

# Deutsche Umwelthilfe

## Actions en justice pour le droit à l'air pur



## L'AIR QUE NOUS RESPIRONS NOUS REND MALADE

La pollution de l'air représente encore l'un des problèmes environnementaux les plus importants de notre époque. Malgré les directives en vigueur dans toute l'Europe et le projet Right to Clean Air, qui accorde à chaque citoyen de l'UE le droit de demander des mesures efficaces afin de réduire la pollution de l'air, les limites applicables aux polluants nocifs tels que le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) ou les particules en suspension (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>) sont régulièrement dépassées dans de nombreuses villes et agglomérations. Cette situation nuit à la santé des citoyens et porte atteinte à notre environnement ainsi qu'au climat.

Outre ces polluants très répandus, il existe également des valeurs limites importantes pour la santé s'appliquant aux polluants atmosphériques que sont le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), le benzène (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), l'ozone (O<sub>3</sub>) et le monoxyde de carbone (CO), que certains pays européens ne respectent pas. Bien que l'air pur constitue un besoin humain fondamental, jusqu'à 95 % des habitants des villes européennes sont exposés à des concentrations de polluants nuisibles à leur santé. Les principales sources de cette pollution sont l'industrie, les transports et la combustion résidentielle.

Avec le projet Right to Clean Air (LIFE15 GIE/DE/795 LEGAL ACTIONS) financé par l'UE, l'association Deutsche Umwelthilfe (DUH) œuvre en vue d'améliorer de manière significative la qualité de l'air en Europe, protégeant ainsi l'environnement et la santé humaine. En collaboration avec l'organisation tchèque Frank Bold Society (FBS), la DUH encourage les mesures visant à contrôler et à améliorer la qualité de l'air et soutient également des actions en justice aux niveaux européen et national, notamment des procès pour l'amélioration de la qualité de l'air dans certaines villes européennes. Via des activités de relations publiques, des ateliers de renforcement des capacités et des échanges d'expériences entre de nombreux partenaires européens, le problème doit être abordé dans l'ensemble de l'Europe.

## LA QUALITÉ DE L'AIR EN EUROPE

Selon des études de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE<sup>1</sup>), plus de 420 000 personnes sont décédées prématurément des conséquences de la pollution de l'air par les particules fines dans l'ensemble de l'Europe en 2015. Les niveaux élevés d'émission de NO<sub>2</sub> sont responsables d'environ 79 000 décès prématurés. La mauvaise qualité de l'air aggrave les risques de maladies cardiovasculaires et respiratoires, y compris le cancer. Ces dommages pour la santé humaine entraînent des coûts économiques compris entre 330 et 940 milliards d'euros, soit l'équivalent de 3 à 9 % du PIB dans l'UE<sup>2</sup>.

Plus d'un cinquième de la population urbaine de l'UE est exposée à une pollution atmosphérique qui dépasse les valeurs limites fixées par l'UE. Et ce, malgré le fait que les valeurs limites européennes soient nettement

moins strictes que les celles recommandées par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). Environ 74 % de la population urbaine de l'UE-28 a ainsi été exposée à des concentrations supérieures aux valeurs limites plus strictes de l'OMS en matière de qualité de l'air pour les particules fines PM<sub>2,5</sub>, tandis que 7 % de la population urbaine de l'UE-28 vivait dans des zones dont les concentrations dépassaient la valeur limite annuelle fixée par l'UE pour le NO<sub>2</sub><sup>3</sup>.

## LA QUALITÉ DE L'AIR EN ALLEMAGNE

Outre la pollution par les particules fines, les émissions de dioxyde d'azote constituent un défi majeur en matière de pollution de l'air en Allemagne. L'exposition permanente à une telle pollution de l'air endommage le système respiratoire et affecte le système cardiovasculaire. Des études menées par l'OMS font apparaître que l'exposition à long terme à la pollution atmosphérique — telle qu'on l'observe dans des sites proches des axes de circulation — est associée à une vulnérabilité accrue aux maladies ainsi qu'à un taux de mortalité accru. Selon le rapport 2018 sur la qualité de l'air de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), 13 100 personnes décèdent prématurément des suites de l'exposition au NO<sub>2</sub> et 62 300 personnes des suites de la pollution par les particules en Allemagne (2015)<sup>4</sup>. L'évaluation des stations de contrôle de la qualité de l'air en 2018 indique que la moyenne annuelle de 40 µg/m<sup>3</sup> de NO<sub>2</sub> à l'échelle nationale n'est pas respectée dans 40 % des stations de contrôle situées à proximité des zones de circulation<sup>5</sup>. Le « leader » en la matière est la station « Am Neckartor » de Stuttgart. La valeur moyenne annuelle de NO<sub>2</sub> était de 71 µg/m<sup>3</sup>, soit une valeur supérieure de près de 80 % à la valeur limite autorisée. La valeur moyenne quotidienne de particules fines (PM<sub>10</sub>) est de 9 µg/m<sup>3</sup>, laquelle a été dépassée pendant 47 jours en 2017. Légalement, seul un dépassement de 35 jours au maximum est autorisé. Selon l'OMS, cette valeur limite est encore beaucoup trop élevée car il n'y a pas de concentration de particules fines en deçà de laquelle aucun effet dommageable ne peut être attendu. Elle propose donc de limiter à trois le nombre de jours de dépassement autorisé. En Allemagne, la valeur limite journalière recommandée par l'OMS a été dépassée dans 78 % des stations de mesure. De plus, la valeur limite annuelle légale de 25 µg/m<sup>3</sup> pour les particules fines PM<sub>2,5</sub> est aussi nettement supérieure à la valeur recommandée par l'OMS, soit 10 µg/m<sup>3</sup> par an. Le niveau élevé de pollution par le NO<sub>2</sub> dans les villes est principalement dû aux émissions des véhicules diesel, notamment des voitures particulières, avec une part moyenne de 72,5 %<sup>6</sup>. La Commission européenne — de même que des tribunaux allemands — a confirmé que des mesures telles que la limitation de la circulation des véhicules diesel dans les zones urbaines peut contribuer de façon significative à la résolution de ce problème.

1 EEA Report No. 12/2018 Air quality in Europe – 2018 report

2 Cost-benefit Analysis of Final Policy Scenarios for the EU Clean Air Package, mars 2014

3 EEA Report No. 12/2018 Air quality in Europe – 2018 report

4 EEA Report No. 12/2018 Air quality in Europe – 2018 report

5 Umweltbundesamt Air Quality 2018 – Preliminary Evaluation, janvier 2018

6 Umweltbundesamt HBEFA Version 3.3

## NORMES DE QUALITÉ DE L'AIR DE L'UNION EUROPÉENNE

Polluant	Obligation	Durée	Délai de conformité	Dépassements annuels autorisés
Dioxyde d'azote (NO <sub>2</sub> )	Valeur limite horaire de 200 µg/m <sup>3</sup>	1 heure	01/01/2010	as plus de 18 heures
	Valeur limite moyenne annuelle de 40 µg/m <sup>3</sup>	Année civile	01/01/2010	aucun
Particules grossières(PM <sub>10</sub> )	Valeur limite quotidienne de 50 µg/m <sup>3</sup>	24 heures	01/01/2005	Pas plus de 35 jours
	Valeur limite moyenne annuelle de 40 µg/m <sup>3</sup>	Année civile	01/01/2005	aucun
Particule fine (PM <sub>2,5</sub> )	Valeur limite moyenne annuelle de 25 µg/m <sup>3</sup>	Année civile	01/01/2015	aucun
Dioxyde de soufre (SO <sub>2</sub> )	Valeur limite horaire de 50 µg/m <sup>3</sup>	1 heure	01/01/2005	Pas plus de 24 heures
	Valeur limite quotidienne de 125 µg/m <sup>3</sup>	24 heures	01/01/2005	Pas plus de 3 jours
Plomb (Pb)	Valeur limite moyenne annuelle de 0.5 µg/m <sup>3</sup>	Année civile	01/01/2005	aucun
Monoxyde de carbone (CO)	Valeur limite quotidienne de 10 mg/m <sup>3</sup>	Moyenne quotidienne maximale de 8 heures	01/01/2005	aucun
Benzène	Valeur limite moyenne annuelle de 5 µg/m <sup>3</sup>	Année civile	01/01/2010	aucun
Hydrocarbures aromatiques polycycliques	Valeur annuelle moyenne cible de 1 ng/m <sup>3</sup> (exprimée en conc. de benzo(a)pyrène)	Année civile	31/12/2012	aucun

## VALEURS LIMITES DE LA QUALITÉ DE L'AIR

L'Union européenne a élaboré un vaste corpus législatif établissant des normes et des objectifs en matière de santé, dont une synthèse est présentée dans le tableau ci-dessous. Ces normes et objectifs s'appliquent sur différentes périodes car les impacts sur la santé observés, associés aux divers polluants, se font ressentir sur différentes durées d'exposition. Les limites moyennes annuelles visent à protéger les personnes contre toute exposition à long terme (chronique) à la pollution de l'air, tandis que les limites horaires et journalières visent à protéger les personnes contre toute exposition à court terme (aiguë) lors d'épisodes de forte pollution qui ne durent que quelques heures ou quelques jours. Les valeurs limites sont basées sur les directives établies par l'OMS. Toutefois, dans le cas des particules fines PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub> les limites légales sont considérablement moins strictes que les recommandations de l'OMS.

## EMISSIONS PROVENANT DU BOIS ET DU CHARBON

Environ 65 % de l'énergie totale utilisée par les ménages européens est destinée au chauffage. La combustion résidentielle constitue déjà la plus grande source de particules fines, de suie et de benzo(a)pyrène (BaP) dans l'UE. Les poêles et les chaudières devraient représenter plus de 40 % des émissions de particules fines et près de 70 % des émissions

de suie en Europe d'ici 2030<sup>7</sup>. Cela est dû, entre autres, au fait que la biomasse solide en tant que source renouvelable est considérée comme jouant un rôle crucial dans la transition vers des sources de chauffage plus respectueuses du climat au sein de l'UE. Ainsi, nous avons déjà assisté à une renaissance du bois en tant que combustible.

Or, la plupart des plus de 70 millions d'appareils à combustible solide en Europe sont obsolètes. En particulier, les petits appareils électroménagers manuels sont souvent mal utilisés et le bois est souvent brûlé de manière très inefficace. Par conséquent, ces petits appareils contribuent de manière disproportionnée aux émissions globales. En outre, ils produisent souvent de grandes quantités de particules de suie qui contribuent au réchauffement climatique, ce qui aggrave considérablement leur empreinte climatique.

Les villes et les régions doivent non seulement respecter les normes européennes de qualité de l'air peu contraignantes en matière de particules fines, mais doivent aussi s'attaquer à ce problème avec détermination dans le cadre de leur stratégie de protection de l'environnement et du climat. Elles peuvent limiter la combustion résidentielle et doivent aller au-delà des normes de l'UE afin de protéger efficacement la santé des

<sup>7</sup> Bureau européen de l'environnement, basé sur le modèle IIASA GAINS, 2016

citoyens. Un exemple très strict : À Cracovie (Pologne), une interdiction totale et permanente de la combustion de combustibles solides sera appliquée à compter de septembre 2019.

## CONTRÔLES DES ÉMISSIONS PROVENANT DES VÉHICULES

Les limites de  $\text{NO}_2$  sont constamment dépassées dans de nombreuses villes, principalement en raison des émissions moyennes élevées d'oxydes d'azote ( $\text{NO}_x$ ) en conditions de conduite réelles, générées par les voitures diesel particulières neuves. En effet, depuis le scandale lié aux gaz d'échappement, on sait que les émissions de  $\text{NO}_x$  des véhicules sur la route sont nettement plus élevées que les émissions mesurées lors des essais en laboratoire. Cela concerne les véhicules de tous les constructeurs.

Dès 2007, la DUH détenait la preuve que les données officielles des constructeurs concernant leurs voitures présentaient des incohérences, et elle a soumis ces informations aux autorités. Or, malgré les preuves évidentes et même après la divulgation du scandale des gaz d'échappement de VW aux États-Unis, le monde politique n'a pas bougé ; la DUH a donc commencé à mesurer elle-même les émissions générées par les voitures particulières. Depuis mars 2016, en collaboration avec son Institut de contrôle des émissions (Emissions-Kontroll-Institut, EKII), la DUH a mesuré plus de 100 voitures particulières répondant aux normes relatives aux gaz d'échappement Euro 6 et Euro 5 dans des conditions réelles sur route. Cela inclut les véhicules à moteur diesel, essence et hybride. Seuls quelques-uns des véhicules testés jusqu'à présent respectent la valeur limite sur route. Les mesures effectuées à des températures essentiellement estivales ont révélé, en moyenne, des émissions plus faibles qu'en hiver. Cela résulte également du fait que de nombreux véhicules désactivent leur système légal de traitement des gaz d'échappement à des températures inférieures à +19 degrés Celsius. Les émissions de  $\text{NO}_x$  les plus élevées d'une voiture répondant à la norme d'émission Euro 6 ont jusqu'à présent été enregistrées avec une Opel Zafira Tourer 1.6 CDTi à moteur diesel. Ce modèle émet en moyenne 1 474 mg de  $\text{NO}_x$ /km. La limite d'approbation applicable sur le banc d'essai est de 80 mg/km.

Des informations générales sur nos mesures de  $\text{NO}_x$  et de  $\text{CO}_2$  sont disponibles sur notre [www.l.duh.de/pemsuk](http://www.l.duh.de/pemsuk) site Internet.

Avec ces mesures, la DUH souhaite attirer l'attention sur le fait qu'il est urgent de multiplier et, surtout, d'améliorer les contrôles du système d'épuration des gaz d'échappement des véhicules afin de garantir le respect des normes d'émission applicables. Contrairement au ministère fédéral allemand des Transports, la DUH publie ses mesures, informe les consommateurs et, en raison des émissions de  $\text{NO}_x$  extrêmement élevées, explique pour quelles raisons près de la moitié des stations de contrôle de la qualité de l'air situées à proximité des axes de circulation dépassent les valeurs limites en vigueur depuis 2010. Cependant, les mesures indiquent également qu'il est possible de produire des voitures diesel « propres » qui respectent les valeurs limites sur route.

## PLANS DE QUALITÉ DE L'AIR ET FACTEURS D'ÉMISSION

De nombreux plans actuels d'amélioration de la qualité de l'air sont basés sur des valeurs d'émissions de  $\text{NO}_x$  sous-estimées provenant de bases de données obsolètes, qui ne prennent pas en compte les mesures d'émissions à basses températures. Le Manuel sur les facteurs d'émission (Handbook Emission Factors for Road Transport, HBEFA) constitue une importante base de données soutenue par l'Allemagne, l'Autriche, la Suisse, la France, la Suède, la Norvège et le Centre commun de recherche (CCR) de la Commission européenne. Ce manuel, élaboré par les agences environnementales de différents pays européens, fournit des facteurs d'émission uniformes et représentatifs à l'échelle européenne. La version 3.2, utilisée depuis longtemps, contenait des données d'émissions qui ne correspondaient pas aux émissions réelles des véhicules diesel sur route. Dans la version actualisée 3.3 publiée en avril 2017, les facteurs d'émission de  $\text{NO}_x$  de toutes les voitures particulières diesel Euro 4, 5 et 6 ont été revus à la hausse. Pour les véhicules Euro 4 et 5, on peut s'attendre à une augmentation pouvant aller jusqu'à 35 %, en fonction de la situation du trafic, et dans le cas des voitures Euro 6, on peut même s'attendre à un doublement de ce chiffre<sup>8</sup>. La deuxième base de données importante utilisée pour le calcul des émissions des véhicules est le programme COPERT, qui est utilisé dans la plupart des pays européens. En termes simplifiés, on peut affirmer que les plans d'amélioration de la qualité de l'air publiés avant la révision des bases de données sur les émissions suite au « Diesel-gate » contiennent des calculs beaucoup trop optimistes.

Par conséquent, les prévisions concernant le respect des valeurs limites dans les plans d'amélioration de la qualité de l'air doivent être considérablement révisées et les mesures requises doivent être développées en conséquence. Même avec les anciens facteurs d'émission, le respect de la valeur limite n'est pas attendu dans de nombreuses régions avant 2021 (comme à Stuttgart) ou 2030 (comme à Munich) si aucune mesure supplémentaire n'est mise en œuvre. Après la mise à jour des prévisions, il apparaîtra rapidement que la plupart des plans liés à la qualité de l'air continueront de fournir au public une protection insuffisante contre les effets nuisibles des polluants atmosphériques nocifs pour la santé, et qu'ils n'enfreindront donc pas seulement la directive européenne sur la qualité de l'air ambiant (2008/50/CE) et sa mise en œuvre nationale, mais aussi l'article 11 de la Charte sociale européenne (droit à la protection de la santé) et la plupart des constitutions nationales.

## FONDEMENT JURIDIQUE

La directive 96/62/CE du Conseil du 27 septembre 1996 concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant et la directive 2008/50/CE concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, entrée en vigueur le 21 mai 2008, constituent le fondement juridique des actions en justice engagées en faveur de la qualité de l'air. Ces directives fixaient des valeurs limites pour la concentration de polluants dans l'air ambiant. Les valeurs limites ainsi définies devaient être inscrites dans la législation nationale, par exemple en Allemagne par la 39e loi fédérale sur le contrôle

8 Umweltbundesamt HBEFA Version 3.3

des émissions. Si les limites de qualité de l'air sont dépassées, les villes et les municipalités sont tenues d'élaborer des plans d'action et/ou des plans d'amélioration de la qualité de l'air. Ces plans doivent veiller à ce que la période de dépassement de ces limites soit la plus courte possible.

Afin de protéger le bien-être des citoyens, l'environnement et le climat, les gouvernements nationaux des États membres de l'UE et, le cas échéant, leurs gouvernements fédéraux ou régionaux doivent garantir le respect rapide de ces limites par la mise en œuvre de mesures efficaces. Dans le cas contraire, la DUH et ses organisations partenaires, telles que l'ONG internationale ClientEarth et la Frank Bold Society (FBS), ont recours au système judiciaire national afin de remédier aux carences des États membres et de faire appliquer le droit à l'air pur. En raison de l'absence de dispositions et de mesures, ou de la mise en application inadéquate de celles-ci, les valeurs limites continuent à être dépassées.

## ACTIONS EN JUSTICE ET RÉUSSITES

L'action intentée en 2005 par le résident d'un axe très pollué de Munich, la Landshuter Allee, avec le soutien de la DUH, a été soumise à toutes les instances pour finalement aboutir à la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) ; cette dernière a confirmé, le 25 juillet 2008, le droit à l'air pur comme étant juridiquement exécutoire (dossier n°M 1 K 12.1046, affaire Janecek). Le droit des associations environnementales d'engager des actions en justice a été considérablement renforcé par la décision rendue par le tribunal administratif fédéral (BVerwG) de Leipzig le 5 septembre 2013 (dossier n°4 K 165/12.WI (1)) à propos d'une action en justice intentée par la DUH contre l'état de Hesse en raison du dépassement des limites de qualité de l'air à Darmstadt. Grâce à cette décision, les organisations de défense de l'environnement et des consommateurs habilitées à engager des poursuites peuvent intenter des actions en justice en cas de non-respect des limites de qualité de l'air dans toute la ville. Le tribunal administratif de Wiesbaden (dossier n°4 K 757/11WI, 4 K 165/12.WI (1)) a déclaré dans son jugement du 30 juin 2015 que les aspects financiers ou économiques ne constituaient pas une excuse valable pour s'abstenir de prendre des mesures visant à assurer que les valeurs limites soient respectées. Par conséquent, les plans d'amélioration de la qualité de l'air doivent inclure toutes les mesures appropriées afin de se conformer dans les meilleurs délais aux valeurs limites.

## CONFIRMATION DE LA LÉGALITÉ DES RESTRICTIONS IMPOSÉES À LA CIRCULATION DES VÉHICULES DIESEL

Le 13 septembre 2016, le tribunal administratif de Düsseldorf a jugé que l'interdiction de circulation imposée à certains véhicules diesel était légalement possible afin de respecter les valeurs limites dans les meilleurs délais. Le tribunal administratif de Stuttgart est allé encore plus loin avec sa décision du 26 juillet 2017, en ordonnant à l'État du Bade-Wurtemberg d'envisager une interdiction annuelle des véhicules à moteur diesel. Dans un arrêt de principe, le tribunal administratif fédéral de Leipzig a déclaré le 27 février 2018 que les interdictions de circulation

applicables aux véhicules diesel étaient déjà possibles actuellement, tout en respectant le principe de commensurabilité.

## ACTIONS EN JUSTICE EN FAVEUR DE L'AIR PUR

En coopération et avec le soutien de l'ONG internationale ClientEarth, la DUH a engagé des actions en justice contre plusieurs autorités régionales en novembre 2015 pour dépassement des limites de qualité de l'air en matière de NO<sub>2</sub>. Les villes concernées étaient Stuttgart, Francfort, Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen, Aix-la-Chapelle, Cologne et Bonn. En juin 2016, la DUH a engagé une action en justice à Berlin en raison du dépassement des limites de NO<sub>2</sub> dans toutes les stations de contrôle de la qualité de l'air situées à proximité des axes de circulation. En octobre 2016, la DUH a repris les poursuites en justice à l'encontre de la capitale de l'État de Mayence car les limites de NO<sub>2</sub> étaient constamment dépassées. Au total, la DUH poursuit actuellement des actions en justice dans 35 villes de neuf des 16 États fédéraux.



La Deutsche Umwelthilfe a engagé des actions en justice afin de mettre en œuvre le programme Air pur dans ces 35 villes allemandes.

En outre, la DUH a mis en place des mesures d'exécution forcée à Munich, Darmstadt, Reutlingen, Stuttgart, Düsseldorf, Wiesbaden et Limburg. Dans ces villes, depuis des années dans certains cas, des décisions juridiquement contraignantes obligent les autorités compétentes à actualiser leurs plans existants d'amélioration de la qualité de l'air et à mettre en place des mesures visant à garantir le respect des limites



de NO<sub>2</sub> dans les meilleurs délais. Grâce à ces décisions de justice, les premières mesures, y compris des restrictions de circulation pour les véhicules diesel, ont été mises en œuvre. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019, une restriction de circulation par zone pour les véhicules diesel ne répondant pas à la norme Euronorm 5/V est en vigueur dans toute la ville de Stuttgart. À partir de juin 2019, des restrictions de circulation applicables aux véhicules à moteur diesel répondant à la norme Euronorm 1/I à 5/V sont entrées en vigueur dans certaines rues.

## ACTIONS EN JUSTICE DANS D'AUTRES PAYS

Le 19 décembre 2012, la Cour de justice de l'Union européenne a jugé, en ce qui concerne les plans d'amélioration de la qualité de l'air, que même en cas de conséquences économiques drastiques, des mesures peuvent être exigées des États membres si elles sont nécessaires pour tenir compte des valeurs limites. Le gouvernement italien a tenté de justifier la violation continue de la valeur limite des particules PM<sub>10</sub> dans de nombreuses régions italiennes en déclarant que l'objectif de conformité n'était pas réalisable. Cela aurait nécessité « des mesures drastiques au niveau économique et social » et une « violation des droits et libertés fondamentaux ». Dans cette argumentation, la CJUE n'a reconnu aucune justification du dépassement des valeurs limites et a souligné le fait que les États membres devaient respecter les délais<sup>9</sup>.

Dans d'autres États membres, les associations pour l'environnement sont également obligées de faire appliquer les normes en matière de qualité de l'air. En 2011 par exemple, ClientEarth a intenté une action en justice contre le Royaume-Uni pour non-respect des limites de NO<sub>2</sub> dans 16 villes et régions britanniques. Dans son arrêt du 19 novembre 2014, la Cour de justice de l'Union européenne a jugé (C-404/13) que les juridictions nationales sont tenues de prendre toutes les mesures nécessaires à l'encontre des autorités responsables lorsque les limites de qualité de l'air sont dépassées. La Cour suprême du Royaume-Uni a estimé que le gouvernement britannique devait soumettre de nouveaux plans efficaces sur la qualité de l'air avant le 31 décembre 2015. Cependant, ceux-ci se sont avérés moins efficaces et ne prévoyaient pas le respect de la valeur limite avant 2025, à la suite de quoi ClientEarth a de nouveau déposé plainte.

Le 2 novembre 2016, la Cour suprême a rappelé que ces plans d'amélioration de la qualité de l'air étaient insuffisants et devaient être révisés. Après que le gouvernement britannique a tenté de différer la publication de nouveaux plans d'amélioration de la qualité de l'air après les élections, la Cour suprême a jugé que ces plans devaient être soumis et approuvés au plus tard le 31 juillet 2017. Les plans de plus de 45 communautés en Angleterre et au pays de Galles étant encore insuffisants pour respecter les limites de qualité de l'air, ClientEarth a de nouveau déposé une plainte. Lors des négociations de janvier 2018, le gouvernement du Pays de Galles a annoncé qu'il adopterait des plans d'amélioration de la qualité de l'air jusqu'au 31 juillet 2018. Le 21 février 2018, la cour a appelé le gouvernement britannique à élaborer dans les meilleurs délais des plans

d'amélioration de la qualité de l'air conformes aux valeurs limites dans les zones affectées. À la suite de ces efforts, la zone environnementale de Londres sera resserrée début avril 2019, de sorte qu'aucun véhicule diesel répondant à des normes antérieures à la norme Euro 6 et aucune voiture essence répondant à des normes antérieures à la norme Euro 4 ne seront autorisés à entrer dans la nouvelle zone à très faibles émissions.

## PROCÉDURES D'INFRACTION

Outre les citoyens et les ONG affectés, la Commission européenne fait également respecter le droit applicable par voie de procédure judiciaire. La Commission engage ainsi des procédures d'infraction à l'encontre des États membres sur la base de deux principes juridiques fondamentaux :

- Violation de l'obligation de respecter les valeurs limites de qualité de l'air dans le délai spécifié (article 13)
- Violation de l'obligation d'élaborer des plans d'amélioration de la qualité de l'air comprenant des mesures appropriées afin que la période de non-respect soit aussi courte que possible (article 23)

Après un premier avertissement écrit et un dernier avertissement écrit, la Commission européenne peut saisir la Cour de justice de l'Union européenne. En raison du seul excès de pollution aux particules fines, 16 États membres ont déjà reçu des lettres d'avertissement. La Commission a introduit un recours devant la CJUE contre deux États membres : la Bulgarie et la Pologne. Le 5 avril 2017, elle a condamné le gouvernement bulgare pour « dépassement systématique et prolongé » des valeurs limites fixées pour les particules fines. Le 22 février 2018, elle a condamné le gouvernement polonais pour ne pas avoir mis en œuvre des mesures de contrôle de la pollution de l'air. Les deux États membres sont désormais tenus de présenter de nouveaux plans d'amélioration de la qualité de l'air afin de garantir le respect des valeurs limites applicables. Dans le cas contraire, les pays devront faire face à de nouvelles procédures engagées par la Commission européenne, lesquelles pourraient entraîner des pénalités très élevées.

Le 17 mai 2018, la Commission européenne a formé un recours devant la CJUE contre six États membres de l'UE (Allemagne, France, Hongrie, Italie, Roumanie et Royaume-Uni) pour violation continue de la législation de l'UE en matière de qualité de l'air. La Commission adresse en outre à l'Allemagne, à l'Italie, au Luxembourg et au Royaume-Uni des lettres de mise en demeure pour non-respect des règles européennes d'homologation des véhicules selon leur catégorie. En cas de condamnation, l'Allemagne est menacée d'une amende de plusieurs milliards d'euros.

<sup>9</sup> Arrêt de la Cour (première chambre), du 19 décembre 2012 dans l'affaire C-68/11, Commission européenne c/. République italienne

## PROGRAMME D'URGENCE DE LA DUH EN HUIT POINTS POUR LA QUALITÉ DE L'AIR

- 1. Engagement contraignant des constructeurs automobiles** à vendre uniquement des véhicules diesel neufs conformes à la valeur limite fixée par la norme Euro 6 de 80 mg/km sur route pour le NO<sub>x</sub> (selon la mesure RDE des émissions à des températures de moins 15 degrés Celsius),
- 2. Renforcement de l'offre de technologies propres et efficaces** pour les nouveaux véhicules (moteurs au gaz naturel, hybrides et électriques efficaces).
- 3. Rappel obligatoire** de tous les véhicules diesel Euro 5 + 6 pour la mise à niveau technique du matériel avec système d'épuration des gaz d'échappement SCR alimenté à l'urée. Respect de la valeur limite Euro 6 de 80 mg/km pour le NO<sub>x</sub> sur route (RDE) à -15 degrés Celsius. Si le constructeur refuse de procéder à la mise à niveau technique, le véhicule diesel polluant sera racheté
- 4. Programme de mise à niveau technique de tous les véhicules utilitaires légers Euro 5/V + 6/VI** (véhicules commerciaux et de livraison) pour adaptation à la technologie SCR Euro 6/VI actuelle.
- 5. Un programme d'infrastructure spécifique pour les « transports publics propres »** : engagements et améliorations de la part des municipalités afin de garantir que tous les bus de transport public soient équipés de convertisseurs catalytiques SCR et de filtres à particules au plus tard le 1er juillet 2019 et qu'ils soient conformes aux valeurs d'émission Euro 6 ou soient remplacés par des véhicules neufs équipés de moteurs à gaz naturel ou électriques. Élargissement de l'éventail de services de transport locaux, tels que l'élargissement des itinéraires, des services plus fréquents, et l'allongement des temps de fonctionnement
- 6. Introduction d'un recours collectif favorable aux consommateurs** en vue de conférer aux consommateurs de meilleurs droits contre les entreprises frauduleuses.
- 7. Engagement en faveur de la transparence industrielle** : obligation de publier les mesures RDE de tous les modèles de véhicules pour le CO<sub>2</sub> et le NO<sub>x</sub> (pour la plage de températures allant de moins 15 degrés Celsius à plus 35 degrés Celsius) et la plage de températures spécifique au véhicule avec système d'épuration des gaz d'échappement licite et contrôlé par logiciel.
- 8. Transparence des autorités** : divulgation de toutes les données relatives au CO<sub>2</sub> et aux émissions par l'Office fédéral allemand pour la circulation des véhicules à moteur : l'industrie automobile accepte expressément de publier toutes les données du véhicule nécessaires à la vérification des valeurs de CO<sub>2</sub> et de gaz d'échappement, ainsi que des dispositifs d'arrêt illégaux et légalement déclarés.

Bien entendu, ces exigences sont transposables à d'autres pays.

## MESURES VISANT À AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR

En 2013, l'Agence fédérale allemande de l'environnement a établi une liste des plans allemands pour l'amélioration de la qualité de l'air et a enregistré plus de 100 mesures adéquates pour réduire les concentrations de particules fines PM<sub>10</sub> et les concentrations de DUH a procédé à une analyse de la situation actuelle et a publié le 31 juillet 2017 le « Programme d'urgence en huit points pour la qualité de l'air », qui permet à la fois de respecter les limites en matière de qualité de l'air et d'assurer la mobilité des personnes. Ces exigences sont toujours valables en 2019 et pourraient conduire à court terme au respect des valeurs limites de concentration de polluants atmosphériques établies il y a 9 ans.

## RESTRICTIONS DE CIRCULATION

La mesure clé pour le respect des valeurs limites de qualité de l'air dans les meilleurs délais est une restriction de circulation pour les véhicules diesel très polluants dans toutes les villes affectées. Avec un pourcentage supérieur à 70 %, ce sont les véhicules à moteur diesel qui contribuent le plus aux émissions de NO<sub>x</sub> en circulation urbaine. Les voitures diesel modernes Euro 6 émettent 30 fois plus de NO<sub>x</sub> dans des conditions de circulation réelles que les voitures essence modernes Euro 6. Par conséquent, les restrictions de circulation doivent s'appliquer à tous les véhicules diesel qui ne respectent pas la limite Euro 6 sur route. Selon la DUH, seuls les véhicules qui respectent les valeurs limites de manière vérifiable en circulation réelle sur route toute l'année doivent être autorisés à accéder aux centres-villes. Selon la DUH, l'Agence fédérale allemande pour l'environnement et le tribunal administratif de Stuttgart (13 K 5412/15), la réalisation de simples modifications logicielles dans les véhicules diesel Euro 5 + 6, telles que décidées par les dirigeants et l'industrie automobile au National Diesel Forum le 2 août 2017, ne suffit pas à garantir une réduction suffisante de la pollution de l'air liée au NO<sub>2</sub> dans nos villes. Il est techniquement possible de remplacer le système d'épuration des gaz d'échappement et de nettoyer ainsi les véhicules diesel Euro 5 et 6 afin que ces véhicules puissent accéder aux centres villes en toute sécurité. Le coût de cette solution matérielle s'élève à environ 1 400 à 3 300 €, montant qui, selon la DUH, devrait être intégralement à la charge du constructeur. Suite à la décision du tribunal administratif fédéral, l'interdiction de circulation sur les véhicules Euro 5 sera possible à partir de septembre 2019. Les véhicules Euro 4 et antérieurs peuvent donc être exclus des zones très chargées par des interdictions de circulation encore plus précoces. Cette décision comporte le risque que les voitures répondant à la norme d'émission Euro 5 et au-delà deviennent de plus en plus des produits d'exportation et que la pollution par le NO<sub>2</sub> soit exportée dans toute l'Europe. Toutes les voitures affectées par les manipulations relatives à l'épuration des gaz d'échappement et qui n'ont pas été mises à niveau doivent être exclues du marché des transferts. La DUH réclame une réglementation européenne permettant d'éviter toute utilisation ultérieure des véhicules non réparés<sup>10</sup>.

10 Umweltbundesamt Inventory and effectiveness of measures to improve air quality, mai 2015 – [www.umweltbundesamt.de/publikationen/inventory-effectiveness-of-measures-to-improve-air](http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/inventory-effectiveness-of-measures-to-improve-air)

## ACTIONS EN JUSTICE ENGAGÉES DANS L'UE POUR LA QUALITÉ DE L'AIR

### Allemagne

Depuis la première action engagée en 2005, la Deutsche Umwelthilfe a saisi la justice à 35 reprises, avec le soutien de ClientEarth dans de nombreux cas. En février 2018, le tribunal administratif fédéral a estimé que la protection de la santé primait sur l'intérêt économique, ouvrant ainsi la voie aux restrictions applicables au diesel. Depuis janvier 2019, Stuttgart est la première ville allemande dotée d'une zone d'interdiction de circulation valide pour les voitures diesel de la catégorie Euro 4 et des catégories inférieures.

### Pays-Bas

A la suite d'une décision de justice rendue par le tribunal de La Haye en septembre 2017, les Pays-Bas doivent adopter des mesures immédiates pour lutter contre la pollution de l'air. Cette réussite revient à l'organisation de protection de l'environnement Milieudefensie. L'Etat a ainsi été condamné à mettre en place des mesures concrètes l'obligeant à respecter toutes les valeurs limites européennes de manière « prévisible et démontrable ».

### Belgique

Dans le cadre d'une action en justice intentée par ClientEarth ainsi que des Bruxellois contre le gouvernement de Bruxelles, le tribunal a décidé que les organisations environnementales et les citoyens avaient le droit d'exiger que des mesures appropriées soient mises en œuvre dans le contexte du plan d'amélioration de la qualité de l'air. Après que le tribunal a demandé des conseils supplémentaires à la CJUE, l'avocat général avait recommandé à la CJUE de statuer d'une part que les juridictions nationales sont tenues de contrôler les stations de surveillance et que, d'autre part, une moyenne annuelle supérieure à la limite légale constatée sur un seul site de surveillance doit déjà être considérée comme un dépassement.

### Royaume-Uni

En février 2018, ClientEarth a obtenu gain de cause pour la troisième fois contre le gouvernement britannique. La Haute Cour a décidé que le tribunal devrait contrôler efficacement les prochains plans du gouvernement britannique en matière d'amélioration de la qualité de l'air. Cela signifie, pour la première fois, que ClientEarth sera en mesure de traduire immédiatement le gouvernement en justice s'il prépare un plan d'amélioration de la qualité de l'air non conforme à la loi.

### France

Après plusieurs revers, les Amis de la Terre ont intenté, avec le soutien de ClientEarth, une nouvelle action en justice contre le gouvernement français. Dans son arrêt du 11 juillet 2017 (n°394254), le Conseil d'État s'écarterait radicalement de ses précédentes décisions, en indiquant que la directive sur la qualité de l'air fixe une obligation de résultats, et a ainsi ordonné l'adoption pour le 31 mars 2018 de nouveaux plans plus efficaces en matière de qualité de l'air.

### Espagne

L'ONG écologiste Ecologistas en Acción a engagé une action en justice contre l'absence de plan d'amélioration de la qualité de l'air, afin de lutter contre les niveaux d'ozone illégalement élevés dans la région de Castille-et-León. Notamment, le tribunal a estimé que l'absence de plan national d'amélioration de la qualité de l'air ne pouvait pas excuser l'inaction des autorités régionales à cet égard. Le 19 octobre 2018, la haute cour de Valladolid a ordonné au gouvernement régional de préparer dans un délai d'un an un plan d'amélioration de la qualité de l'air en vue de réduire les niveaux d'ozone de la région, qui dépassent les valeurs cibles de l'UE.







### Suède

En 2008, la Société suédoise pour la préservation de la nature (SSNC) a engagé une action en justice contre la ville de Stockholm au motif qu'elle n'avait pas pris les mesures prévues dans son plan d'amélioration de la qualité de l'air. Malgré une décision de justice rendue en 2012 en faveur de la SSNC, l'absence de recours effectif a permis à la ville de continuer à différer toute adoption de mesures.

### Pologne

En Pologne, des résidents, soutenus par la Frank Bold Society, revendiquent actuellement le droit de contester les projets d'amélioration de la qualité de l'air devant la cour constitutionnelle. Bien qu'aucune décision ne soit attendue avant fin 2018, la pression accrue exercée sur les autorités a déjà permis d'améliorer considérablement les plans d'amélioration de la qualité de l'air.

### République Tchèque

La première plainte contre le plan d'amélioration de la qualité de l'air d'Ostrava a été déposée par Frank Bold en 2016. En décembre 2017, la cour administrative suprême a jugé le plan inapproprié et l'a rejeté. Des actions similaires ont été poursuivies en justice avec le soutien de ClientEarth et ont obtenu gain de cause devant les tribunaux de Prague et de Brno en février et mai 2018, respectivement. En 2018, Frank Bold a engagé une autre action en justice contre le ministère tchèque de l'Environnement, réclamant des mesures efficaces pour améliorer la qualité de l'air dans les villes de Radvanice et Bartovice.

### Autriche

L'une des nombreuses actions engagées en Autriche a été portée devant la cour administrative supérieure, dont la décision d'octobre 2017 a donné aux citoyens une base juridique solide leur permettant d'exiger des mesures destinées à les protéger contre les risques pour la santé résultant des polluants atmosphériques. Le 19 février 2018, la juridiction administrative supérieure compétente a décidé que, sur la base de la Convention d'Aarhus, les ONG environnementales pouvaient ordonner un contrôle du respect des dispositions légales découlant du droit de l'environnement de l'UE.

### Slovaquie

En février 2017, un groupe de citoyens de Bratislava et les ONG Cyklokoalicia et ClientEarth, avec l'aide de Via Iuris, ont intenté une action en justice contre le plan d'amélioration de la qualité de l'air de Bratislava. En novembre 2018, le tribunal administratif régional slovaque a rejeté le plan qu'il a qualifié de vague et d'insuffisant. La municipalité de Bratislava n'a pas fait appel de cette décision et prépare actuellement un nouveau plan qui, selon les directives de la cour, doit prévoir des mesures efficaces permettant d'améliorer dans les plus brefs délais la qualité de l'air dans la ville.

### Hongrie

En 2007, des résidents locaux ont intenté un recours contre une société d'exploitation et d'entretien d'infrastructures routières pour avoir omis d'appliquer une mesure visant à prévenir les dommages causés à la santé et aux biens par la circulation routière, allant jusqu'à saisir la cour suprême de Hongrie. En novembre 2018, le Clean Air Action Group (CAAG), avec le soutien de ClientEarth, a porté plainte contre les autorités de la capitale hongroise, Budapest, pour cause de dépassement en cours des limites annuelles de NO<sub>2</sub> et de particules fines à Budapest. Il demande qu'un plan concret d'amélioration de la qualité de l'air soit élaboré et mis en œuvre.

### Italie

Dans une affaire opposant la Commission européenne à l'Italie, la CJUE a décidé le 19 décembre 2012 que même des mesures économiques drastiques nécessaires au respect des valeurs limites de qualité de l'air pouvaient être exigées des États membres si elles étaient indispensables à la prise en compte de ces valeurs limites.

## AUTRES MESURES EN FAVEUR DE LA QUALITÉ DE L'AIR

Le tableau suivant offre un aperçu des mesures permettant de réduire davantage encore les concentrations de pollution atmosphérique. La liste se concentre sur les mesures applicables au secteur des transports

mais identifie également des problèmes importants dans le domaine de la combustion domestique.

AUTRES MESURES EN FAVEUR DE LA QUALITÉ DE L'AIR	
Responsabilité du gouvernement national	Responsabilité des municipalités et des états fédéraux
Mesures de restriction de la circulation	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Suppression des subventions en faveur du diesel par ajustement des taux d'imposition de l'énergie de tous les carburants en fonction de la teneur en carbone.</li> <li>➤ Poursuite du développement de la réglementation environnementale et mise en place d'un système d'étiquetage permettant d'identifier les véhicules conformes à la valeur limite de NO<sub>x</sub> du diesel standard Euro 6 en situation de circulation réelle</li> <li>➤ Pour l'ensemble des voitures particulières et véhicules utilitaires légers Euro 5 + 6 : programme de mise à niveau technique avec passage à la technologie Euro 6 SCR actuelle aux frais du constructeur.</li> <li>➤ Mise en place immédiate de restrictions à l'importation des voitures diesel susceptibles de faire l'objet d'un rappel dans d'autres pays.</li> <li>➤ Mise en place d'un programme d'investissement spécial pour le développement d'un transport ferroviaire 100 % électrique d'ici 2030</li> <li>➤ Un programme spécial de mise à niveau technique en faveur de « transports publics propres » : obligation et financement accru des municipalités en vue de s'assurer que tous les bus de transport publics sont équipés de convertisseurs catalytiques SCR et de filtres à particules et qu'ils respectent les valeurs d'émissions Euro VI ou qu'ils sont remplacés par des véhicules neufs Euro VI ou par des véhicules au gaz naturel ou électriques.</li> <li>➤ Capacités renforcées et structures efficaces pour la surveillance du marché avec des mesures d'émissions des véhicules en fonctionnement réel.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Restrictions de circulation pour les véhicules diesel.</li> <li>➤ Mise à niveau technique de tous les bus de transport locaux, en les équipant de systèmes de réduction des particules et du NO<sub>x</sub> (SCRT) fonctionnant en situation réelle.</li> <li>➤ Aucune exception pour les bus non équipés de systèmes d'épuration des gaz d'échappement efficace dans les zones environnementale.</li> <li>➤ Transition du parc de taxis actuel vers un parc de taxis respectueux de l'environnement et fonctionnant avec des moteurs à gaz, hybrides ou électriques.</li> <li>➤ Conversion de la flotte urbaine en véhicules à faibles émissions.</li> <li>➤ Mise en place d'un ticket de transport forfaitaire abordable et subventionné par l'impôt afin de renforcer la demande de transports publics.</li> <li>➤ Mise en place d'un péage municipal afin de limiter les transports privés motorisés (Graduation en fonction de l'émissivité).</li> <li>➤ Limite de vitesse fixée à 30 km/h sur les routes très fréquentées, tout en maintenant ou en améliorant les flux de circulation</li> <li>➤ Modification des critères d'appel d'offres en indiquant l'utilisation obligatoire de machines de construction et de locomotives diesel équipées de filtres à particules dans les villes.</li> <li>➤ Réduction du nombre de places de stationnement, parallèlement au développement des places disponibles en parcs-relais</li> <li>➤ Installation de « feux de circulation filtrants » afin de réguler la circulation sur les routes très fréquentées.</li> <li>➤ Développement d'un réseau complet de pistes cyclables dans toute la ville.</li> </ul>
Mesures visant à réduire la combustion de bois et de charbon	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Encourager des valeurs limites d'émission plus strictes et une procédure de mesures plus réaliste lors de l'homologation des catégories de poêles et de chaudières.</li> <li>➤ Les exigences et les incitations économiques en faveur de la rénovation énergétique et de l'isolation des bâtiments existants doivent être élargies. Il en va de même pour les programmes de financement des appareils de chauffage solaire, de géothermie et de combustion de biomasse, à condition qu'ils présentent un faible niveau de particules en suspension comparable à celui des autres sources de chaleur.</li> <li>➤ La législation nationale doit assurer que les municipalités et les régions puissent prendre des mesures allant au-delà des exigences européennes en matière de qualité de l'air.</li> <li>➤ Promotion d'un éco-étiquetage ambitieux pour les poêles et les chaudières.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Campagnes de sensibilisation et d'information des citoyens sur les bonnes pratiques en matière de combustion.</li> <li>➤ Des exigences locales plus strictes en matière de combustion résidentielle et de promotion des technologies à faibles émissions (par exemple : efficacité accrue des bâtiments, mise à l'arrêt des appareils anciens et utilisation de séparateurs de particules).</li> <li>➤ Les autorités locales doivent faire respecter le droit à l'air pur en imposant des contrôles et des sanctions efficaces (par exemple, test sur les cendres en cas de combustion illégale).</li> </ul>



## LA DUH SE BAT POUR DÉFENDRE VOTRE DROIT À L'AIR PUR

Depuis de nombreuses années, la Deutsche Umwelthilfe soutient les résidents concernés ainsi que les organisations de protection de l'environnement de divers États membres dans le cadre d'actions en justice engagées dans le but de défendre leur droit à l'air pur. Actuellement, la DUH collabore avec des organisations environnementales en République tchèque, en Italie et en Hongrie qui ont engagé des actions en justice pour dépassement des limites de qualité de l'air, afin d'obtenir une meilleure mise en œuvre de mesures efficaces. Si vous souffrez d'une pollution de l'air liée à la circulation routière et souhaitez inciter votre ville à prendre des mesures, n'hésitez pas à nous contacter. Vous trouverez sur notre site Internet de plus amples informations sur les possibilités juridiques d'amélioration de la mise en œuvre de la politique de l'UE en matière de lutte contre la pollution de l'air.

➤ [www.right-to-clean-air.eu](http://www.right-to-clean-air.eu)

## Join us!

Protecting nature, health and consumers is vital and urgent. **Therefore, Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) fights for:**

- Clean Air and Climate Protection
- Intact Ecosystems, Biodiversity and Wilderness
- Waste Reduction and Recycling
- Affordable Energy and Mobility Transition
- Responsible Consumption and Eco-friendly Products
- Environmental Justice and "Green" Cities
- Enforcement of Consumer Rights
- Healthy and Ecological Lifestyle

**All in all: A better life – now and for the future generations.**

Please support us – with your donation or as a sustaining member.

Become a  
sustaining member!

[www.duh.de/  
englisch/support-us](http://www.duh.de/englisch/support-us)

Thank you ♥



Deutsche Umwelthilfe





## À PROPOS DU PROJET

La pollution de l'air reste l'un des plus grands défis de notre époque. Malgré les directives en vigueur dans l'ensemble de l'Europe, les limites de pollution de l'air sont régulièrement dépassées dans de nombreuses villes et agglomérations. Cette situation nuit à la santé des citoyens ainsi qu'à notre environnement et au climat. Avec le projet Right to Clean Air, nous œuvrons en vue d'améliorer de manière significative la qualité de l'air en Europe. La Deutsche Umwelthilfe (DUH) et la Frank Bold Society (FBS) promeuvent ensemble des mesures de contrôle de la pollution de l'air dans différentes zones sources et soutiennent les actions en justice engagées dans ce cadre aux niveaux européen et national. Le projet est financé par la Commission européenne dans le cadre du programme LIFE.

Un projet de



La Deutsche Umwelthilfe (DUH) est une association sans but lucratif de défense des consommateurs. Elle est habilitée à agir en justice et œuvre depuis 1975 en faveur d'une gestion prudente des ressources naturelles, de la biodiversité et des paysages.



L'organisation non gouvernementale Frank Bold Society (FBS), fondée en 1995 en République tchèque, fournit une aide juridictionnelle dans le cadre de plaintes liées à l'environnement.

Cofinancé par



Le programme LIFE de l'Union européenne est un instrument de financement qui soutient les projets de protection de l'environnement et du climat.

*Credit: Stefan Germer/Fotolia (title), Markus Bachmann (p.11)*

As of 2019-04-19



### Deutsche Umwelthilfe e.V.


Headquarters Radolfzell  
Fritz-Reichle-Ring 4  
78315 Radolfzell  
Phone: +49 7732 9995-0

Headquarters Berlin  
Hackescher Markt 4  
10178 Berlin  
Phone: +49 30 2400867-0

### Contact

Robin Kulpa  
Project Manager Traffic and Clean Air  
Phone: 030 2400867-751  
E-mail: kulpa@duh.de

[www.duh.de](http://www.duh.de) [@ info@duh.de](mailto:info@duh.de) [umwelthilfe](https://www.facebook.com/umwelthilfe) [umwelthilfe](https://www.facebook.com/umwelthilfe)

 We'll keep you posted: [www.duh.de/newsletter-abo](http://www.duh.de/newsletter-abo)

We are recognised as a non-profit environmental and consumer protection organisation. Politically independent and entitled to bring legal action we have been campaigning to preserve the natural foundations of life for more than 40 years. Please help us with your donation! [www.duh.de/englisch/support-us](http://www.duh.de/englisch/support-us)

We are transparent according to the Transparent Civil Society initiative and have been awarded the DZI Seal-of-Approval as a sign of trustworthy organisations.

