

Pau

Le bus à hydrogène : clef de la métamorphose du territoire.

L'agglomération Pau Béarn Pyrénées mène depuis plusieurs années une politique volontariste en matière de développement durable, de réduction et de décarbonation des consommations d'énergie. Ses ambitions ont été saluées par la labélisation Cap Cit'ergie en 2018 ainsi que par le label Economie circulaire de l'Ademe en 2021. En 2016, elle lance le projet urbain Pau 2030 pour répondre aux enjeux du développement durable du territoire.

Repenser la structure urbaine avec le réseau de transport

Dans le cadre du projet Pau 2030 visant au renouvellement urbain de plusieurs quartiers ainsi qu'à la transformation d'anciens espaces industriels, il a été choisi d'utiliser le projet de nouveau réseau de bus à hydrogène, le Fébus, comme colonne vertébrale. Les enjeux étaient notamment de faciliter les déplacements quotidiens, de réduire la pollution de l'air et de réduire les émissions de gaz à effet de serre, mais également de relier les grands pôles du territoire, de redéfinir l'espace public et de contribuer au renforcement de l'attractivité économique et résidentielle du territoire.

Mis en service en 2019, le Fébus a connu une hausse de sa fréquentation de plus de 20% et a permis d'éviter l'émission de 600 tonnes de CO₂.



Pau est la **préfecture du département des Pyrénées-Atlantiques**, en région Nouvelle-Aquitaine.



161 706 habitants (2019)



Profil économique : La ville s'est développée au XIX^{ème} siècle grâce aux activités de tourisme hivernal (ville haute) et industrielles (ville basse). L'essor économique de l'après-guerre a eu pour base la découverte du gisement de gaz à Lacq et le développement industriel du Béarn. La ville accueille encore aujourd'hui un important centre scientifique et technique de Total Energies.



Contexte politique : L'agglomération et la ville de Pau sont dirigées par François Bayrou (MoDem) depuis 2014.



Une transformation urbaine durable

Le développement du réseau de bus à hydrogène a été accompagné de plusieurs projets de recomposition urbaine et de développement durable. L'agglomération a par exemple travaillé sur la végétalisation, au niveau des axes de circulation mais aussi par la création du parc Jaussely d'une superficie 5 hectares.

Le développement du réseau de transport décarboné s'inscrivait également dans la transformation du quartier Saragosse en écoquartier. Marqué par l'urbanisme et l'architecture des années 1960-1970, il souffrait d'une perte d'attractivité liée à ses caractéristiques intrinsèques. Son image est directement impactée par des dysfonctionnements tels que la banalisation des espaces extérieurs, la fragilité du commerce de proximité, l'augmentation de la pauvreté des habitants. Outre une décarbonation des mobilités et une attractivité renforcée, la transformation du quartier en écoquartier vise à répondre à trois autres enjeux :

1. améliorer le cadre de vie des habitants,
2. renforcer l'inclusion sociale et l'égalité entre les citoyens,
3. contribuer à l'adaptation au changement climatique.


Dernier exemple, le volet transport a été déterminant dans la reconquête du quartier des rives du Gave. Loin des activités industrielles qui s'y développaient au XIX^e siècle, cette reconquête est marquée par une dimension culturelle et sportive, la place de l'eau et des espaces verts, et servie par des déplacements doux avec l'émergence du pôle gare multimodal et la première ligne du Fébus.

Très engagée dans la réduction des consommations d'énergies, l'agglomération a également développé un important réseau de chauffage urbain (44 km) qui dessert notamment l'écoquartier Saragosse.



Munich

Le développement urbain durable par les « terrains d'action »



Fin 2019, le conseil municipal de Munich a déclaré l'état d'urgence climatique et a fixé comme objectif d'atteindre la neutralité climatique d'ici 2035. L'administration municipale et les entreprises publiques de la ville devront devenir climatiquement neutres dès 2030. Munich est lauréate du programme « 100 villes intelligentes et climatiquement neutres » de la Commission européenne et a mis les enjeux de la protection et d'adaptation climatique au cœur de son nouveau plan de développement urbain, y compris en matière d'utilisation des espaces libres, de mobilité et d'artificialisation des sols. Depuis novembre 2021, ce plan est élaboré en collaboration avec la population de la ville dans le cadre d'un processus de participation à grande échelle.

Le concept de « terrain d'action » dans le développement urbain de Munich

Depuis l'actualisation du plan « Perspective Munich » de 2013, la ville met en œuvre une approche innovante avec les « terrains d'action » (*Handlungsräume*). L'idée est d'articuler les grandes orientations du développement urbain avec les caractéristiques spatiales locales, en prenant en compte les tendances tant locales (croissance de la population urbaine) que mondiales (changement climatique).

Dix « terrains d'action » ont été sélectionnés dans la zone urbaine pour la dynamique particulière qu'ils présentent. Ils servent d'espace d'expérimentation et de modèle pour toute la ville.

Dans chacun des trois « terrains d'action » établis à ce jour, une équipe de management applique une approche intégrée du développement urbain. Elle articule les différentes mesures et directives localement et facilite la collaboration transversale entre acteurs au-delà des limites d'arrondissement et des silos thématiques.

Le plan « Perspectives Munich » n'est pas figé. En 2016, d'autres objectifs au niveau local sont venus s'ajouter aux objectifs climatiques que Munich s'est fixés : transformation des transports urbains et réorganisation des zones de circulation, exploitation des opportunités offertes par la numérisation et les applications de la ville intelligente.



Munich, capitale de la Bavière, se situe dans les Préalpes du sud de l'Allemagne.



1 579 380 habitants (2022)
(3^e plus grande ville d'Allemagne, 1^{er} pour la densité)

D'ici 2040, la municipalité prévoit une augmentation de 16 % de la population, ce qui correspond à environ 250 000 habitants supplémentaires.



Profil économique : Munich affiche le deuxième plus haut niveau de production parmi les villes allemandes, principalement grâce aux secteurs des services aux entreprises et de l'immobilier. Le taux de chômage, de 3,7 % en avril 2022, est inférieur à la moyenne nationale.



Contexte politique : le maire Dieter Reiter (SPD) est au pouvoir depuis 2014. Le conseil municipal est composé d'une majorité verte et rouge depuis 2020.



Le « terrain d'action 3 - Gare de l'Est » : un terrain pilote

Le « territoire d'action 3 - Gare de l'Est » est le premier mis en place parmi les 10 terrains prévus. Il sert de laboratoire à la ville de Munich, avant de lancer le travail sur les terrains suivants. Le concept de terrain d'action intégré, élaboré à l'issue d'un large processus de participation, y est donc central. La démarche comprend 120 mesures dans 15 espaces distincts, avec trois priorités :

1. Changement économique structurel

Transition des métiers et de l'industrie classiques vers des sites de services modernes : atténuer la stricte séparation des espaces d'habitation et de travail.

2. Partage de l'espace public

Préserver, dans le contexte du changement climatique, les espaces libres et les espaces verts et redistribuer les espaces de circulation en faveur des modes de transport écologiques.

3. Infrastructures sociales et espaces d'habitation

Compte tenu de la croissance particulièrement forte de la population à Munich-Est, des mesures ont été imaginées pour garantir l'approvisionnement en infrastructures sociales et la disponibilité de logements abordables.

Depuis 2020, ce terrain d'action est en phase de mise en œuvre. Le Forum franco-allemand pour l'avenir y apporte son soutien, en examinant de manière critique les enseignements issus de cette première phase.

Le prochain terrain d'action, dans les starting-blocks

En mai 2022, la ville a publié le projet adopté pour le « terrain d'action 6 - Neuperlach », dans l'arrondissement de Ramersdorf-Perlach au sud-est de la ville. Il résulte d'une réflexion amorcée en 2019 et doit maintenant être mis en œuvre.

Cet espace se caractérise par de grands ensembles d'habitation planifiés et construits dans les années 1960 et 1970, afin de faire face à la forte demande de logements qui perdure aujourd'hui encore à Neuperlach. Pour la réhabilitation et le développement de ce terrain d'action, le projet a défini comme thèmes transversaux non seulement le changement climatique et l'adaptation au climat mais également la numérisation, ainsi que la participation sociale. Ces thèmes doivent être mis en œuvre dans les champs stratégiques suivants : « espaces de formation et de travail », « diversité dans le voisinage », « habitat durable », et « participation ».





Marbourg

Le développement urbain durable pour atteindre la neutralité climatique

En juin 2019, le conseil municipal de Marbourg a déclaré l'état d'urgence climatique. Outre l'administration et les entreprises municipales, l'ensemble de la ville vise à atteindre l'objectif de la neutralité climatique d'ici 2030. Pour atteindre cet objectif ambitieux, un plan d'action climatique a été élaboré en 2020, qui inclut des champs d'action et des mesures essentiels. Cet engagement se retrouve dans le rapport d'adaptation climatique élaboré en parallèle, dans le plan mobilités et transport, ainsi que les processus en cours de planification urbaine. Les objectifs fixés en matière de protection du climat et d'adaptation au changement climatique sont désormais pris en compte dans tous les processus de développement urbain.

Des structures pour une gouvernance climatique réussie

Dans son plan d'action climatique 2030, la ville de Marbourg a fait de la protection et de l'adaptation climatiques une tâche transversale touchant tous les domaines de compétence de l'administration et a souligné « que la neutralité climatique ne peut être atteinte à Marbourg que si l'ensemble de la société de la ville oriente ses actions futures en vue d'atteindre la neutralité climatique d'ici 2030 ».

Depuis 2020, le Forum pour l'avenir franco-allemand accompagne la ville de Marbourg dans sa démarche. Les premiers enseignements de cette collaboration ont été repris dans le contrat de coalition en 2021 et dans une résolution du conseil municipal, qui prévoient le développement d'une structure de gouvernance climatique. Celle-ci doit assurer la mise en œuvre du plan d'action climatique, le développement de formats de participation appropriés tels qu'un conseil citoyen pour le climat, ainsi qu'un budget citoyen pour la protection du climat.

En tant qu'interface interne à l'administration et point de contact pour la société civile, cette structure doit en outre assumer des tâches telles que le pilotage, la coordination, la communication et le suivi de la politique climatique communale. Le service de participation citoyenne de la Ville est actuellement en train de concevoir cette structure en collaboration avec de nombreux acteurs.



La ville universitaire de Marbourg est située dans le centre de la **Hesse**.



76 400 habitants (2021)



Profil économique : Marbourg est un centre urbain important (*Oberzentrum*). L'université Philipps de Marbourg est le premier employeur, suivi de l'hôpital universitaire et du parc industriel Behring (secteur pharmaceutique et appareils médicaux), où se trouve également BioNTech. Les recettes de la taxe professionnelle de Marbourg ont augmenté de 370 millions d'euros en 2021, surtout grâce à la production de vaccins, pour atteindre 570 millions d'euros. Le secteur des services est le plus important de la ville, avec une part relative de 80,3 % (2020).



Contexte politique : lors des élections municipales de 2021, le maire Thomas Spies (*SPD*) a été réélu et gouverne avec une coalition *SPD-Verts-Klimaliste*, dans laquelle Nadine Bernshausen (Verts) est maire-adjointe et Michael Kopatz est responsable du changement climatique, de l'urbanisme et de la construction.



Le concept de mobilité et de transport « Move 35 »

En 2020, Marbourg a lancé un processus de participation globale, avec des représentants de la politique, des citoyens, du monde économique, de l'administration, des initiatives et des associations, sur l'avenir de la mobilité urbaine. Les concepts déjà existants et les objectifs politiques actuels en matière de climat y sont intégrés dans une stratégie globale pour tous les types de mobilité.

Fin 2021, le conseil municipal a adopté un système d'objectifs et de lignes directrices pour le développement futur de la mobilité ; des mesures sont actuellement en cours de finalisation dans onze champs d'action.

Dès à présent, la ville de Marbourg promeut les vélos-cargos, met en place des stations de mobilité liées aux transports publics, partage de voitures et de vélos et étend les offres de covoiturage pour les citoyens des quartiers extérieurs de la ville. La poursuite de la mise en œuvre de « Move 35 » aura des répercussions sur l'ensemble du développement urbain et sur l'environnement économique. La responsabilité du projet au sein de l'administration municipale a récemment été attribuée à une nouvelle Direction en charge du développement urbain et régional, du développement économique et des statistiques.



Automne 2019 : atelier participatif sur l'élaboration du plan d'action climatique © Lukas Globes

Résolution de principe et lignes directrices sur la construction climatiquement neutre et l'utilisation des sols

Actuellement la ville de Marbourg élabore sous l'égide de son service d'urbanisme une résolution de principe avec des lignes directrices pour une construction climatiquement neutre et socialement acceptable, ainsi que pour une utilisation des surfaces climatiquement neutre, qui doit être adoptée en septembre 2022 par le conseil municipal de Marbourg.

Cette résolution de principe concrétise les objectifs globaux du plan d'action climatique 2030 sur les

thèmes « Construction et exploitation climatiquement neutres », ainsi que « Surface urbanisée climatiquement neutre et adaptée au changement climatique ». Elle formule aussi des principes sur la manière dont la neutralité et l'adaptation climatiques peuvent être prises en compte dans tous les processus de planification et de construction.

Quant aux lignes directrices, elles s'appliqueront tant aux biens immobiliers appartenant à la ville qu'aux projets de construction privés.

Lyon, engagée pour le développement urbain durable



En 2021, la Ville de Lyon s'est déclarée en état d'urgence climatique. Elle s'est engagée notamment à réduire son empreinte carbone et à lutter contre le réchauffement climatique, en consacrant 1/3 de son plan pluriannuel d'investissement à la transition écologique. Elle est lauréate du programme « 100 Villes intelligentes et climatiquement neutres » de la commission européenne.

Une charte de la qualité urbaine et architecturale

Dès 2006, une première charte avait été co-construite avec les acteurs du secteur (architectes, promoteurs, bailleurs, aménageurs, propriétaires, actrices et acteurs de l'immobilier et du bâtiment, habitants). Elle visait à garantir la qualité des réalisations et permettre une maîtrise des coûts pour offrir des prix abordables.

Après les élections de 2020, la Ville de Lyon a souhaité refondre la charte en concertation avec ces acteurs. Plusieurs séminaires et ateliers, auxquels les professionnels étaient associés, ont permis de partager les constats sur l'aménagement, l'urbanisme, la qualité attendue des constructions et pour y introduire une dimension environnementale.

Adoptée en 2021, la nouvelle charte de la qualité urbaine, architecturale, paysagère et environnementale intervient comme un référentiel commun pour l'ensemble des acteurs impliqués dans la fabrication de la ville autour des enjeux de transition et de sobriété carbone dans toutes les opérations de construction, aménagement, réhabilitation, tout en veillant à la maîtrise des coûts.

Si elle est non opposable, la charte pose le cadre d'un dialogue avec les acteurs et des orientations pour les projets à venir.



Chef-lieu de la **Région Auvergne-Rhône-Alpes**, située dans le quart sud-est de la France.



522 969 habitants (2019) (3^e commune de France), Lyon métropole : 1,4 millions



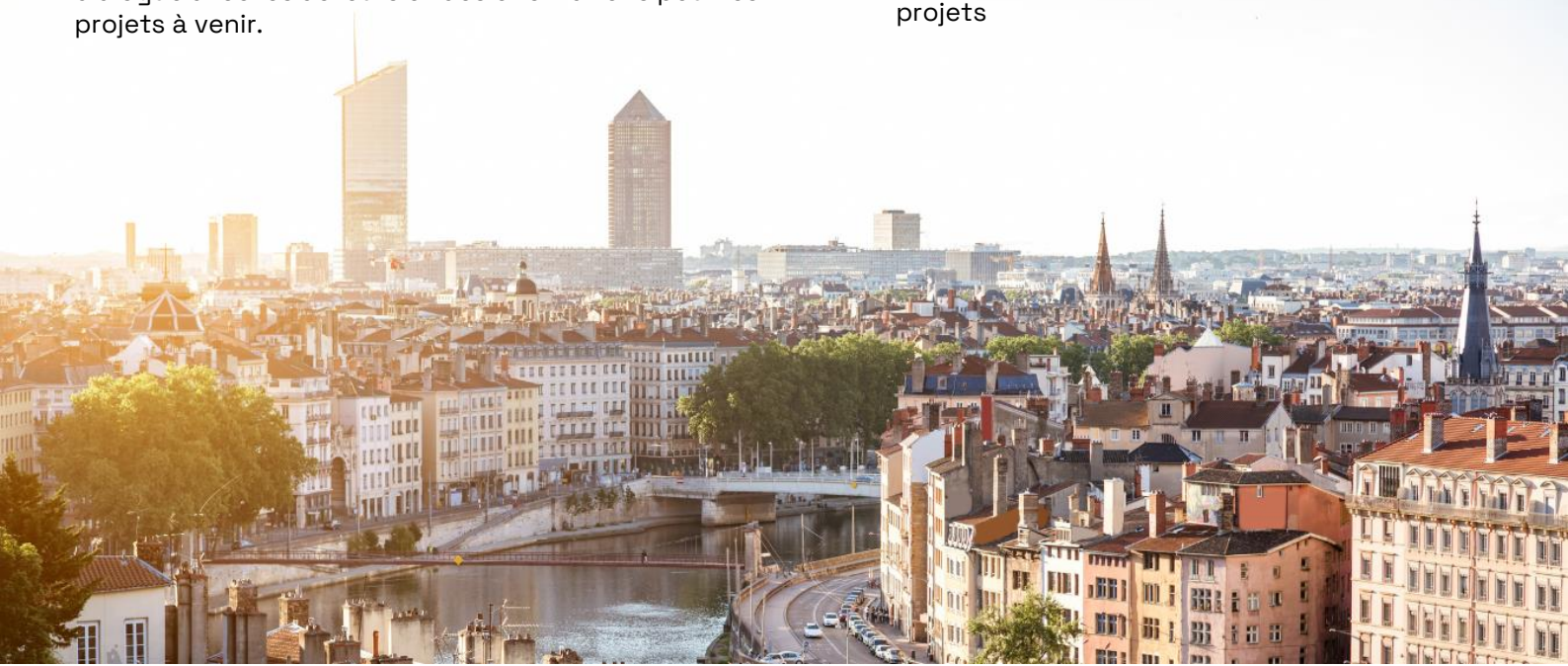
Profil économique : La ville de Lyon est économiquement une des villes les plus importantes et attractives de France. La métropole est le deuxième plus gros pôle économique national. Historiquement industrielle (textile et chimie), elle s'est beaucoup développée grâce aux activités commerciales et financières.



Contexte politique : Depuis 2020, la ville de Lyon est dirigée par le maire écologiste Grégory Doucet.

La nouvelle charte fixe cinq objectifs :

1. valoriser la qualité de vie et la qualité des paysages urbains ;
2. développer la nature en ville et la biodiversité ;
3. développer une conception de l'habitat et des lieux de travail de grande qualité ;
4. réduire l'impact carbone des constructions ;
5. renforcer la transparence dans le processus de conception de la ville et la valorisation des projets



Le renouvellement du quartier de la Confluence

La ville de Lyon a lancé de nombreux projets d'aménagement et de renouvellement urbain pour améliorer la qualité de vie et favoriser la transition écologique du territoire. Une de ces opérations emblématiques est la reconversion partielle de la presqu'île de Lyon avec l'objectif de doubler le centre-ville de Lyon où se rejoignent Rhône et Saône. Ce territoire d'environ 150 hectares, au sud de la presqu'île, a longtemps été enclavé et consacré à l'industrie, aux prisons, au marché d'intérêt national et aux transports. Il fait depuis plusieurs années l'objet d'un vaste projet de réaménagement en plusieurs phases.

Plusieurs ambitions sont au cœur du projet :

- **Renforcer la mixité sociale et fonctionnelle du quartier**, notamment en portant la part du logement abordable à 60% et proposant des parcours immobiliers adaptés à une typologie diversifiée d'activités.
- **Aménager les espaces au bénéfice des piétons et des modes actifs** en renforçant l'offre de transports en commun et les aménagements dédiés aux mobilités actives
- **Créer davantage d'espaces publics et végétalisés**, avec l'objectif de planter 2000 arbres d'ici 2030 et d'aménager de nombreuses places végétalisées. Par exemple, le projet du « Champ » vise à créer un bois urbain sur une friche industrielle de 6 hectares, avec comme défi de recréer un sol fertile et de développer un bois adapté à la ville et au réchauffement climatique.
- **Relier le quartier au reste de la ville** notamment en renforçant le lien avec le quartier gare de Perrache et le Rhône.
- **Continuer à innover et accélérer la transition écologique** (matériaux biosourcés, performance environnementale des bâtiments, production d'énergies renouvelables au profit des habitants)

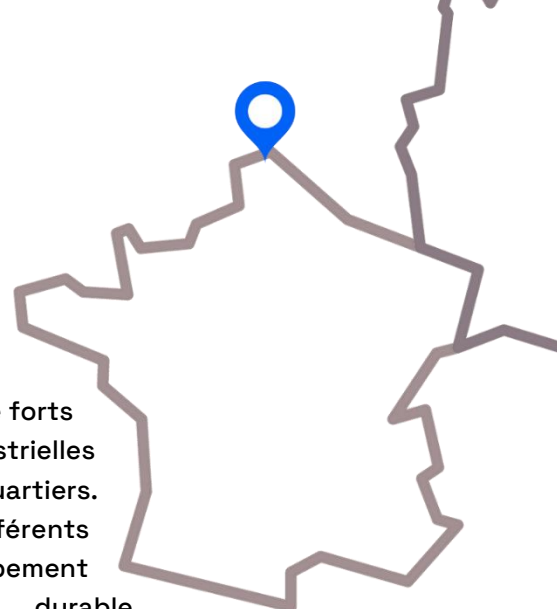


Dunkerque

Recomposition d'un territoire industriel

Dès la fin des années 1980 le territoire dunkerquois a été confronté à de forts enjeux de renouvellement urbain avec la disparition d'activités industrielles structurantes à forte emprise spatiale et l'enclavement de différents quartiers.

Pour y répondre, la Communauté Urbaine de Dunkerque a mené différents projets pour recomposer son territoire selon les principes du développement durable.



Le nouveau urbain des zones portuaires

En 1987, les chantiers navals de Dunkerque, situés à l'extrême-est du port, cessent définitivement leur activité. Cela se traduit par la disparition de près de 6 000 emplois et le passage à l'état de friche de 180 hectares à proximité directe du centre-ville. En 1989 est lancé un concours d'architecture aux modalités inhabituelles, reposant sur l'idée de ville évolutive et adaptable, plutôt que des plans et des maquettes figés. L'urbaniste retenu, Richard Rogers, propose un *master plan* organisé autour de quatre axes :

1. l'amélioration de l'accessibilité grâce à la création de ponts et de voiries structurantes pour relier la Citadelle aux chantiers navals,
2. la valorisation de l'espace public et des anciens terre-pleins portuaires,
3. l'amélioration du tissu urbain,
4. l'absence de cadre préétabli pour les projets d'architecture.

Le but de ce projet, baptisé Neptune, était de reconquérir des espaces industrialo-portuaires et de relier les différents tissus urbains, pour redonner une certaine cohérence à l'ensemble de l'organisation de l'espace dunkerquois.

Le quartier du Grand large, emblématique du renouvellement de la ville, constitue l'une des dernières phases de ce projet. Il s'inscrit dans les principes de la charte d'Aalborg de 1994 qui prône une densité et une mixité des fonctions urbaines au service du développement durable.



Département du Nord en région
Hauts-de-France



194 655 habitants (2019)



Profil économique : La zone industrialo-portuaire de Dunkerque occupe une place prépondérante. La zone d'emploi de Dunkerque est dominée par l'industrie, qui représente 30% de l'emploi salarié privé (contre 17% en France).



Contexte politique : La Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) réunit 17 communes. Elle intervient comme cheffe de file et anime un écosystème de plus de 76 partenaires (collectivités, acteurs économiques, associations...). La CUD est présidée par le maire divers gauche de Dunkerque, Patrice Vergriete.



La gratuité des transports comme levier de transformation

Dans le travail de recomposition et cohésion du territoire, le volet transport en commun a trouvé une place particulière à Dunkerque. Alors que la voiture représentait 66% des modes de déplacements en 2015, la communauté urbaine de Dunkerque a décidé en 2018 de rendre le réseau de transport gratuit, dans un but écologique mais aussi social afin de faciliter les déplacements sans peser sur le pouvoir d'achat. Depuis, la fréquentation des transports en commun (5% des déplacements en 2015) a quasiment doublé (+85%) un an après le passage à la gratuité du réseau de bus.

Ce passage à la gratuité s'est accompagné d'opérations d'aménagement afin de limiter la place de la voiture, développer les lignes et faciliter l'accès aux transports avec cinq lignes toutes les dix minutes mettant 80% de la population à moins de 300 mètres d'un arrêt et à moins de 20 minutes de la gare de Dunkerque mais aussi requalifier les espaces publics.



Siegen

Redynamisation du cœur de ville

Après la Seconde Guerre mondiale, Siegen fut reconstruite de manière largement axée sur l'automobile, avec des répercussions négatives à long terme sur la qualité de vie dans le centre-ville. Face au déclin de l'industrie sidérurgique, la région fut confrontée au dépeuplement avec de nombreux logements vacants et au recul du commerce de détail. Aujourd'hui, la population de Siegen s'est stabilisée, les petites et moyennes entreprises se sont modernisées et la ville a engagé un développement urbain ambitieux vers la durabilité, qui attire l'attention dans toute l'Allemagne. Le développement de Siegen se poursuit actuellement autour d'un concept intégré d'action pour l'avenir.

« Siegen vers de nouveaux rivages »

Dans les années 1960, la rivière Sieg avait été recouverte d'une dalle de béton de 250 mètres de long, qui a servi de parking au centre-ville pendant plus de 40 ans. En 2012, la ville de Siegen a donné un signal clair pour le futur développement urbanistique du centre-ville en démolissant cette « dalle de la Sieg ». Dès le début, la population a été impliquée via des schémas de participation. Une fête autour de l'opération de démolition a été organisée et des visites guidées du chantier ont été proposées. Des entreprises de travaux publics de la région ont démantelé le parking, ont renaturé le lit de la rivière et ont créé des espaces de détente sur les berges de cette dernière.



La ville universitaire de Siegen est située dans le Land de Rhénanie du Nord-Westphalie. Sa zone d'habitation se trouve dans une cuvette ramifiée du cours supérieur de la rivière Sieg et s'étend sur environ 115 km².



101 943 habitants (2021)

Profil économique : Siegen constitue le cœur administratif de la Westphalie du Sud, dont il est l'unique centre urbain supérieur (*Oberzentrum*). Les plus gros employeurs de la ville sont l'institution caritative Diakonie Südwestfalen, l'université de Siegen et la Ville de Siegen elle-même. Le secteur économique le plus important est celui des services aux entreprises. Jusqu'en 1965, l'exploitation minière (minerai de fer) était pratiquée dans la région. Aujourd'hui encore, la transformation des métaux joue un rôle important.



Contexte politique : depuis 2007, Steffen Mues (CDU) est maire de Siegen. Depuis 2020, les deux groupes politiques les plus puissants du conseil municipal (CDU et SPD) travaillent ensemble et ont négocié un contrat de coopération à cet effet.

SIEGEN REDYNAMISATION DU CŒUR DE VILLE

« Siegen – Le savoir crée des liens »

Le projet d'urbanisme « *Siegen – Le savoir crée des liens* » prévoit la relocalisation de l'université vers le centre-ville. La première des trois facultés a déjà déménagé en 2016 du Haardter Berg vers la vieille ville. À l'avenir, 14 000 personnes supplémentaires étudieront et travailleront dans le centre-ville, avec à la clé un potentiel de revitalisation de cet espace, dont le commerce de détail avait beaucoup souffert, ainsi que la création d'un espace de rencontre et d'échange entre l'université et la société civile.

Parallèlement, la ville veut profiter de l'occasion pour créer des voies de circulation pour les cyclistes et les piétons, ainsi que des emplacements pour les vélos. Les bâtiments existants, dont un ancien magasin de meubles et les parties inoccupées d'un grand magasin, seront réutilisés, et les espaces

verts revalorisés. Les bâtiments universitaires doivent être exploités de manière climatiquement neutre.

Grâce à « *Siegen – Le savoir crée des liens* », la ville espère améliorer la qualité de vie dans le centre-ville. Le projet est organisé selon un modèle particulier : l'université a en effet créé une société à responsabilité limitée (GmbH) afin de pouvoir mandater directement des investisseurs en tant que maître d'ouvrage. Cela permet d'accélérer les processus de construction initiés par les pouvoirs publics par rapport aux procédures habituelles. La nomination du maire Steffen Mues comme membre du conseil de surveillance de la GmbH a permis de formaliser les liens entre l'administration et l'université pour le suivi du projet.

L'Association pour l'énergie Siegen Wittgenstein

L'*Energieverein Siegen Wittgenstein e.V.* propose, en toute indépendance, des conseils aux professionnels et aux particuliers sur des sujets tels que la consommation et l'efficacité énergétiques, les programmes de soutien ou les investissements possibles. La ville de Siegen a créé cette association en 2011. Elle a été récompensée en 2015 dans le cadre du concours « *Klimaaktive Kommune* » organisé par le ministère fédéral de l'Environnement et l'Institut

allemand d'urbanisme dans la catégorie « protection du climat communal par la coopération ».

L'association met en réseau la municipalité, le district, la caisse d'épargne et différentes entreprises de la région, tout en coopérant avec l'association des consommateurs de Rhénanie-du-Nord-Westphalie. Lars Ole Daub, directeur du service de protection climatique de Siegen, est actuellement à la tête de l'association.

