



Adoptée le 9 octobre 2015
(Traduit du français le 4 novembre 2015)

La Déclaration de Johannesburg sur l'écomobilité dans les villes

Octobre 2015, Johannesburg, Afrique du Sud



a world class African city





La Déclaration de Johannesburg sur l'écomobilité dans les villes



En tant que représentants des villes engagées pour un développement sobre en carbone et durable, nous nous engageons et demandons par la présente déclaration que toutes les sphères d'activité gouvernementales donnent la priorité au développement d'une mobilité urbaine durable, et réclamons que des décisions courageuses aboutissant à des actions ambitieuses soient prises en matière de changement climatique et de développement durable au Sommet sur le climat de l'ONU (COP21), qui aura lieu à Paris (France) en décembre 2015, ainsi qu'à la conférence Habitat III de Quito (Equateur) en octobre 2016.

Nous nous engageons et plaçons pour que chaque sphère d'activité gouvernementale apporte tout son appui à la mise en œuvre effective des objectifs récemment adoptés dans le cadre des Objectifs du millénaire pour le développement durable (ODD) en matière de transport sur les questions de sécurité routière, de qualité de l'air, d'efficacité énergétique et de transports urbains.

Nous soulignons l'importance de la COP21 dans l'objectif d'atteindre un accord pour la mise en place d'actions concertées et ambitieuses contre le réchauffement climatique. Cet accord doit être global et ambitieux, et doit reconnaître et responsabiliser les acteurs concernés – en particulier les gouvernements locaux et infranationaux – pour faire prendre conscience que les politiques et les programmes d'écomobilité permettront de faire de nos villes des lieux plus agréables à vivre.

Partenaires à la déclaration:



L'Ecomobilité signifie la capacité de se déplacer grâce à des moyens de transports intégrés, favorisant l'intégration sociale de chacun et respectueux de l'environnement. Elle donne la priorité à la marche à pied, au vélo, aux transports publics et à la mobilité partagée.

L'Ecomobilité est donc un élément essentiel d'un transport urbain durable et à faible émission de carbone, offrant un large éventail de bénéfices économiques, sociaux et environnementaux.

Le terme d'Ecomobilité a été introduit par ICLEI – Local Governments for Sustainability en 2007.

Nous, dirigeants municipaux, partageons une vision de la mobilité en ville...

- Qui soit accessible, connectée, économiquement abordable, saine, sûre, inclusive, respectueuse de l'environnement et qui promeuve le bien-être de tous;
- Reconnaissons que l'écomobilité se traduit par une offre de transports intégré, socialement inclusive et respectueuse de l'environnement, qui donne la priorité à la marche à pied, aux cyclistes, aux transports publics et à la mobilité partagée;
- Nous accordons sur le fait que les transports urbains jouent un rôle important pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES), particulièrement ceux émis par les passagers motorisés et les transports de marchandises, et qu'une mobilité faible en carbone est l'avenir de nos villes, régions et pays pour lutter contre le changement climatique;
- Reconnaissons qu'une transition vers un transport urbain basé sur l'écomobilité réduira l'empreinte carbone de nos villes et améliorera l'efficacité énergétique du déplacement des personnes et des biens;
- Soulignons les bénéfices multiples de l'écomobilité pour les personnes, les villes et la planète, notamment en termes de réduction des émissions de GES, d'amélioration de la qualité des espaces publics, d'intégration sociale, de bien-être et de santé publique, d'accès facilité aux services, de réduction des coûts, de créations d'emplois, d'innovation et d'entrepreneuriat;
- Sommes conscients des coûts élevés supportés par les gouvernements et les personnes résultant des externalités liées à l'usage généralisé des véhicules motorisés de passagers et de marchandises, aux vastes espaces qui leur sont alloués tels que les routes et les parkings, aux problèmes de congestion associés, aux morts et aux blessés sur la route tout comme à la pollution atmosphérique et sonore;
- Faisons appel à nos homologues dirigeants de gouvernements locaux, nationaux et internationaux, au secteur commercial et à la communauté du développement pour nous apporter leur soutien pour la mise en place accélérée de l'écomobilité dans les villes du monde;
- Reconnaissons la nécessité que tous les domaines de l'action publique coopèrent dans la mise en œuvre de solutions de transport intégrées et efficaces;
- Reconnaissons la pertinence d'une coopération entre les différentes parties prenantes et la nécessité d'inclure des entreprises privées;
- Nous engageons à identifier et à mettre en place des solutions de mobilité adaptées aux contextes locaux.



Le secteur du transport utilise 27% de la consommation globale d'énergie.

Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), Rapport du groupe de travail III p.21, 2014

Nous, dirigeants municipaux, nous engageons à ...

Adopter des politiques de mobilité urbaine qui dépassent le modèle des villes pensées autour de l'automobile pour créer des agglomérations agréables aux personnes en augmentant la part dédiée à la marche, au vélo, aux transports publics et aux autres formes de mobilité partagée et de transport de marchandises vertes au sein de celles-ci. La mobilité dans nos villes doit être intégrée, sûre, confortable, équitable, respectueuse de l'environnement, sobre en carbone, à bas coût et efficace.

Politiques pour une mobilité urbaine durable et intégrée

- Concevoir nos stratégies de mobilité, plans et projets sur des infrastructures et des services de transport qui soient en accord avec le paradigme de l'écomobilité, tout en prenant en considération les différents besoins des citoyens;
- Mettre en place des politiques, des plans, des projets et des outils qui rendent nos villes denses au moyen d'une meilleure intégration de l'utilisation des sols et de la planification des transports, en se concentrant sur le transit oriented development (TOD);
- Introduire et mettre en place des mesures législatives pour encourager l'écomobilité;
- Baser le développement des villes et la planification des transports sur une participation citoyenne réelle;
- Prendre en priorité des mesures rapides et à bas coûts pour faire évoluer nos villes dépendantes de l'automobile vers le développement d'options de transport durables;
- Développer et mettre en place des solutions d'écomobilité de long terme qui soient viables financièrement en termes d'investissements et de coûts de maintenance;
- Supprimer les subventions directes, cachées ou explicites aux véhicules motorisés privés, à leur utilisation et à leur stationnement;
- Mettre en place, là où cela est pertinent, des organismes de coopération métropolitains ou inter-municipaux pour améliorer la concrétisation de l'écomobilité à travers les frontières administratives.

Tous les membres de ICLEI donneront la priorité à une mobilité qui répond aux besoins des personnes et permet un usage plus équitable de l'espace urbain en favorisant la marche, le vélo, les véhicules roulants et les transports publics de façon intégrée et concertée. ICLEI Plan stratégique 2015-2021.

Plan Stratégique 2015-2021 ICLEI

Contient des informations de contexte appuyant la déclaration.

Un espace urbain pour tous

- Donner la priorité à un usage multifonctionnel de l'espace public, comprenant les espaces routiers, et leur coexistence avec différents modes de mobilité, remplaçant en cela les anciennes politiques et approches qui donnaient la priorité aux voitures plutôt qu'aux personnes;
- Dédier l'espace routier - comprenant les grands axes urbains - aux transports publics, à la mobilité partagée, à la marche, au vélo, et prévoir un accès amélioré pour les services publics (tels que les véhicules de secours, le ramassage des déchets et les véhicules de service/de marchandises);
- Offrir des opportunités équitables aux piétons et aux cyclistes via l'introduction de zones à vitesse limitée à maximum 30km/h dans les espaces résidentiels;
- Mettre en place des zones de circulation et des espaces piétons sécurisés et partagés ou des aménagements partagés pour la marche et le vélo en dehors des zones à vitesse limitée, en fonction des possibilités locales;
- Combiner des infrastructures adaptées aux besoins des personnes avec des espaces verts, des plans d'eau et le développement de la biodiversité.

Les transports publics au centre de la mobilité urbaine

- Intégrer tous les transports publics et autres options de mobilité en termes d'institutions, d'infrastructure, de tarification et d'information des passagers.
- Promouvoir et introduire les concepts de nouvelles mobilités et de mobilité partagée (incluant le l'autopartage, le covoiturage, les vélos en libre service et les modes en appui au transport public (transport public intermédiaire) et créer les conditions de leur bon développement en leur donnant un cadre législatif et réglementaire (par exemple en offrant des facilités de stationnement pour les véhicules partagés);
- Introduire des formes nouvelles et innovantes de transport public et remettre au goût du jour des moyens de transport anciens (tels que les téléphériques, les ascenseurs et les escalators) pour surmonter les difficultés topographiques;
- Utiliser les systèmes de transport intelligents (STI) pour améliorer l'accès, l'information, rationaliser les opérations et la perception tarifaire pour rendre les trajets plus simples, plus rapides et plus pratiques;
- Explorer l'introduction de flottes de véhicules publics avec l'utilisation de nouveaux véhicules à conduite autonome, et étudier leurs impacts sur la qualité de vie en zone urbaine.

Véhicules à faible émission de carbone

- Investir dans des véhicules à émissions de carbone faibles ou nulles;
- Dissuader les trajets en voiture en solo; l'utilisation de voitures de poids élevé (ex. VUS); les voitures à forte nuisance sonore, à consommation de carburant importante et à fort rejet de polluants; les styles modes de conduite non économes; et l'utilisation de voitures pour des trajets de courte distance;
- Encourager les nouvelles utilisations de la mobilité électrique (e-mobilité), qui inclut des véhicules petits et légers pour déplacer les personnes et les biens, et passer aux énergies renouvelables comme source pour les transports électriques;
- Entamer un dialogue avec les constructeurs autonomes, vendeurs et syndicats en liens avec l'industrie automobile pour améliorer leur compréhension et renforcer leur acceptation d'un futur système de transport urbain basé sur l'écomobilité.

Plans de gestion de la mobilité en entreprises

- Dialoguer avec les employeurs publics et privés pour introduire des programmes incitatifs pour un recours accru aux transports publics, à la marche, au vélo et à l'autopartage pour aller au travail et réduire les trajets en voiture individuelle;
- Demander que les entreprises créent des plans de déplacement.

Egalité et sécurité dans nos rues

- Valoriser la marche et le vélo en créant des réseaux qui leur soient dédiés à l'échelle des villes. S'assurer que toutes les nouvelles routes comprennent des trottoirs;
- Améliorer la sûreté des routes grâce à l'adoption de politiques de sécurité exigeantes (telles que les politiques de « zéro accident mortel » introduites en Suède et à San Francisco), ainsi que les infrastructures et les moyens nécessaires à leur mise en vigueur;
- Améliorer la sécurité pour les usagers de la route les plus vulnérables, particulièrement les enfants, les femmes, les personnes âgées, malades et handicapées;
- Développer des stratégies pour des transports scolaires sûrs et durables.

Transport urbain de marchandises vert et à faible émissions de carbone

- Développer des politiques, des outils et des infrastructures de transport de marchandises locaux verts, et les mettre en lien avec les politiques de transport et les politiques commerciales nationales;
- Développer les bureaux de fret urbain en tant qu'agents de changement locaux et les ports secs comme centres de consolidation du fret;
- Gérer les véhicules de livraison de marchandises ainsi que leurs horaires de livraison et rendre plus durables les livraisons de fin de parcours;

Sensibilisation et participation pour changer les habitudes

- Explorer le transport de passagers et de marchandises combinés (ex : cargo tram) sur les systèmes ferroviaires locaux et régionaux
- Etudier les systèmes de convoi de marchandises souterrains.
- Renforcer nos efforts pour un changement des comportements à l'aide d'une plus grande implication communautaire, d'une meilleure communication et d'une promotion des bénéfices de l'écomobilité;
- Initier et soutenir les campagnes d'informations, les journées (ex : Ciclovia), semaines et mois sans voiture, les festivals d'écomobilité, les campagnes pour encourager les déplacements à vélo, etc. avec l'implication active des communautés, des parties prenantes locales ainsi que des institutions éducatives;
- Célébrer avec les communautés les améliorations en matière d'écomobilité;
- Donner du pouvoir et financer les organisations communautaires pour la mise en place et le développement de solutions innovantes pour l'écomobilité.

Le développement d'entreprises et la création d'emplois grâce à l'écomobilité

- Encourager et soutenir le développement de nouveaux modèles économiques pour les mobilités nouvelles et partagées, et utiliser l'écomobilité pour créer de l'emploi;
- Encourager la production alimentaire locale et à petite échelle en zones urbaines et périphériques pour réduire les émissions de GES et le coût global du transport des produits alimentaires qui lui est associé.

Surveiller et évaluer pour prouver l'importance de la mobilité urbaine dans la réduction des GES

- Utiliser des mécanismes de surveillance et effectuer des rapports qui mesurent nos efforts pour introduire l'écomobilité et faire décroître l'utilisation de la voiture personnelle (report modal);
- Utiliser des systèmes tels que le Carbon Climate Registry pour enregistrer les engagements, actions et résultats en matière de réduction des émissions de GES liées aux transports urbains.

Nous, dirigeants municipaux, demandons que tous les gouvernements nationaux et infranationaux...

Etablissent des stratégies nationales, des politiques et des programmes, soutenus à la fois financièrement et par des systèmes d'incitation, qui encouragent les villes dans la mise en place et le maintien d'infrastructures et de services d'écomobilité.

- Adoptent des politiques orientées vers l'écomobilité et s'assurent que les cadres légaux et leurs instruments de mise en oeuvre permettent sa progression;
- Etablissent des politiques nationales assorties de mécanismes de financement pour soutenir la mise en place de services et d'infrastructures d'écomobilité ou, lorsque celles-ci sont déjà existantes, les renforcer de manière significative;
- Reconnaître l'importance des services et infrastructures de transports urbains durables comme condition pour construire des villes équitables, inclusives, résilientes et durables;
- Donner le pouvoir aux gouvernements locaux et régionaux et décentraliser la prise de décision, en s'assurant que ceux-ci ont la légitimité, ainsi que les capacités financières et institutionnelles pour améliorer les conditions de la mobilité urbaine;
- Supprimer les subventions directes et cachées qui favorisent la possession de voitures particulières comme leur usage (telles que les subventions aux carburants) et ré-orienter les mécanismes d'incitation financière vers l'écomobilité;
- Créer les conditions nécessaires pour que les villes adoptent des stratégies de développement urbain et d'aménagement du territoire qui découragent l'utilisation de la voiture individuelle et promeuvent des alternatives liées à l'écomobilité;
- Modifier les normes, législations, réglementations et codes de la route pour faciliter et subvenir aux besoins de l'écomobilité;
- Stimuler et permettre la créativité et l'innovation au niveau local, offrir des projets pilotes nationaux pour tester de nouveaux modèles de mobilité, autoriser les expériences et encourager les mécanismes de coopération municipaux pour des systèmes de transport régionaux;
- Soutenir et mettre en place des programmes nationaux pour réduire la circulation liée aux livraisons de produits et de marchandises en zone urbaine, et mettre en place des normes pour limiter les émissions des véhicules de transport de marchandises;
- Encourager l'entrepreneuriat public et privé pour l'écomobilité;
- Demander aux agences de développement international de mettre en place des programmes de soutien pour mettre en oeuvre l'écomobilité dans les villes;
- Améliorer l'accès direct des gouvernements locaux et régionaux aux opportunités de financement publiques et privées internationales, nationales et locales pour des investissements de mobilité urbaine à long terme;
- Promouvoir les véhicules à faibles émissions, équipés de filtres à suie et respectueux de l'environnement, particulièrement en investissant dans la recherche et en encourageant la fabrication de nouveaux types de véhicules petits et légers fonctionnant aux énergies renouvelables.

“Les émissions de CO₂ dues au transport de passagers dans le monde augmenteront de 110% si les prix des carburants sont faibles et si les infrastructures de transport urbain restent pensées pour le véhicule privé.”

Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), IFT Transport Outlook 2015, 2015



“Chaque année, presque 1,3 million de personnes sont tuées dans le monde dans des accidents de la route”

Organisation Mondiale de la Santé (OMS), Global Status Report on Road Safety, 2013

La problématique grandissante de la mobilité:



Chine

Les investissements routiers en Chine auront nécessité plus de 150 milliards de dollars entre 2006 et 2016.

Indonésie

Le coût de la congestion routière à Jakarta est passé de 4 milliards de dollars en 2009 à 5,2 milliards de dollars en 2010.



Inde

La circulation a été multipliée par 150 ces 50 dernières années, alors que les réseaux routiers ont été multipliés par 9 seulement depuis 1951.

Etats-Unis

Le gouvernement n'a pas les moyens financiers de gérer les problèmes d'embouteillage de manière adéquate.



Source : Banque Mondiale, Société américaine de génie civil; Université de McGill; Project Finance; A&L Goodbody Consulting; Railpage Australia; Business New Zealand; Gouvernement indien; McKinsey Global Institute

“Selon les estimations, si les temps de trajet sont réduits de 1%, cela génèrera une augmentation de la circulation de 0,5% la première année, puis une augmentation globale de 1% sur le long terme.”

Phil B. Goodwin, Empirical evidence on induced traffic, Transportation, volume 23, issue 1, 1996



Nous, dirigeants municipaux, demandons que les participants du sommet sur le climat de l'ONU...

“Promouvoir des alternatives de transport saines et durables protège des effets négatifs des habitudes de transport sur la santé humaine, tels que ceux causés par la pollution de l'air et par l'obésité”

World Health Organisation (WHO), Global Status Report on Road Safety, 2013



“Les voitures prennent jusqu'à 50 fois plus d'espace sur les routes que la moyenne des transports publics pour déplacer le même nombre de personnes dans la ville de Mexico, sur la base du taux moyen d'occupation des voitures qui est de 1,21 passager par voiture dans cette ville.”

Institut des ressources mondiales (WRI), People-Oriented Cities: Smarter Driving, Smarter Cities, 2014



“Entre 2000 et 2050, les émissions de GES dues aux transports sont amenées à augmenter de 140%, dont 90% dans les pays en voie de développement.”

Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), MobiliseYourCity Local Governments in Developing Countries Take High Road to Low-Carbon, 2015

...adoptent l'écomobilité comme stratégie clé pour atteindre les objectifs de limitation des émissions de CO2 et apportent leur soutien pour un accord sur le climat ambitieux et inclusif.

- Reconnassent l'intérêt significatif d'une mise en place accélérée de l'écomobilité pour réduire les émissions de CO2 dans le secteur des transports;
- S'assurent que des mesures ambitieuses et inclusives sur le climat soient adoptées à Paris pour rester sous un réchauffement global de 2 degrés;
- S'assurent que les contributions prévues, déterminées au niveau national (INDC), incluent des engagements forts pour se tourner vers une mobilité à faibles émissions de carbone;
- S'engagent et donnent du pouvoir aux gouvernements locaux et infranationaux en tant que parties prenantes gouvernementales dans la pleine application d'un accord sur le climat à Paris et dans les efforts mis en place pour augmenter les objectifs d'ici à 2020 en créant de nouveaux outils politiques, guides et programmes qui permettront aux gouvernements nationaux d'exploiter le potentiel de l'infranational et du local dans l'action pour le climat;
- S'accordent sur le mécanisme de révision à la hausse tous les 5 ans de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) pour les INDC, qui donne la priorité à la réduction des émissions liées aux transports, et à une action accrue en soutien à l'adaptation au changement climatique dans le secteur du transport;
- S'assurent que le Fonds Vert pour le Climat est entièrement capitalisé, et assurent aux villes un accès direct à ce fonds pour financer les services et infrastructures de mobilité;
- Aident à atteindre l'objectif de réduction des émissions d'ici 2020 en accélérant l'action sur les programmes d'écomobilité pour utiliser pleinement le temps restant avant qu'un accord sur le climat à Paris entre en vigueur en 2020.



Nous, dirigeants municipaux, faisons appel...

... aux gouvernements amenés à se rencontrer pour Habitat III à Quito en octobre 2016, au Forum international des transports, aux agences de développement international, aux organismes bi- et multi-latéraux, aux organisations non-gouvernementales et au milieu des affaires actifs dans le secteur de la mobilité pour...

Augmenter le soutien international pour une mobilité urbaine durable

- Soutenir les gouvernements nationaux et régionaux dans la mise en place de l'écomobilité dans les villes;
- Rediriger les sources d'investissement et les subventions disponibles traditionnellement allouées aux infrastructures centrées sur la voiture vers des options de transports durables pour les personnes et les biens;
- Promouvoir le développement de plans de déplacement urbains qui fixent des objectifs pour l'écomobilité et introduisent des outils de mesure de la performance et autres techniques pour évaluer les progrès effectués;
- Fournir les conditions-cadres pour assurer la mise en place de modes de transports publics et de modes de mobilité électriques fonctionnant aux énergies renouvelables.

La mobilité urbaine durable comme clé pour les ODD et le Nouvel Agenda Urbain

- Reconnaître la contribution significative d'une mise en oeuvre accélérée de l'écomobilité dans l'amélioration de la qualité de vie en ville, ainsi que le rôle facilitateur d'une planification urbaine axée sur les personnes;
- Introduire des mécanismes de soutien audacieux pour intégrer les objectifs liés aux transports dans le cadre des Objectifs du millénaire pour le développement durable (ODD) - par exemple en ce qui concerne la santé et les villes durables, et fournir un soutien aux gouvernements locaux et régionaux dans leur mise en place;
- Faire de l'écomobilité un concept central dans le Nouvel Agenda Urbain pour qu'il soit adopté par les gouvernements nationaux à la conférence de l'ONU pour le logement et le développement urbain durable (Habitat III) à Quito en 2016.

Coopération en matière de développement et financement de la lutte contre le réchauffement climatique pour l'écomobilité

- Fournir un meilleur soutien financier et autoriser un accès direct des gouvernements régionaux aux mécanismes de financement globaux pour étendre les systèmes de transport public, améliorer les aménagements pour la marche à pied et au vélo, et accroître la mobilité partagée.
- Fournir un soutien technique aux villes pour renforcer leurs capacités, les sensibiliser davantage à l'écomobilité et accroître leur capacité à créer et à mettre en place des projets d'écomobilité.



“Toute tentative de limiter la hausse de la température globale à 2°C sans inclure le secteur du transport est irréalisable et les actions locales en matière de transport joueront un rôle crucial pour atteindre les objectifs nationaux.”

The Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport (SLoCaT), Transport and Climate Change, Technical Paper, EcoMobility Dialogues, septembre 2015



La Déclaration peut être utilisée par les partenaires et signataires pour la préparation de leur travail de plaidoyer lors du Sommet sur le climat de l'ONU.

La Déclaration de Johannesburg sur l'écomobilité dans les villes est un des résultats du second EcoMobility World Festival 2015, qui s'est tenu à Johannesburg, Afrique du Sud.

Elle a été créée par ICLEI - Local Governments for Sustainability et la Ville de Johannesburg, et a reçu d'importantes contributions de ses partenaires et experts, en particulier de SLoCaT.

Cette déclaration a d'abord reçu le soutien des dirigeants municipaux et des experts qui se sont réunis à Johannesburg, en Afrique du Sud, en octobre 2015 pour les Dialogues de l'écomobilité.

Nous invitons les gouvernements locaux et infranationaux, ainsi que les gouvernements nationaux, les organisations internationales, les organisations de la société civile, les entreprises et les associations d'entreprises, à soutenir la Déclaration.

La Déclaration de Johannesburg lance un signal fort sur l'écomobilité, le transport urbain durable et le climat pour le Sommet sur le climat de l'ONU (COP 21) qui aura lieu à Paris en Décembre 2015 - message porté par un groupe de leaders locaux sous la direction du maire exécutif de Johannesburg, Parks Tau.

De plus, la Déclaration résume les multiples bénéfices de l'écomobilité pour un développement urbain durable et porte donc un message pour mettre la mobilité urbaine durable à l'ordre du jour dans le Nouvel Agenda Urbain qui sera le résultat des négociations d'Habitat III (octobre 2016, Quito).

www.ecomobilityfestival.org/the-johannesburg-declaration/



En adoptant cette Déclaration de Johannesburg sur l'Ecomobilité et les Villes, nous réaffirmons notre engagement envers les objectifs énoncés ci-dessus et soulignons que les schémas traditionnels de mobilité urbaine ne peuvent être changés qu'à condition d'adopter une approche coordonnée, intégrée et dédiée.

En soutenant cette Déclaration, nous confirmons que nous travaillerons avec nos gouvernements nationaux et infranationaux, les agences de développement internationales, bi- et multilatérales, les réseaux de villes, et de manière plus importante entre nous et avec nos communautés locales pour faire de l'écomobilité une réalité dans nos villes.

Les dirigeants municipaux qui soutiennent cette déclaration ont demandé au maire de Johannesburg, Parks Tau, de porter la Déclaration au Sommet sur le climat de l'ONU à Paris, en France, en décembre 2015.

Signataires de la Déclaration :



D'autres soutiens peuvent apparaître sur les sites Internet respectifs.

Plus d'information:

ICLEI – Local Governments for Sustainability World Secretariat, Bonn, Germany

EcoMobility Team

ecomobility@iclei.org
www.ecomobilityfestival.org

Photos: Simphiwe Nkwali,
avec l'aimable autorisation de :
Ville de Johannesburg.
Traduction en français faite par
Manon Castagné.

