abblaincourt-Pressoir (Somme), et qui reste effectivement perdue dans les champs, flanquée de son seul parking. De manière générale, les chercheurs s'accordent à dire que le TGV ne représente qu'une opportunité de développement, qu'il faut lui adjoindre d'autres éléments pour espérer un retour sur investissement au niveau local. C'est désormais le souci assumé des acteurs de la Porte de Bourgogne.

## 2 Une méthode gagnante pour voir arriver le TGV sur son territoire

La gouvernance à la française fait que les grandes décisions se prennent à Paris. Un élu local doit nécessairement avoir de l'influence dans la capitale nationale. Le meilleur moyen reste l'action dans la durée en tant que parlementaire et membre du gouvernement. C'est le cas de M. Jean-Pierre Chevènement, qui a été un socialiste historique avant de fonder son propre parti. Il a été un élu de tout ce que l'on peut imaginer : maire de Belfort, député, sénateur, conseiller général, conseiller régional. Entre 1981 et 2002, il a été ministre à plusieurs reprises, à l'Éducation, à la Défense et à l'Intérieur. Il laisse derrière lui la loi de 1999 qui contraint les communes françaises à s'associer en douceur mais sans fusionner. Localement, il est à l'origine de la création de l'Université de Technologie de Belfort-Montbéliard (UTBM). Il a fondé l'Aire urbaine, un syndicat mixte qui rassemble les communes de la Porte de Bourgogne. Et surtout, il a lancé l'idée d'un TGV sitôt la première LGV inaugurée entre Paris et Lyon en 1981.

Dans un premier temps, le concept revenait grossièrement à transformer l'axe Bâle-Paris en LGV. Suite à un rapport de la SNCF négatif d'un point de vue commercial, ce concept a rapidement évolué après la création de l'association Trans Europe TGV Rhin-Rhône Méditerranée à Belfort en 1985 (*Woessner 2008*). Celle-ci dispose de très peu de moyens, avec un directeur, Thierry Zettel, en poste jusqu'en décembre 2011, et un petit secrétariat. Un réseau en Y est alors imaginé avec une branche Est de Dijon à Bâle, une branche Ouest de Dijon à Paris (en rejoignant la LGV Lyon-Paris à la hauteur de Montbard en Côte-d'Or) et une branche Sud, prévue quelque part entre Dijon et Dole jusqu'à Lyon. La politique de communication de l'association a reposé sur la promotion des liaisons transeuropéennes, notamment entre le sud de l'Allemagne et le nord de

l'Espagne, ce qui apparaît comme une provocation quand on sait que tous les TGV passent par la région parisienne. L'association a fédéré la plupart des villes et des régions présentes sur les trois branches, en France, en Allemagne et en Espagne. Ses présidents successifs ont été les maires de Belfort, de Mulhouse et de Dijon, puis la présidente de la Région Franche-Comté. Il a fallu se battre sur tous les fronts, contre les réticences de la SNCF, de l'Europe et enfin des villes du TGV-Est qui voyaient arriver un concurrent. En 1997, le colloque de Mulhouse avait réuni ministres et élus ; le souhait de la « concomitance » des travaux des deux LGV avait été consensuel ; finalement, le TGV-Est a été inauguré en 2007 alors que les travaux avaient commencé sur Rhin-Rhône.

Il restait à faire admettre l'idée d'une gare TGV pour la Porte de Bourgogne. Il n'était pas question de se lancer dans une lutte fratricide entre Belfort et Montbéliard. Mais M. Chevènement avait avancé qu'il était inconcevable qu'un TGV ne s'arrête pas « dans une agglomération de plus de 300.000 habitants » qu'il venait précisément d'inventer avec la création de l'Aire urbaine. L'argument a porté. Le site de Meroux (Territoire de Belfort) a été choisi, non loin de l'échangeur autoroutier de Sevenans, où se trouve la plus grande partie des locaux de l'UTBM. L'échangeur croise l'axe Porrentruy (CH, Jura) – Langres (Haute-Marne) qui devient peu à peu un axe de niveau autoroutier connecté sur le Moyen Pays suisse. A terme, un train régional devra desservir la gare entre la Suisse et Belfort, grâce à la reprise d'une voie qui avait été fermée aux voyageurs en 1992. Pesant de tout son poids pour son désenclavement avec l'appui de la Confédération helvétique, le canton du Jura aura été un allié précieux pour la Porte de Bourgogne.

Le tout a été rendu possible grâce à un financement conséquent de la LGV par les collectivités, la Suisse et l'Union européenne, en plus des ressources traditionnelles de l'État, de la SNCF et de RFF (Réseau ferré de France). Un tel modèle de cofinancement avait déjà été utilisé pour la LGV-Est. Mais rien n'est acquis pour terminer les deux extrémités de la branche Est (entre Meroux et Mulhouse ; en arrivant à Dijon), comme pour la totalité des branches Ouest (Dijon-Montbéliard) et Sud (Dijon-Lyon) (Fig. 1).

### 3 TGV et stratégie économique

Dans une France en proie aux tourments de la désindustrialisation depuis les années 1980, les territoires du Grand Est paient un lourd tribut avec un cortège de fermetures d'établissements (*Nonn et alii 1995 ; Picard & Rodet-Kroichvili 2005*). Quelques niches comme les ustensiles de cuisine de Cristal ou les hameçons de Viellard prospèrent encore. Dans la grande industrie, l'activité s'est contractée autour d'Alstom et de Peugeot. A Belfort, le site de l'ancienne Société Alsacienne de Constructions Mécaniques (SACM) abrite désormais la production de turbines de la General Electric de même que la fabrication des TGV et des locomotives diesel d'Alstom. Dans le Pays de Montbéliard, Peugeot Société Anonyme (PSA) pérennise sa production de véhicules de moyenne gamme principalement. Le groupe s'appuie également sur sa plate-forme logistique de Vesoul et sur le site de Mulhouse qui, outre l'assemblage, dispose de la seule forge de l'entreprise.

Mais la plupart des sous-traitants de l'automobile n'avaient pas la taille critique pour prospérer dans la mondialisation et ils ont disparu dans la décennie 2000. Dès les années 1980, Peugeot avait poussé ses sous-traitants à se moderniser en créant l'association Perfo-Est qui forme les personnels et s'occupe de transferts de technologie. En 2004, via la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (la DATAR est brièvement devenue la DIACT avant de retrouver son sigle en tant que Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale), l'État français avait créé les Pôles de compétitivité. Cette politique accorde aides et subventions aux territoires innovants où les entreprises, les collectivités et les universités sont à même d'afficher des projets partagés. C'est ainsi qu'apparaît le Pôle Véhicule du Futur avec l'Alsace et

## Dessertes et fréquences des gares TGV de l'axe Rhin-Rhône le 11 décembre 2011

NB TGV Francfort-Marseille  
à partir du 23 mars 2012

Meilleurs temps des TGV Rhin-Rhône	Belfort-Montbéliard	Besançon-TGV	Dijon	Paris	Lyon	Roissy CDG	Strasbourg	Bâle	Zurich	Lille
Mulhouse	25'	49'	1h05	2h41	2h49	3h05	53'	21'	1h21	4h21
Dijon	51'	28'	1h35	1h34	1h41		1h57	1h24	2h24	2h36
Besançon-TGV	24'	24'	28'	2h05	1h53	2h11	1h22	1h08	2h08	3h15
Belfort-Montb.			51'	2h23	2h16	2h45	1h21	1h15	2h20	3h40
								0h45	1h45	
										en 2013

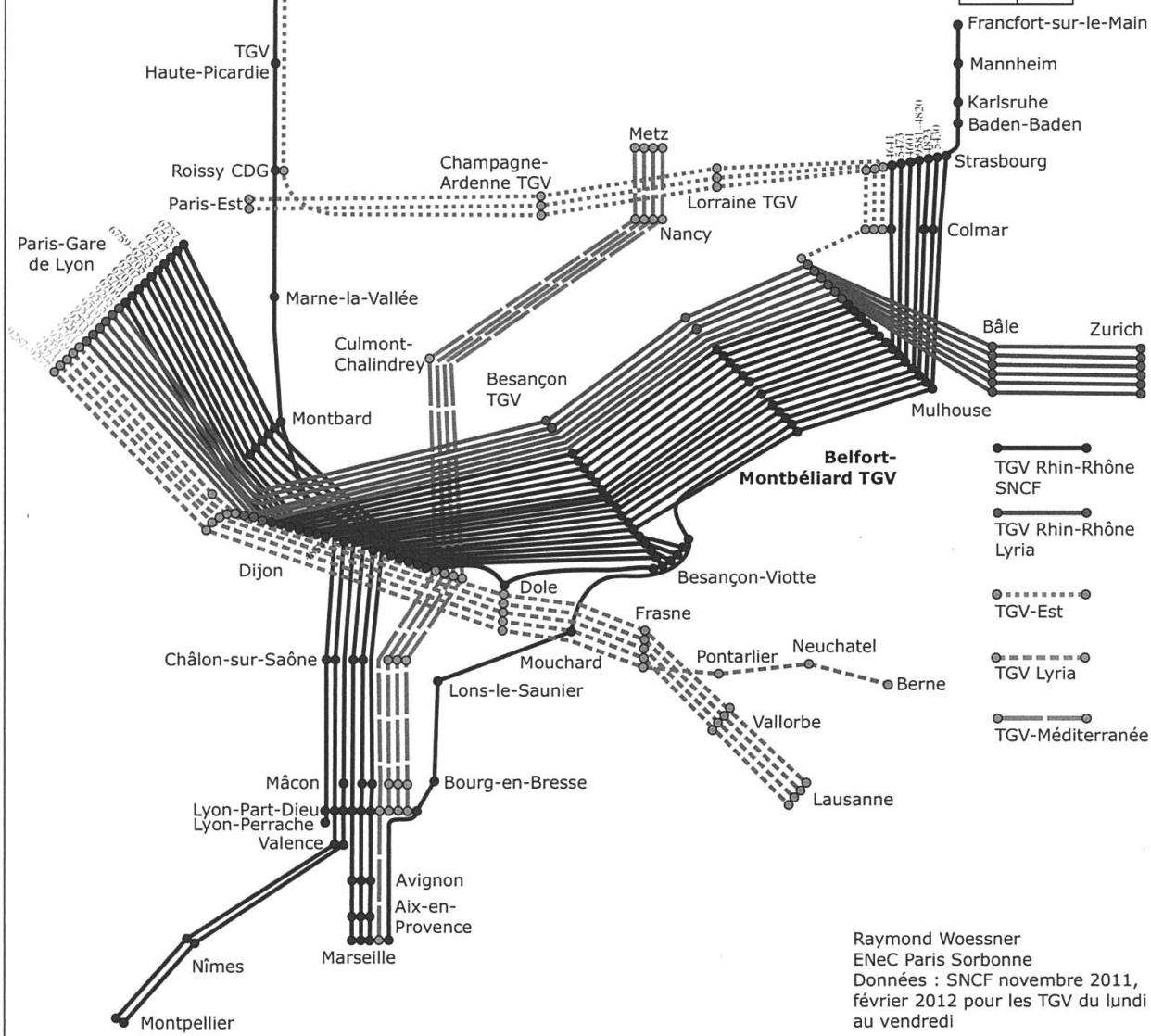


Fig. 1 Belfort-Montbéliard, insertion dans la grande vitesse.

La ligne à grande vitesse (320 km/h) du TGV Rhin-Rhône relie la gare de Belfort-Montbéliard-TGV à la banlieue Est de Dijon. Le concept repose sur les trois branches à grande vitesse entre le Rhin supérieur, la vallée du Rhône et l'Ile-de-France. Mais en juillet 2013 l'Etat français renonce à poursuivre avant 2030–2050 les travaux entre Montbard et l'Est de Dijon, entre Belfort et Mulhouse, entre Dijon et Lyon. On voit que Dijon est un noeud puissant avec, outre le TGV Rhin-Rhône, le TGV Méditerranée jusqu'en Lorraine et les TGV Lyria pour la Suisse. Enfin, à l'exception d'un seul TGV vers Lille, Mulhouse ne reçoit plus aucun TGV-Est depuis l'arrivée du Rhin-Rhône.

la Franche-Comté réunies dans un même périmètre. La DATAR avait été difficile à convaincre et le Pôle a été labellisé dans la troisième et dernière catégorie possible. La Porte de Bourgogne a donc clairement conscience du problème : sa production manufacturière doit absolument être relayée par des activités de Recherche et Développement (R&D), voire par une diversification dans les services publics et privés. Or, en tant que territoire né de l'industrie (et à Belfort, de la guerre), elle ne dispose pas des ressources et des compétences nécessaires, qui sont concentrées pour l'essentiel en Ile-de-France. Il s'agit donc de susciter de nouvelles aménités. L'industrie peut compter sur le Technopôle de Belfort ainsi que sur la zone d'activités de Technoland 1 et 2 à Montbéliard. Le système académique s'est enrichi avec l'UTBM et l'Université des Portes du Jura (une antenne de l'Université de Franche-Comté). Des événements comme les Eurockéennes en juillet à Belfort ou la nuit du Nouvel An à Montbéliard complètent l'offre footballistique traditionnelle de Sochaux. Malgré un essai devant l'usine Peugeot de Sochaux, l'idée d'un canal à grand gabarit entre la Saône et le Rhin via le Doubs n'a pas trouvé de soutien local alors que, pourtant, l'usine d'Alstom ne cesse d'envoyer d'énormes colis en convois exceptionnels par la route.

L'optimisation de l'accessibilité repose sur le TGV Rhin-Rhône. On peut considérer les fréquences de la gare Belfort-Montbéliard TGV comme positives. La gare elle-même dispose d'un parking payant de 1000 places. Les bus urbains venant de Belfort et de Montbéliard la desservent pour un prix modique. Ainsi, le territoire est en ordre de bataille. Il est relié directement à Paris (et à l'aéroport Charles de Gaulle à Roissy), Lyon, Montpellier, Marseille, Dijon, Besançon, Mulhouse, Strasbourg, Francfort-sur-le-Main, Bâle et Zurich (Fig. 1). Fribourg-en-Brisgau est une liaison ouverte en juillet 2013. La desserte de l'EuroAirport reste en suspens ... En tant que Petit Poucet, il s'agit d'entrer dans une économie d'archipel, qu'il s'agisse du monde académique, culturel, entrepreneurial et touristique. La classe créative va-t-elle réagir favorablement ? Déjà, l'entreprise suisse Sbarro a traversé le Jura pour venir implanter une école de design à Montbéliard.

## 4 La reconstruction de la ville

Depuis les années 1960, la DATAR a tenté de compenser la toute-puissance de Paris en créant des réseaux de villes susceptibles de développer des fonctions métropolitaines. Elle a toujours échoué parce que la versatilité des politiques publiques a conduit à se faire succéder différents concepts (métropoles d'équilibre, politique de la ville moyenne, réseaux de villes, contrats métropolitains et depuis 2010 pôles métropolitains déjà en cours de reconfiguration) sans leur laisser le temps de produire des effets.

Pour la Porte de Bourgogne, il faut revenir sur deux épisodes, celui des réseaux de villes (1992) et celui des contrats métropolitains (2004). Le réseau de villes Rhin-Sud avait regroupé Belfort, Montbéliard, Héricourt, Mulhouse, Colmar et Saint-Louis (en quelque sorte Bâle par défaut). En 1994, M. Chevènement avait créé le Club national des réseaux de villes, implanté à Belfort. Mais ces collections de villes trop petites, aux prises avec une gouvernance trop compliquée (Rhin-Sud rassemblait des parties de deux régions et de quatre départements), n'ont pas trouvé de projets porteurs à mettre en œuvre et elles ont disparu. Puis sont venus les contrats métropolitains. La Métropole Rhin-Rhône a regroupé les villes du TGV Rhin-Rhône et même au-delà, jusque dans le Charolais. Des villes du Jura suisse comme Neuchâtel ou La Chaux-de-Fonds avaient placé de solides espoirs dans ce réseau. Il s'agissait de créer une sorte de métropole éclatée dont les différents quartiers auraient été reliés par le TGV. Par un effet de boule de neige, on aurait partagé et développé des fonctions supérieures. On aurait bénéficié d'un cadre de vie agréable et peu coûteux. Des cabinets d'études avaient commencé à réfléchir à des projets porteurs. Mais tout s'est essoufflé très

vite. En décembre 2010, la loi sur les pôles métropolitains a jeté Mulhouse dans les bras de Strasbourg. En Franche-Comté et en Bourgogne, Dijon et Besançon semblent vouloir se rapprocher, et la Porte de Bourgogne se retrouve esseulée. Un scénario annoncé par la DATAR en ... 1994 !

Si l'échelle interrégionale est un échec, il en va autrement pour les intercommunalités de la Porte de Bourgogne et leurs associations, même si un projet commun n'est pas un chemin de roses. Les antagonismes historiques sont vifs entre Belfort (préfectorale, militaire, catholique, *company town* d'Alstom) et Montbéliard (wurtembourgeoise jusqu'à la révolution, sous-préfectorale, protestante, *company town* de Peugeot) ; politiquement, la couleur des deux municipalités est en général inverse. Mais depuis la création de l'Aire urbaine, il existe une volonté pour faire vivre une communauté de destin. La gare TGV en est l'illustration. Elle regroupe des fonctions centrales dans un paysage périurbain et agricole : l'UTBM, le nouvel hôpital commun et la zone d'activités de La Jonction (Fig. 2 et 3). Beaux joueurs, les élus reconnaissent que cette concentration de fonctions supérieures est le fruit du hasard et des opportunités foncières. Mais la machine est lancée et désormais le volontarisme l'emporte. Le viaduc qui franchit d'un coup la Savoureuse et l'A36, planté sur ses piliers tétrapodes, est comme le symbole de ce programme (Fig. 4).

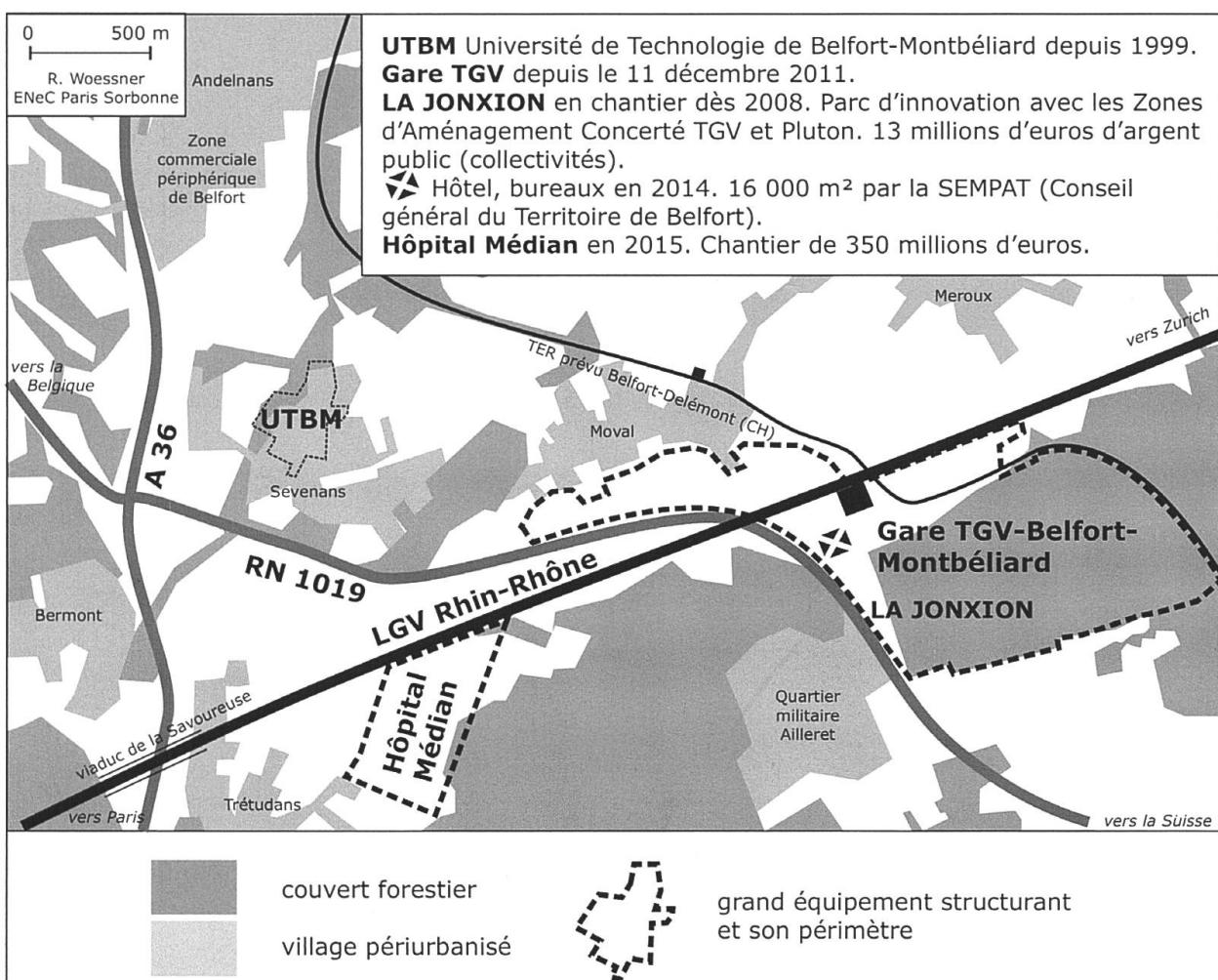


Fig. 2 Un nouveau concept urbain pour la Porte de Bourgogne.

La gare TGV se trouve à 7 km au Sud de Belfort et à 16 km au Nord de Montbéliard. Elle se situe dans un cadre verdoyant, au milieu de collines, de forêts, de prés et de vaches laitières. Mais l'étalement urbain est une réalité. Les villages sont en cours de périurbanisation rapide, l'UTBM est bien ancrée dans le paysage, le carrefour de l'autoroute A36 et de la RN 1019 magnétise la circulation routière. Le nouvel hôpital et la gare deviennent des pôles majeurs pour une région urbaine très dilatée et forte de 300.000 habitants. Les réserves foncières restent importantes. Le train régional Porrentruy-Belfort aurait dû être inauguré en même temps que la gare mais il faut d'abord financer la suppression de nombreux passages à niveau.



Fig. 3 Le centre d'affaires en construction.

Document : R. Woessner, 30 septembre 2013

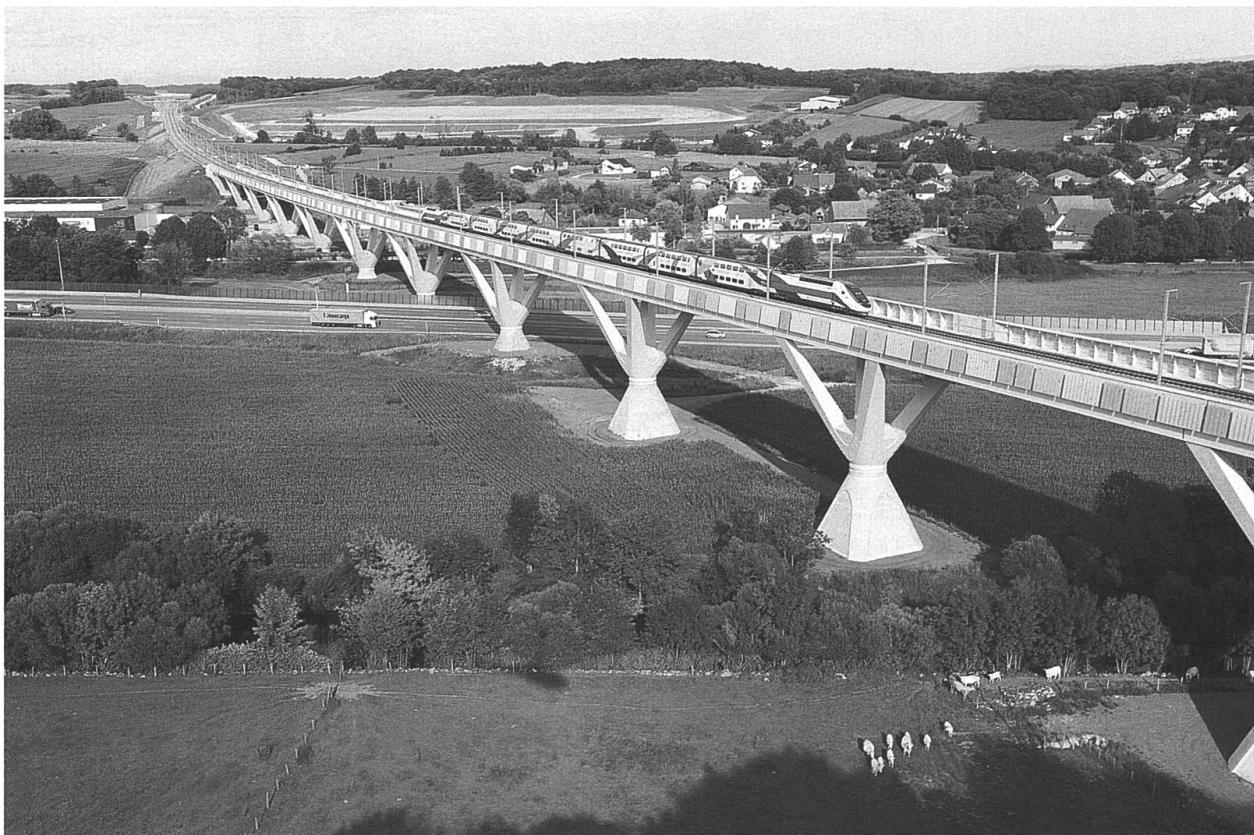


Fig. 4 Le viaduc de la Savoureuse, *flagship* architectural de la LGV Rhin-Rhône : Long de 792 mètres, haut de 32 mètres, le viaduc repose sur 11 piliers tétrapodes. Il permet le croisement de deux trains à 350 km/h. Conçu par l'agence d'architecture Wilkinson Eyre (Londres), il a coûté 52 millions d'euros hors taxes.

Document : RFF/Photolabservices

Du coup, les agences d'urbanisme des deux villes réfléchissent à une nouvelle morphologie urbaine. Il s'agit de lutter contre l'étalement urbain et les mobilités automobiles. Les messages de la durabilité sont intégrés aux discours sinon dans les actes. Des opérations de densification ont été entreprises. Un anneau ferroviaire est apparu sur certains documents prospectifs, qui ferait de la gare TGV le point central de la Porte de Bourgogne. Une gageure au pays de l'automobile ?

## 5 Conclusion

Contrairement à d'autres régions européennes nées de l'industrie ou des activités militaires, il n'est pas question pour la Porte de Bourgogne d'entrer dans une logique de *shrinking city*, de ville qui ne cesse de décliner. Alors que la grande industrie a davantage joué la carte de la région-atelier, il s'agit bel et bien d'adhérer à l'ère de l'économie de la connaissance et de la société de l'information. Le TGV Rhin-Rhône est un élément-clé de ce dispositif puisqu'il facilite les connexions avec les métropoles. Pour réaliser cette ambition dans une gouvernance à la française, si l'on veut progresser, il faut constamment articuler les programmes nationaux avec les forces vives locales. La Porte de Bourgogne a pu compter sur des personnalités successives proches du pouvoir central : d'abord à Montbéliard avec M. Bouloche, puis à Belfort avec M. Chevènement et à nouveau à Montbéliard avec M. Moscovici.

Si l'on examine les temps de parcours depuis les différentes gares de la LGV Rhin-Rhône vers Paris, il apparaît que seule Belfort-Montbéliard a connu une progression spectaculaire. Besançon et Dijon avaient déjà une connexion ; Mulhouse, Bâle et Zurich peuvent compter sur le TGV-Est qui va encore gagner une demi-heure en 2015 entre Paris et Strasbourg. La gare TGV de Meroux est donc un coup de maître pour la Porte de Bourgogne.

De nombreux travaux de la DATAR ou d'universitaires évoquent son intégration asymétrique : appartenant à la Franche-Comté, elle tisse en réalité la plupart de ses liens avec le monde rhénan alors que ses centres de décision sont implantés en Ile-de-France (DATAR 2000 ; RITMA 2001). Finalement, sa croissance est suspendue à des décisions nationales. Il faudrait alors favoriser l'autonomie des régions frontalières, permettre ainsi une certaine forme de réindustrialisation sur le modèle rhénan du Mittelstand, valoriser la culture locale qui marie la créativité française à l'opiniâtreté d'une terre de labeur. « Comtois rends-toi, nenni ma foi » reste une devise appropriée au pays des lions de Belfort et de Peugeot.

## Bibliographie

- Bavoux J.-J., Beaucire F., Chapelon L. & Zembri P. 2005. *Géographie des transports*. Paris, 1–231.
- DATAR 2000. *Aménager la France de 2020*. Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, Paris, 1–87.
- Nonn H., Héraud J.-A., laboratoires ARDEUR & BETA 1995. *Les industries de la France de l'Est*. Strasbourg, 1–305.
- Offner J.-M. 1993. Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique. *L'Espace géographique* 3 : 233–242.
- Picard F. & Rodet-Kroichvili N. 2004. La désindustrialisation : mythe ou réalité. *Entre Rhône et Rhin* 45 : 33–34.
- RITMA 2001. *Regards croisés sur les espaces de marge(s)*. Groupe de recherche RITMA, Strasbourg, 1–239.
- Troin J.-F. 1995. *Rail et aménagement du territoire*. Aix-en-Provence, 1–257.
- Woessner R. 2008. *La Métropole Rhin-Rhône, un territoire en émergence ?* Colmar, 1–253.