

Tesla : un concept industriel génial mais une réalité plus rude.

Il n'est désormais presque plus utile de présenter les automobiles Tesla, issues du proluxe industriel Elon Musk. Véhicules très attractifs, batteries à recharges rapides, giga-factories... Les effets d'annonces médiatiques ont marqué les esprits par ces performances étonnantes. Toutefois, chaque médaille a son revers, et chaque ciel peut voir apparaître des nuages. Ceux de Tesla se présentent comme noircis par des signes avant-coureurs inquiétants.

Des retards de fabrication pour le modèle de base.

Au quatrième trimestre 2017, le constructeur américain de voitures électriques n'a fabriqué que 2.400 unités du Model 3, sa nouvelle berline d'entrée de gamme. Il a, de nouveau, repoussé de trois mois son principal objectif de production, même si, début Janvier, il était fait état de « progrès significatifs ». Ce contretemps alimente les doutes sur sa capacité à tenir ses promesses.

Le « Model 3 » totalisait plus de 400.000 précommandes avant la livraison des premiers exemplaires fin juillet. Premier véhicule grand public de Tesla, il doit lui permettre de faire décoller ses ventes grâce à son prix de base de 35.000 \$ (29.000 €), soit deux fois moins que le Model S et le Model X.

Le constructeur place ce « Model 3 » au coeur de sa stratégie et avait promis en 2016 de produire 500.000 voitures en 2018, puis un million en 2020. La réalité est plus amère car il n'a été produit que 260 unités au troisième trimestre 2017 au lieu des 1 500 attendues. Tesla affirme avoir désormais atteint un rythme de 1 000 voitures par semaine et prévoit de parvenir à 2 500 au premier trimestre et à 5 000 en juin. Il semble que le principal problème provienne de l'assemblage des batteries, et d'un souci avec un sous-traitant.

Une trésorerie dangereusement débitrice.

Ce projet Tesla s'appuie sur la production d'une usine géante, la « giga-factory », qui s'étalera à terme sur plus de 90 hectares et emploiera environ 6.500 personnes.

Un investissement clé d'au moins deux milliards de dollars pour une entreprise qui n'est pas rentable et affiche une dette supérieure à 7 milliards de dollars, pour un chiffre d'affaires de 3 milliards de dollars. Tesla engage, à chaque minute qui passe, une dette de 8 000 \$.

En août 2017, Tesla a créé une émission d'obligations d'un montant de 1,8 milliard de dollars, cinq mois à peine après avoir mené une augmentation de capital de 1,2 milliard. Un nouvel apport d'argent frais sera nécessaire en 2018, a déjà expliqué M. Musk.

M. Rod Lache, de Deutsche Bank l'indique clairement « Compte tenu de la consommation actuelle de trésorerie et de potentiels nouveaux délais de production, la marge d'erreur est de nouveau très mince ».

De mauvaises langues prédisent la chute de Tesla pour cet été 2018. Nous espérons que ce très beau projet pourra se poursuivre mais il apparaît ici clairement que les coûts de production des batteries sont un sujet complexe dont le prix est un critère majeur.

Le réservoir d'air comprimé ne connaîtra pas les affres de la production de batteries au lithium ou au sodium. Moins cher, chimiquement inerte, sans danger d'implosion ou d'incendie, notre concept se positionne comme une solution écologiquement et économiquement pertinente.