TESLA... Esprit, es-tu là ?

Une esbroufe à l'américaine.

Hierum darfst du nicht kümmern, die närrische Welt will betrogen sein.
Ne t'en fais pas, le monde des fous veut être trompé.
[...] ein Narr machet tausend Narren.
[...] un fou en fait courir mille autres
(*Simplicius, L. II, chap. VIII et XIX*)¹

Les maîtres du numérique, les vrais, ceux d'Outre Atlantique dont les autres ne sont que de pâles imitations, les maîtres du monde, disais-je, sont férus d'automobile. Mais attention, pas de n'importe quelle caisse ! On rapporte que les profiteurs de Google font leur possible pour valoriser le GPS (et donc Google Earth) en essayant de développer et en testant en personne le *concept* d'une voiture entièrement automatique, qui se conduit elle-même dans la jungle urbaine comme dans le désert, et délivre ainsi son heureux possesseur de toute responsabilité. Loin de ces lubies d'intellos, le titanesque patron-créateur de Paypal, Elon Musk, s'est quant à lui jeté dans le concret dès 2003 en déposant le marque Tesla Motors. Divers notables de Palo Alto et de la Silicon Valley n'ont pas tardé à le rejoindre dans cette aventure : les cofondateurs de Google, l'ancien patron d'E-Bay, et d'autres. En 2007, ces larrons avaient mis sur la table un petit magot de 105 millions de dollars, dont 37 venaient de Musk lui-même.

Évidemment, c'était un peu court pour lancer une production de voitures. Mais cela a suffi pour travailler le *concept* et polir la *com*. En peu d'années, on a peaufiné le projet d'une chose tout électrique qui s'est d'abord présentée sous la forme d'un *roadster* 2/3 places vendu à mille exemplaires en 2008-2009, avant de se muer rapidement en une confortable berline cinq places. Parfaitement silencieuse, la bête n'en est pas moins nerveuse, passant de zéro à cent kilomètres/heure en trois à six secondes selon les modèles. Elle affiche une autonomie de 400 à 500 kilomètres (à 80 km/h) et, quand elle crève de soif, il suffit d'une heure et quart pour la restaurer dans les « superchargeurs Tesla » : pour les longs trajets, juste un heureux moment de détente pendant lequel vous pourrez vous restaurer vous-même à la cafétéria qui accompagnera certainement la « superborne »². La plupart des fonctions du véhicule sont maîtrisées à partir d'un écran de 17 pouces posté là où dans les temps préhistoriques on trouvait le levier de vitesse : il doit être bien agréable de piloter en pianotant, même si cela ne dispense ni de tenir le volant ni de surveiller la route. Naturellement, la chose n'est pas du tout polluante, sauf là où on fabrique ses deux tonnes d'acier et d'autres ingrédients (...mais c'est

¹ GRIMMELSHAUSEN, *Abenteuerlicher Simplicius Simplicissimus*, Renchen, 1669 ; édition bilingue all. / fr. par COLLEVILLE, Maurice, *Les aventures de Simplicius Simplicissimus*, Aubier, Paris, 1963, tome I, p. 267 et 327.

² Le temps de recharge sur une borne ordinaire n'est pas spécifié. La firme annonce pour 2015 l'implantation de 3000 « superchargeurs » dans le monde, dont 25 en France. Il va de soi que bénéficier de ce « superservice » typiquement Tesla vous demandera un petit sacrifice financier supplémentaire.

loin), là où on extrait les terres rares nécessaires aux batteries (...c'est loin aussi), et là où on produit l'électricité qui est mobilisée pour les recharges (...c'est ailleurs). Le prix de cette merveille est à l'avenant : 75 000 à 115 000 euros chez les revendeurs français³. Ce n'est pas le tarif de Ferrari, mais cela correspond tout à fait à celui de la gamme Jaguar.

La production a réellement démarré quand, à la suite de l'introduction de Tesla à la bourse de New York en 2010, les acteurs des *marchés* ont fourni sans barguigner quatre milliards de dollars au vu de la bonne tête des initiateurs et de la qualité du projet. On a vendu 3000 voitures en 2012, 25 000 en 2013, 27 000 en 2014, et déjà 21 000 au premier semestre 2015, dont environ 60 % en Amérique du Nord, 30 % en Europe et 10 % en Chine. La confiance de *investisseurs* ne se dément pas et, selon les gazettes, la valorisation boursière de Tesla atteint 20 milliards de dollars⁴, quand ce n'est pas 35 milliards⁵.

Si la diffusion du produit est mondiale, l'effet reste pour le moins discret. Les boursiers américains ne manquent pas d'air quand ils *valorisent* à 20 ou 30 milliards une affaire qui représente 0,2 % du marché automobile mondial en 2014, atteindra peut-être 0,3 ou 0,4 % en 2015, et pourrait – qui sait ? – aller jusqu'à 2 ou 3 % d'ici cinq ou dix ans. À ce train, on ne gagne pas un kopeck et, dans ses bons jours, c'est seulement à l'horizon 2020 que le brave Musk espère sortir du déficit d'exploitation. En attendant, les pertes sont considérables : n'était le soutien enthousiaste et réellement patriotique des *marchés boursiers*, les 105 millions du capital initial auraient été avalés depuis longtemps, et la marque, effacée de la surface de la terre. En effet, pour le seul premier trimestre 2015, Tesla a enregistré une perte nette de 154 millions sur un chiffre d'affaires de 940 millions⁶. Chose encore plus fâcheuse, les pertes ont grimpé à 184 millions quand les ventes ont augmenté au second semestre⁷. Des esprits chagrins manquant notablement de la *fibres entrepreneuriale* seraient portés à discerner là le symptôme d'une affaire structurellement déficitaire et, de plus, promise à demeurer cantonnée en position marginale dans l'univers de l'automobile, bref, un cheval sur lequel un parieur sensé ne miserait pas un clou. Il en faudrait cependant davantage pour dégonfler le mythe (un de plus...) que les boursiers de New York ont fait monter en graine. Les analystes reprennent en chœur l'hymne muskien disant que ces pertes n'ont rien d'inquiétant puisqu'elles correspondent à des investissements en équipements de production et, à ce jour, le seul incident notable du parcours boursier est une baisse momentanée de quelque 3 % qui a affecté le titre quand une Tesla accidentée a joliment brûlé en projetant des fragments de lithium dans tous les environs.

Et pourtant, qui peut croire qu'une firme qui a pris l'habitude de perdre 15 000 à 20 000 dollars par voiture va se mettre demain à cracher un résultat brut positif de 7000 à 8000 dollars, susceptible d'autoriser une distribution de dividendes correspondant à 3000 ou 4000 dollars par véhicule vendu ? Même dans ces conditions, en tablant sur une *valorisation boursière* de 30 milliards, il faudrait écouler durablement 500 000 voitures par an pour assurer un modeste 5% de rendement, bien mérité par les *investisseurs* après une décennie et plus de disette. Autant dire que l'issue la plus probable est de voir la misère succéder à la disette et que, sauf relais de l'enthousiasme patriotique américain par des gogos accourus du monde entier pour soutenir les cours, les titres Tesla devraient subir à l'horizon 2020 (voire plus

³ On attend prochainement une version *populaire* qui sera commercialisée à 60 000 euros et bénéficiera en France d'un *bonus* de 6000 euros que le gouvernement prélèvera sur les mal pensants : c'est bien le moindre hommage que ces pécheurs attardés dans la bouillasse pétrolière puissent rendre aux génies de Palo Alto.

⁴ "Toutes les voitures du monde", *L'Automobile*, hors série, édition 2015.

⁵ *Challenges*, 7 octobre 2014.

⁶ *Le Blog de Vroom.be*, septembre 2015.

⁷ *Challenges*, 6 août 2015.

tôt...) une *sévère correction* qui ramènerait leur valeur dans les eaux voisines du célèbre tunnel sous la Manche. Les suiveurs au jugement anesthésié par la *com* de Musk et consorts seront comme de coutume proprement *lavés* dans cette brusque évaporation d'une *valeur* entièrement virtuelle. Mais qu'en sera-t-il de Musk et de ses copains les parvenus du numérique ? Aura-t-on le plaisir de les voir eux aussi *sévèrement corrigés* et *lavés* avec la piétaille ?

Cessons de croire que ces entrepreneurs dynamiques pourraient être victimes de leurs paris perdus, et réfléchissons un instant. Dès l'introduction en bourse de 2010, le projet mirifique qu'il avaient monté avec 105 millions a été *valorisé* autour de 3 milliards : assurément, ce fut une belle *introduction* ! En profitant de l'euphorie pour vendre 3 % de leurs parts, les fondateurs pouvaient récupérer sensiblement leur mise d'origine; en en liquidant 6 %, ils doubleraient la mise, et ils pouvaient aller beaucoup plus loin sans risquer de perdre le contrôle de l'affaire. En clair, et même en tenant compte d'un effet de *dilution* résultant des actions nouvelles qu'on jetait dans le public, ils ont eu la possibilité de réaliser non seulement leur capital mais encore un splendide profit avant même que la première berline sorte de l'usine de Fremont. Pour imaginer qu'ils n'aient pas procédé de la sorte, il faudrait les supposer dénués d'astuce financière, alors que c'est la toute première qualité qu'on peut leur prêter, et peut-être la seule. Ce que les pères fondateurs tirent du projet ne se limite toutefois pas à cette conversion massive de valorisations virtuelles en cash bien réel dont *leur capital* a bénéficié dès 2010. Il faut y ajouter les menus avantages apportés par les rétributions qu'ils se sont attribuées depuis 2010 si ce n'est depuis 2003, en tant que PDG, membres de conseil d'administration, directeurs de ceci ou directeurs de cela. Ayant ainsi reçu la juste rétribution de l'audace entrepreneuriale mondialisée et technologiquement avancée, les voilà au chaud pour l'hiver !

Tout cela est bel et bon mais, comme l'appétit vient en mangeant, nos insatiables champions ne peuvent que souhaiter ardemment la continuation de la fête. L'idée de voir le château de cartes s'effondrer à l'horizon 2020 est profondément désolante. La baudruche pourrait même se déballonner avant et, en tout cas, cela signifierait la fin des jackpots que les us et coutumes de la finance leur permettent de se mettre dans la poche en prenant prétexte du projet Tesla. Perspective insupportable, douleur insoutenable ! Il faut d'urgence reprendre le jeu en main, *rebondir* avant que la bulle n'éclate ! Lancer un nouveau ballon, agiter un nouveau mickey sous le nez des *analystes* et des badauds boursicoteurs !

La clé du véhicule électrique, c'est sa batterie, et Tesla fabrique ses propres batteries lithium-ion, sous la houlette d'un département dédié : Tesla Energy Group (TEG, pour les intimes). Eh bien, on va s'y mettre vraiment, à une échelle jamais vue jusqu'alors. Quand on équipe tout juste 10 000 ou 20 000 véhicules par an et qu'on ira au mieux vers les 200 000, le tas de batteries qu'on produit reste une sorte de pipi de chat, même à 400 ou 500 kilos la bête. On ne va plus se contenter du petit extra consistant à fournir au passage quelques Daimler-Benz et autres Toyota. On va pénétrer un nouveau marché. L'annonce des conquêtes à venir est faite en avril 2015 par Musk en personne : Tesla va désormais promouvoir une ligne de *batteries design* destinées à l'habitation et à l'immobilier d'activités.

Dans la plus belle des traditions, cette formidable innovation se donne au monde au milieu d'un déluge de *com*. Foin de ces vieilleries qu'on appelait des « batteries » ! Le bloc destiné aux voitures, incluant le stockage et divers accessoires de sécurité, était déjà re-baptisé *ESS*. Si vous croyez qu'il y avait là un clin d'œil à l'*ESSence*, c'est que vous ignorez que là-bas cela se dit *fuel* ; si vous imaginez que cela signifie Écologie SS, vous n'avez rien compris non

plus ; en réalité, cet admirable acronyme se traduit par *Energy Storage System* ; un *système de stockage de l'énergie*, c'est plus joli qu'un tas de « batteries » dont la nature ne sait pas comment se débarrasser⁸, non ? Quant à l'empilement de *modules* qu'on pourra désormais coller le long d'un mur au lieu de le poser sur un châssis, il répondra tout simplement au nom de *Powerwall*. Un *Mur d'énergie*, quelle chose mystérieuse ! Est-ce que cela ne vous fait pas entrer de plain-pied dans une de ces sagas futuristes fabriquées en série par les studios de Hollywood ?

Sitôt cet OVNI débarqué sur terre, sa force sidérale a complètement subjugué *le marché* : la réponse de *la demande* a été à la fois immédiate et débordante. "Une semaine après le lancement officiel de *Powerwall*, plus de 38 000 batteries avaient déjà été précommandées aux Etats-Unis, selon Elon Musk.", s'enthousiasme un *organe professionnel* des marchands de bricolage français, qui poursuit : "Avec pour résultat que les stocks sont déjà épuisés alors même que le produit n'est pas encore entré en production. Celle-ci débutera cet été [2015] en Californie [...]"⁹ Une perle aussi prometteuse mérite de se multiplier dans un écrin à sa mesure. On compte que 6500 employés en produiront bientôt 500 000 exemplaires par an dans une *Gigafactory* : un *plant* d'un million de mètres carrés dont la construction est maintenant en cours dans le désert du Nevada¹⁰. Bon, on a compris : si – ce qu'à Dieu ne plaise – l'aventure automobile de Tesla venait par mégarde à s'embourber, on se rattraperait en fourguant des *ESS* – c'est-à-dire l'*ESSentiel* – dans des millions d'habitations et de bâtiments de tout genre. Ce n'est plus un simple parachute de secours, c'est un nouvel Eldorado ! Après cela, la capitalisation boursière de Tesla devrait monter au moins à 50 ou 100 milliards ! Et si cela ne donne pas aux pères fondateurs l'occasion de multiplier à nouveau par dix ou par vingt leur mise d'origine, c'est que *rien ne va plus*, comme on dit à la roulette !

On ne saurait dire combien d'imbéciles biberonnés aux *nouvelles technologies* vont se faire piéger dans les filets de ces fictions joliment emballées. On ne sait pas non plus combien d'agioteurs des centres secondaires du monde financiarisé – en Europe, en Chine et autres lieux *émergents* – vont se précipiter *d'un clic* à la bourse de New York pour jeter dans la fournaise le fric qu'ils ont extrait de la sueur locale. Et, à tout prendre, il est concevable qu'on préfère l'ignorer, comme le font ceux qui se font pomper le sang en trimant dans les soupentes de ces centres secondaires.

⁸ Un « détail » qui n'est toutefois pas si grave. Quand on ne sait plus que faire d'un intraitable monceau de déchets, il suffit de les mettre en conteneurs pour les envoyer en Inde, en Chine ou en Asie du Sud-Est. Dans ce coin là, le *milieu* avale tout ce qu'on veut.

⁹ *ZEPROS*, n°28, juin 2015, p. 48. Tout en courbant l'échine et en bavant d'admiration, nos *professionnels* de la grande distribution vont devoir saliver encore un moment avant de prétendre jouir d'une petite marge sur la chose. L'arrivée en Europe de la dernière merveille californienne n'est guère prévue avant 2017, et elle accostera d'abord en Allemagne. Bienheureux Allemands, malheureux Allemands !

¹⁰ Une *gigafabrique* de cent hectares de plancher (et ses parkings) qu'on implante sans couper un arbre ni arracher un brin d'herbe. Alors, çà, c'est de l'écologisme pur et dur ! De la lutte active contre la désertification des déserts ! Un effet accessoire tient à ce que les 6500 employés qui vont installer leurs pénates en pareil lieu auront sûrement grand besoin de capteurs solaires et de *Powerwalls* : un *revival* de la méthode Ford du début du 20^{ème} siècle, qui voulait qu'on bâtit les usines à la campagne pour mieux inciter les ouvriers à se doter de véhicules maison, les transformant ainsi en représentants de commerce de la firme. Tant qu'à faire fleurir le désert, on aurait pu prendre le parti de se planter à Death Valley – un endroit pas très loin qui ne manque pas de soleil – mais il faut reconnaître qu'une telle appellation n'est pas très vendeuse et que, pour être typiquement *western*, des lieux-dits comme *Stovepipe* font aujourd'hui un peu suranné. On n'en espère pas moins que le site retenu se trouve à un saut de Las Vegas, de façon que les dignitaires de Tesla puissent aisément trouver un peu de distraction quand ils viendront serrer la main (et serrer la vis) à leurs cultivateurs du désert. Du jeu, des filles, du gin, des éphèbes et du shit : ah, les lumières de la ville...

On veut bien croire qu'il existe dans les vastes étendues de l'Amérique du Nord et de ses réserves d'aborigènes quelques milliers de sites peu habités où le bénéfice d'un minimum d'autonomie électrique constitue un atout précieux quand l'apport des réseaux confiés au *management* d'honorables compagnies privées se fait vaguement aléatoire : pour ceux qui peuvent se la payer, la combinaison du photovoltaïque et d'un stockage revêt alors certainement plus de charme que le boucan et le parfum d'une génératrice diesel. On veut bien croire aussi qu'il existe de par le monde bon nombre d'autres lieux où l'approvisionnement électrique s'inscrit dans une problématique voisine. Mais, s'il existe vraiment une masse de *privés de réseau* disposés à payer un *Powerwall* à 3000 ou 3500 dollars plutôt que de se procurer un vieux moteur de tracteur à la réforme (ce qui revient tout de même moins cher), on est prêt à gager qu'il se trouvera – en Chine ou ailleurs, en premier lieu dans les pays producteurs de terres rares – des entrepreneurs plein d'allant et plus proches de cette *demande-là* qui sauront parfaitement faire fabriquer et diffuser des empilements de batteries à moindre coût¹¹.

D'un autre côté, dans des régions comme l'Europe où les réseaux de distribution d'électricité alimentent la totalité de l'habitat permanent et la quasi-totalité des sites d'occupation temporaire tout en connaissant peu de pannes¹², les perspectives d'écoulement du *Powerwall* se cantonneront tout d'abord aux cercles confidentiels réunissant quelques affolés de l'énergie. En-dehors de ces maigres confréries acquises d'avance, l'argument de vente décisif repose comme d'habitude sur l'avantage économique que les *ESS* sont censés apporter à leurs heureux détenteurs. Avec prudence, on se borne à évoquer à pas feutrés les combinaisons *autonomes* de photovoltaïque et de batteries, dont on sait suffisamment qu'elles fournissent un kilowattheure bien plus coûteux que le réseau, et qu'il continuera d'en être ainsi à vue d'homme. En fait, pour séduire le branché lambda, on va lui proposer un avantage beaucoup plus tangible et facile à saisir : échapper aux excès du plein tarif des fournisseurs d'électricité en utilisant le *Powerwall* pour stocker l'énergie au tarif nuit et la restituer dans la journée. Ça, c'est malin ! Et si on veut bien ajouter à cette recette pour *consommer malin* un zeste de domotique électronique de pointe à gérer depuis son I-phone, on va assurément atteindre au summum de la *finesse conceptuelle*, telle que l'entrevoient entre deux vins les combinards les plus *créatifs* de la Silicon Valley !

Il sera toutefois difficile de vendre cette *finesse de think-tank* lestée de cent kilos de batteries à ceux qui savent encore un peu d'arithmétique. Arithmétique électrique, tout d'abord : la machine de Tesla délivre une puissance de deux kilowatts, suffisante pour de l'éclairage, des ordinateurs (si chers aux gens de Palo Alto), une petite plaque de cuisinière ou un frigo, mais bien en dessous de ce qu'il faut aux grosses machines ménagères, sans même évoquer le chauffage ou l'eau chaude. Arithmétique monétaire, ensuite. En France, la différence de prix entre le tarif jour et le tarif nuit tourne autour de trois centimes d'euro par kilowattheure : pour

¹¹ Parce que la bienveillance attentive de leurs gouvernements leur permettra de mobiliser une main d'œuvre encore moins chère – beaucoup moins chère – que celle de ces *wetbacks* qui, après avoir traversé le Rio Grande et les déserts du Nouveau Mexique ou de la Californie auront péniblement gagné ceux du Nevada au prix de mille risques.

¹² On fait ici l'impasse sur l'inquiétude latente concernant *the day after* : concevoir comment il faudrait s'y prendre pour survivre après un feu nucléaire ou une catastrophe majeure qui aurait détruit les réseaux dont les *hommes développés* sont tellement dépendants. À la suite de *Mad Max*, il ne manquera pas de gens pour penser qu'un minimum d'autonomie énergétique constituerait un trésor en de telles circonstances. Mais, outre qu'une production significative d'électricité serait plus aisée à imaginer dans un habitat dispersé que dans les immeubles lourds des zones urbaines, rien ne dit que les survivants seraient encore en mesure de se procurer les fameuses batteries et de les remplacer quand elles arriveraient en fin de vie. Rien ne dit non plus qu'aux yeux de ces mêmes survivants la question d'une petite autonomie électrique apparaîtrait comme prioritaire dans la masse des contraintes nouvelles dont ils auraient à se débrouiller.

espérer récupérer le prix initial du *Powerwall* (hors frais d'installation), il faudra donc attendre que la machine ait restitué 100 000 kilowattheures. La capacité du *stockage system* étant de dix kilowattheures, la course vers ce score éminemment désirable ne demandera pas moins de 10 000 jours... soit une petite trentaine d'années¹³. Au fait, quelle est la durée de vie estimée du *Powerwall* ? La *com* de la maison n'insiste guère sur ce point, mais l'expérience dit qu'on ne connaît encore aucune batterie qui résiste aussi longtemps, même en étant beaucoup moins sollicitée.

La conclusion coule de source : le summum de la *finesse conceptuelle* à la californienne couvre de son voile léger une grossière escroquerie. Gardez-vous tout d'abord d'acheter un *Powerwall*, sauf si les princes qui vous gouvernent se prennent de l'idée d'employer l'argent public pour subventionner cette pile de modules en vue du plus grand bien du peuple ! Ensuite, si vous avez connaissance de gens disposés à soutenir la cavalerie des bourses new-yorkaises en achetant des actions Tesla, tâchez de les en dissuader ou, mieux, évitez-les désormais, car le virus de la bêtise est abominablement contagieux ! Enfin, s'il vous est arrivé de remettre de l'argent à la garde de personnages susceptibles d'être contaminés, retirez de suite les sommes que vous leur avez confiées : il vaudra mieux en faire n'importe quoi plutôt que de les laisser en de telles mains !

Ah, l'Amérique... Ce doit être une sorte de paradis où, par les perfectionnements d'un constant progrès dans l'ordre mathématique, les nombres réels ont depuis longtemps cédé la place aux nombres imaginaires. C'est en tout cas un endroit où, depuis la *fondation de la Nation* (ou plutôt la *re-fondation*, nettoyant sur son passage tout ce qui avait précédé), les plus belles combines des gens de quelque importance se font en communiquant d'Est en Ouest ou d'Ouest en Est, pendant que les minables sont *Sur la route*, comme disait Kerouac (et il en connaissait un rayon). Tel était le temps de Steinbeck et des *Raisins de la colère*, quand des banques locales chapeautées par la finance new-yorkaise expulsaient des fermiers pour les envoyer vers un mirage californien qui, sitôt sorti des brouillards de la *com* (on disait alors : de la *propagande*), s'avérait couvrir la misère des cueilleurs de fruits dans des ranches bourrés de vigiles surarmés par les maîtres des terres, pour le compte de la finance locale ou de celle de l'Est. Et maintenant, quand on voit la *finesse conceptuelle* et *l'esprit créatif* à la californienne s'arranger avec les *analystes* et les astuces des financiers new-yorkais pour enfumer le monde, on peut se dire tranquillement que, une fois lancée, toute chose continue sur son erre...

Septembre 2015.

¹³ Mon Dieu, quel *investissement d'avenir* ! Encore faut-il souligner que le schéma comptable présenté ici repose sur des conditions d'utilisation tellement optimales qu'elles sont deux ou trois fois imaginaires. En effet, on pose implicitement que les six heures de tarif nuit suffisent à une recharge intégrale, que la réserve est complètement vidée chaque jour, que l'utilisation se fait de façon absolument continue (on ne s'absente jamais), etc.