

Mégots : les cigarettiers mis en demeure

TABAC

La perspective d'une éco-contribution pour financer la collecte et le recyclage des mégots se précise.

Joël Cossardeaux
@JolCossardeaux
et Marie-Josée Cougard
@CougardMarie

Cela ressemble à une réunion de la dernière chance. Pour échapper à une taxe sur les mégots, Brune Poirson, la secrétaire d'Etat à la Transition écologique, rassemble ce vendredi les représentants des grands groupes de l'industrie du tabac afin d'entendre leurs propositions précises d'engagement pour lutter contre la pollution par les mégots. Le gouvernement pourrait mettre à exécution sa menace de créer une éco-contribution pour financer leur collecte et leur recyclage.

d'une filière à responsabilité élargie des producteurs (REP) dans le cadre de la future loi économie circulaire en 2019.

Chaque année, 20.000 à 25.000 tonnes de mégots sont jetés dans la nature et dans la rue. Cette situation pose un réel problème environnemental et sanitaire (les filtres contiennent des substances chimiques parfois toxiques) aux villes, en même temps qu'il pèse sur leurs ressources. La facture se chiffre à 55 millions d'euros sur le Grand Lyon, qui la répercute au contribuable local. Certaines municipalités mettent à l'amende les fumeurs indisciplinés, comme à Paris, où le jet de mégot est verbalisé 68 euros.

Les industriels surpris

Mais pour Brune Poirson, pas plus que les consommateurs, les producteurs ne peuvent se dérober à leur responsabilité. Une position dont les industriels du tabac se sont dits « extrêmement surpris » jeudi. « Nous prenons ce sujet très au sérieux. Nous avons beaucoup travaillé pour



Brune Poirson, la secrétaire d'Etat à la Transition écologique, rassemble ce vendredi les représentants des grands groupes de l'industrie du tabac afin d'entendre leurs propositions.

Simple éventualité, évoquée en mai dernier, lors de la présentation par le Premier ministre, Edouard Philippe, de la « feuille de route économie circulaire » (FREC), ce scénario est devenu, depuis jeudi, une forte probabilité. Les mesures préconisées par l'industrie du tabac et transmises à la secrétaire d'Etat « manquent d'ambition », vient-elle de faire savoir, plus de trois mois après avoir réuni ses représentants. « Seuls les fumeurs et leurs incivilités sont pointés du doigt. Cela ne suffit pas », poursuit-elle dans un communiqué.

Les producteurs s'exposent à une application du principe « pollueur-payeur ».

A moins d'obtenir « de réels engagements chiffrés » ce vendredi, les cigarettiers s'exposent à une application en bonne et due forme du principe « pollueur-payeur » via la création

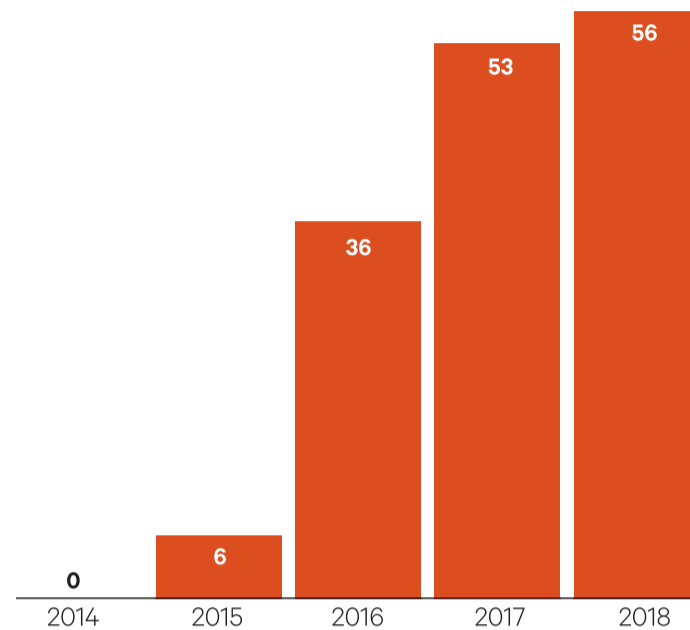
formuler des propositions. Les propos du ministre ne reflètent pas les échanges que nous avons eus », a indiqué aux « Echos » le porte-parole de Philip Morris (Marlboro). Les cigarettiers se disent « d'accord pour prendre leur part de responsabilité » et déclarent « être prêts à financer leurs propositions. Tout cela, bien entendu, doit être budgété. Encore faut-il savoir lesquelles le gouvernement retient », a ajouté le représentant de Philip Morris.

Les cigarettiers sont prêts à « financer une étude sur les comportements d'incivilité », des campagnes de sensibilisation aux gestes écoresponsables, la distribution de cendriers de poche dans les stations de ski ou sur les plages, un guide des bonnes pratiques à destination des collectivités locales... Ils suggèrent aussi d'apposer des messages de sensibilisation sur les paquets et de renforcer l'application des sanctions envers les fumeurs qui jettent leur mégot n'importe où. Mais instituer une collecte dédiée aux mégots n'est « pas réaliste », ces déchets ne représentant, selon eux, qu'un faible tonnage. ■

Le jeu des alliances se met en place dans la voiture autonome

Les investissements dans la voiture autonome

En milliards d'euros



« LES ÉCHOS » / SOURCE : ALIXPARTNERS / PHOTO : REA

- Toyota s'associe avec SoftBank, tandis qu'Honda investit dans la filiale dédiée de General Motors.
- Tour d'horizon des alliances entre constructeurs.

AUTOMOBILE

Anne Feitz
@afeitz

Qui gagnera la course à la voiture autonome ? Les constructeurs automobiles multiplient en tout cas les alliances, pour se donner les meilleures chances d'atteindre un jour la ligne d'arrivée. Jeudi, Toyota a dévoilé la création d'une société commune avec SoftBank pour développer son « e-palette », sorte de wagon capable d'effectuer des livraisons sans chauffeur. La veille, c'est Honda qui annonçait avoir investi 2,75 milliards de dollars (2,5 milliards d'euros) dans Cruise, la filiale de General Motors dédiée au véhicule autonome. « Les partenariats forts seront clefs pour réduire les coûts initiaux », insistent les analystes d'UBS, dans une note consacrée au sujet, en date du 8 mai.

Des sommes colossales

Les constructeurs automobiles ne peuvent pas être absents de la compétition. Même si la voiture sans chauffeur partout, et dans toutes les

circonstances, n'est pas vraiment pour demain, ils devront maîtriser le sujet assez vite. Car la conduite autonome pourrait se banaliser d'ici deux ou trois ans dans certains environnements adaptés, comme les autoroutes.

« Or, elle nécessite un savoir-faire dans des domaines techniques que les constructeurs ne maîtrisent pas du tout : le logiciel, la fusion et l'analyse des données, le traitement vidéo, etc. explique Sébastien Amichi, directeur exécutif d'Accenture Strategy. Ils ont donc quasiment tous intégré des écosystèmes qui leur permettent d'accéder à ces technologies, comprenant aussi des acteurs comme les villes, concernées par leur utilisation pour leurs systèmes de transport. »

Rester dans la course nécessite des sommes colossales : rien que cette année, AlixPartners estime à 56 milliards de dollars les investissements engagés sur le sujet. Il s'agit notamment de multiplier les essais, en conditions réelles mais aussi sur simulateur, afin d'acquiescer une expérience suffisante pour réduire le risque d'accident. Un domaine dans lequel Waymo, la filiale dédiée

d'Alphabet (Google) a pris, selon tous les experts, une avance considérable.

Une plate-forme avec Intel et Mobileye

« Nous ne voulons pas être les premiers, nous voulons surtout que notre technologie soit la plus sûre », a insisté Didier Leroy, numéro deux de Toyota, au Mondial de l'Auto à Paris. Déjà associé en consortium à NTT DoCoMo, Ericsson et Intel, le géant japonais avait annoncé fin août un investissement de 500 millions de dollars dans le capital d'Uber, deux mois et demi après avoir injecté 1 milliard de dollars dans celui de Grab, concurrent d'Uber en Asie du Sud-Est.

Considéré comme le plus avancé dans le domaine avec sa filiale Cruise, rachetée en mars 2016 pour 1 milliard de dollars, General Motors continue d'accueillir les partenaires et leurs milliards à bras ouverts : outre Honda et ses 2,75 milliards, le constructeur américain avait déjà annoncé en juin l'entrée de SoftBank au tour de table de Cruise, pour 2,25 milliards de dollars. Ford s'est de son côté allié à

Lyft, un autre concurrent d'Uber outre-Atlantique (dont GM est aussi actionnaire).

Chez les européens, Daimler s'est associé à Bosch, tandis que BMW a créé en 2016 une plate-forme avec Intel et Mobileye. Celle-ci a, depuis, accueilli Fiat Chrysler ainsi que les équipementiers Continental et Delphi, et espère que d'autres la rejoindront. En France, les constructeurs n'ont pas conclu de partenariats avec des acteurs emblématiques de la high-tech. S'appuyant aussi sur l'Alliance qu'il forme avec Nissan et Mitsubishi, Renault travaille avec le CEA ou le CNRS, et mène notamment des tests à Rouen en coopération avec Transdev, tandis que PSA a choisi de s'allier avec des start-up, comme nuTonomy.

À NOTER
Les députés français ont approuvé le 2 octobre le cadre législatif des tests sur route ouverte, au sein de la loi Pacte.

Lire l'éditorial de David Barroux
Page 10

Toyota et SoftBank s'allient dans la mobilité du futur

Les deux géants japonais, en retard sur leurs concurrents chinois et américains, lancent la société Monet pour développer au Japon de nouveaux services.

Yann Rousseau
@yannrsn

— Correspondant à Tokyo

Il y a six mois, des jeunes cadres de Toyota et de SoftBank ont commencé à se retrouver régulièrement, à Tokyo, pour évoquer les initiatives des géants de la tech américaine et chinoise sur les véhicules autonomes ou le covoiturage. Dressant un état des lieux de l'offre japonaise et du cadre réglementaire, ils ont pris conscience de leur grand retard dans cette révolution.

Convaincus de pouvoir rattraper la concurrence, le plus grand constructeur du pays et le plus audacieux des acteurs locaux des télécoms ont annoncé, qu'ils allaient s'allier au sein d'une nouvelle entreprise, afin d'inventer une nouvelle génération de services. « Nous pouvons les rattraper », a lancé Junichi Miyakawa, le CTO de SoftBank. « C'est vrai que cela peut ressembler à

un rapprochement un peu inhabituel. Mais le Japon doit être en compétition avec le reste du monde. »

Anticiper le vieillissement de la population

Dans les prochains mois, des ingénieurs et des experts des deux sociétés vont se retrouver au sein de la nouvelle entité, baptisée « Monet » pour « Mobility Network », dont le capital, d'abord établi à 2 milliards de yens, sera détenu à 50,25 % par SoftBank et à 49,75 % par Toyota Motor.

Dans les premières années, Monet va se concentrer sur le marché japonais et les nouveaux services liés au vieillissement de la population et à la désertification rurale. « Aujourd'hui, un Japonais sur quatre a plus de 65 ans », a rappelé Junichi Miyakawa. « Et 8,2 millions d'entre eux n'ont plus qu'un accès limité à des commerces », a pointé le cadre de SoftBank, qui a aussi souligné le nombre croissant de districts ne disposant plus d'hôpitaux. Les villes ont bien essayé de répondre à ce problème en proposant plus de navettes ou de cars. « Mais 83 % de ces opérateurs de bus sont désormais non profitables », a dit le dirigeant.

SoftBank et Toyota se proposent donc d'utiliser la navette autonome et électrique « e-palette », dévoilée début 2018 par le constructeur, et les services d'intelligence artificielle déployés sur les réseaux par le groupe de télécoms pour offrir, au début de la prochaine décennie, des alternatives aux municipalités et aux populations âgées les plus isolées. Au total, une centaine de villages devraient être sélectionnés pour ces expériences.

Dans certaines zones, des « e-pallettes » seront aménagées en petits magasins mobiles pouvant être appelés par les habitants incapables

de se déplacer. Les véhicules pourront aussi venir chercher des personnes âgées ayant besoin de se rendre dans un hôpital. Les premiers contrôles de santé seront effectués directement dans l'engin, qui sera équipé de capteurs dédiés. Ailleurs, les « e-pallettes » serviront de véhicules de livraison autonomes.

Accentuer le lobbying

Les deux groupes, qui ne travaillaient pas directement ensemble jusqu'ici, estiment que les partenariats qu'ils ont construits, chacun de leur côté, dans la gestion des Big Data, l'imagerie satellite ou la conduite sans chauffeur, vont leur permettre de concrétiser rapidement ces projets.

Ils ont noté qu'ils allaient devoir aussi accentuer leur lobbying pour convaincre les autorités japonaises de définir rapidement un cadre réglementaire favorable à cette révolution. « Les voitures vont être prêtes, mais peut-être pas la société », a dit Junichi Miyakawa. Avant de rappeler que le gouvernement n'autoriserait toujours pas les tests de véhicules autonomes, sans chauffeur humain, sur des routes ouvertes. ■

« Cela peut ressembler à un rapprochement un peu inhabituel. Mais le Japon doit être en compétition avec le reste du monde. »
JUNICHI MIYAKAWA
CTO de SoftBank

LES ÉCHOS FORMATION

Fonctionnement économique de l'hôpital



Vous êtes un fournisseur de l'hôpital, un partenaire, un investisseur, une collectivité : faites le point sur l'organisation et le financement de l'hôpital en France. Assurance maladie, ARS, tutelles : qui fait quoi ? Au cœur des réformes organisationnelles et financières du système de

santé, l'hôpital doit redéfinir ses priorités.

Rendez-vous le 8 novembre 2018 à Paris

En savoir plus sur www.lesechos-formation.fr/hopital.htm

Un service proposé par Les Echos Solutions