

Compte-Rendu : Tesla

Tesla est une entreprise présente sur le marché des voitures électriques et autonomes, elle a été fondée en 2003, mais aussi dans l'industrie des batteries et des panneaux solaires. Il s'agit aujourd'hui d'un géant de la technologie aux multiples tentacules, au même titre qu'Apple ou Google. L'objectif de Tesla est d'accélérer la transition mondiale pour l'utilisation d'énergie renouvelable, notamment en stimulant la compétitivité automobile à motorisation électrique.

Politique affichée de l'entreprise

Les politiques environnementales affichées par Tesla.

Premier point : les véhicules Tesla étant des véhicules électriques, ils n'émettent pas de CO₂ pendant leur phase d'utilisation sur la route. Mais relâche du CO₂ pendant leur phase de recharge. De plus, le premier article nous indique que sur l'année 2020, les véhicules Tesla et les panneaux solaires ont permis aux utilisateurs de la marque d'économiser 5 millions de tonnes de CO₂. Le cycle de vie d'un Tesla model 3 est d'après Tesla bien moins polluante que pour un véhicule à combustion qui parcourrait le même nombre de kilomètres. Mais la production du véhicule électrique a un rejet de CO₂ plus important au moment de production que pour un véhicule classique.

De plus, la production de la charge murale et des panneaux solaires qui peuvent être installés pour recharger le véhicule électrique augmente le CO₂ rejeté pendant la phase de production. Par contre sur la phase d'utilisation la voiture électrique est bien en dessous et ne rejette quasiment rien comparé au véhicule à combustion.

De plus, la production d'énergie basée sur des énergies renouvelables augmente fortement à travers le monde et permet donc de réduire les émissions de CO₂ même pendant la charge du véhicule électrique. L'empreinte carbone du model 3 de Tesla pour sa manufacture et son utilisation aux Etats-Unis émet un total sur son cycle de vie de moins de 200 gCO₂e/mi alors qu'un véhicule de milieu de gamme avec un moteur à combustion a un rejet pour sa manufacture et son utilisation sur son cycle de vie de 450 gCO₂e/mi aux Etats-Unis montre la firme américaine dans son rapport. Nous avons aussi accès à des chiffres pour l'empreinte carbone en Europe pour un model 3 un peu plus de 100 gCO₂e/mi et pour un véhicule à moteur à combustion 450 gCO₂e/mi. Pour finir nous avons l'empreinte carbone des véhicules en Asie où le cycle de vie du model 3 avec son utilisation et sa manufacture rejette 300 gCO₂e/mi alors qu'un véhicule à combustion rejette 450 gCO₂e/mi (Cf article 1 en jaune/Exploitation des tableaux reliés à cette partie)

Deuxième point : Les batteries de Tesla sont des batteries lithium-ion, comparées au combustibles fossiles qui sont extraits et utilisés seulement une fois alors qu'une batterie électrique est réutilisable et recyclable. C'est une option supérieure que l'entreprise avance pour des raisons, dans un premier temps environnementales et dans un second temps commerciales. De plus Tesla, avant de chercher à recycler leurs batteries, ils cherchent dans un premier temps à prolonger la durée de vie de la batterie. La société envoie directement aux utilisateurs des mises à jour afin de pouvoir prolonger au fur et à mesure des recherches, la durée de vie de ses batteries. Tesla indique aussi que 100% des batteries sont recyclées. En 2020 Tesla travaille avec des sociétés tiers afin de pouvoir correctement recycler leurs batteries et ont réalisé l'installation du recyclage de cellules dans la Gigafactory du Nevada pour un traitement interne des déchets des batteries au moment de leur fabrication et au moment de leur fin de vie.

Tesla prévoit que chaque usine de batterie de la société recycle les batteries car étant les fabricants, ce sont les mieux placés pour pouvoir recycler ces éléments.

Le but énoncé par Tesla sur les batteries est un processus qui permet un recyclage sûr des batteries tout en récupérant une grande partie des batteries. La quantité que Tesla a recyclé pour le Nickel en 2020 est de 1300 tonnes, pour le Copper 400 tonnes ont été recyclés et pour le cobalt 80 tonnes. (Cf article [1 en vert](#))

Troisième point : Tesla avec son équipe de logistique cherche à minimiser les expéditions et la quantité d'emballage par véhicule afin de réduire l'empreinte carbone globale de l'entreprise. Dans le rapport de la société nous pouvons observer qu'en 2020 l'utilisation d'eau par véhicules est presque la plus basse de tous les constructeurs de véhicule. Tesla a pour but de réduire et d'utiliser la plus faible consommation d'eau possible à la production d'un véhicule électrique. La Gigafactory de Berlin utilise une quantité qui est légèrement inférieure à 2 m³/véhicule d'eau, La Gigafactory du Texas est légèrement inférieure à 3 m³/véhicule d'eau et enfin Tesla en 2020 utilise en moyenne 3 m³/véhicule d'eau.

Comparé à la globalité des autres entreprises de véhicules qui sont aux alentours de 4 m³/véhicule d'eau pour leur production. Cela montre que Tesla n'est pas celle qui utilise le plus d'eau et de plus l'entreprise comme indiqué au début cherche à réduire la quantité d'eau pour chaque véhicule. La firme américaine annonce que dans le futur leurs usines établiront une nouvelle norme pour tout ce qui touche à l'utilisation d'eau par véhicule, ils prennent aussi en compte que l'eau avec la condition climatique actuelle devient de plus en plus rare. (Cf article [1 en rouge](#) / [Exploitation du tableau](#) [relier à cette partie](#))

Quatrième point : L'installation de panneaux solaires permet à Tesla de produire son énergie et de répondre à ses besoins énergétiques. De plus la production de leurs propres panneaux solaires permet sur le long terme un rejet de CO₂ en baisse. Ces panneaux solaires produisent une certaine quantité de CO₂ qui est uniquement présente au moment de la pose et qui par la suite permet de réduire grandement

l'empreinte carbone. Quelques chiffres donnés par Tesla permettent d'avoir une idée de la production énergétique par le biais de panneau solaire pour leurs usines, en 2020 l'énergie produite par Tesla est de 20,000 Gwh pour une consommation de seulement 2,500 Gwh, bien sûr son énergie étant produite par des panneaux solaires cela n'émet pas de CO2 après son installation. L'entreprise précise en plus qu'il s'efforce de rester un contributeur net à la production d'énergie renouvelable.

(Cf article 1 [en orange/Exploitation du tableau relire à cette partie](#))

Les politiques sociales affichées par l'entreprise Tesla.

Dans son rapport, Tesla indique qu'elle s'engage à maintenir des conditions de travail sûres et humaines.

L'entreprise s'engage à respecter la DUDH (Déclaration universelle des droits de l'homme) tout au long de ses chaînes de valeurs, à l'égard de ses employés, ses clients, ses actionnaires, ses fournisseurs et les communautés dans lesquelles ils opèrent.

La firme s'engage aussi à s'assurer que ses fournisseurs ne recourent pas à l'esclavage, au travail des enfants. Ils continuent à travailler pour s'assurer que leurs fournisseurs respectent les principes de ces déclarations. Ils disent ne trouver aucune preuve à ce jour que Tesla ait causé, contribué ou soit lié à l'esclavage moderne, au travail des enfants ou au trafic d'êtres humains dans leur chaîne d'approvisionnement. (Cf article 2 [en bleu](#))

Elle se vante d'avoir pu prévoir les mesures nécessaires à prendre face au covid grâce à son usine en chine la Gigafactory Shanghai, un des premiers pays touchés. En chiffres ces mesures se traduisent par la gratuité du vaccin pour tous les employés, moins de 40 cas de transmission du virus au travail et le lancement de livraisons sans contact. (Cf article 2 [en violet](#))

Tesla pratique une communication ouverte avec ses employés, ce qui signifie que les employés ont le droit de discuter librement de leur salaire, de leurs avantages et de leurs conditions d'emploi, et de déposer des plaintes en interne ou en externe. (Cf article 2 [en jaune](#))

Dans le rapport, ils déclarent que depuis qu'ils sont devenus une entreprise mondiale en 2020, ils ont décidé de se concentrer sur l'élimination des blessures graves et mortelles. Alors que leurs volumes de production augmentent, le nombre d'incidents par véhicule continue de baisser, passant en 2018 à 7.5 blessures par 100 000 véhicules produits à 3.3 en 2020. Par rapport à la moyenne du secteur automobile national, ils ont continué à améliorer leurs performances en intégrant la sécurité dans la conception, en se concentrant sur la présence et l'efficacité des mesures de protection. En chiffre cela se traduit par un TRIF 18% inférieur (Total Recordable Incident Frequency, correspond au nombre de blessés par heure travaillée), un DART 19% inférieur (Days Away, Restricted ou Transfert, correspond au nombre de jour de travail manqué dû à un accident au travail) comparée à la moyenne des concurrents.

Ils s'efforcent de créer une culture où ils apprennent et s'améliorent en impliquant les personnes les plus proches de la ligne d'assemblage.(Cf article 2 **en marron**)

Tesla se vante d'un salaire supérieur, au minimum égale à leur concurrent dans les régions où ils sont implantés. Les honoraires au Etats-Unis sont de 21\$/h pour une moyenne régionale à 15\$/h pour le rôle d'assembleur. Tesla garantit une équité salariale des genres au sein de leur entreprise. De plus, les employés ont la possibilité de recevoir des actions Tesla supplémentaires chaque fin d'année en fonction de leurs performances, ce qui peut représenter 14 000\$ de bonus pour une année.

Tesla se vante aussi d'avoir multiplié ses effectifs par 80 cette dernière décennie, à l'instar de ses concurrents. (Cf article 2 **en vert**)

L'entreprise indique avoir une diversité d'ethnie au sein de leur groupe, au sein de la ligne d'assemblage, il y a 20% d'asiatique , 10% de noirs , 7% autres groupes , 24% Hispanic , 32% de caucasien en 2020.

L'augmentation de la représentation des femmes à tous les niveaux, notamment au niveau de la direction, est une priorité absolue en 2021 pour l'entreprise. Tesla reconnaît avoir du travail en terme de parité homme femme. En chiffres, cela se traduit par 22% de femme dans la main d'œuvre et 19% dans la direction. Tesla aide la main-d'œuvre locale en proposant des formations à tous, sans diplôme requis.(Cf article 2 **en rouge**)

Analyse critiques des déclarations de l'entreprise

Partie environnementale :

- **L'économie sur l'utilisation de l'eau par Tesla**

L'ambition de Tesla de s'implanter dans la ville de Berlin en Allemagne pose des problèmes écologiques. En effet la célèbre firme américaine a pour ambition de créer un site pour construire des batteries et des moteurs ainsi qu'un centre d'ingénierie et de design. Mais les répercussions écologiques qu'affiche la GigaFactory de Tesla créent des conflits entre ce dernier et la bureaucratie allemande qui met le projet en longue attente. Cette attente est le résultat d'un besoin de très grosse quantité d'eau de la part de la firme américaine, d'après l'article, *Eau, logements, personnel... en Allemagne, la Gigafactory de Tesla se heurte à la rareté des ressources* du journal **Le Monde** le 07 avril 2021, "L'usine Tesla, [...] , a annoncé une consommation annuelle maximale de 1,4 million de mètres cubes d'eau, ce qui correspond aux besoins d'une ville de 40 000 habitants" (cf. **article 11**). En effet ce besoin surdimensionné ne peut qu'aggraver la situation critique de la région car d'après ce même article "Le sud-est de Berlin, dans le Brandebourg, souffre depuis plusieurs années de la sécheresse liée au réchauffement climatique" (cf. **article 11**). Tesla a anticipé à cette crise d'eau en sécurisant un accord sur la fourniture d'eau, mais les opposants au projet craignent le pire, en effet d'après l'article, *Pas assez écolo, la GigaFactory de Tesla pourrait ne*

*pas ouvrir cet été du journal **Capital** le 09 avril 2021, “Si Tesla a déjà sécurisé un accord sur la fourniture d'eau, pour les opposants au projet, les besoins seront largement dépassés, et ce dès 2023” (cf. article 12). Au final le projet de Tesla de s'implanter en Europe se résout à beaucoup de critiques de la part des opposants au projet qui mettent en doute la responsabilité écologique de la célèbre firme américaine.*

Partie sociale :

Selon son rapport de 2020, Tesla serait donc, en théorie, une entreprise à l'écoute de ses travailleurs, cherchant activement des manières de les protéger le plus possible. Mais cela n'a pas toujours été le cas: par exemple, son TRIF, (aujourd'hui en-dessous de la moyenne de 18% comme dit précédemment) était au-dessus de la moyenne entre 2013 et 2016. Et ce n'est que le début: en effet, on peut observer que, dans les déclarations d'employés/ex-employés (datant d'entre 2008 et 2019 au global), certains problèmes reviennent fréquemment. Premièrement, les heures de travail seraient très longues et le surmenage chose commune. Tournant parfois aux alentours de 70 heures par semaine, les employés se devaient de toujours plus travailler, s'évanouissant parfois pendant leurs travaux selon certains témoignages. De plus, de nombreux employés manuels furent victimes de blessures graves mais surtout de handicaps/problèmes médicaux suite à des travaux répétitifs mauvais pour le corps (passer la journée en regardant le plafond par exemple). (cf Article 4 et 5, parties jaunes)

Cependant, ces témoignages seraient, selon Elon Musk, des cas isolés, et la situation aurait changé depuis 2019-2020. (cf Article 5). Cela est d'ailleurs vérifiable avec les chiffres donnés par le rapport de Tesla traité précédemment.

En addition à cette pression physique s'ajoute une pression mentale ressentie par les employés, rapportant une grosse quantité de stress dans leurs témoignages. Au global, les salariés auraient l'impression de ne pas compter pour l'entreprise, et que les chiffres passeraient avant leur sécurité/bien-être. Ce stress serait le résultat d'un environnement trop incertain, les travailleurs vivant dans la peur d'être licenciés à tout moment. De plus, avouer une faiblesse ou un manque d'énergie signifierait une nouvelle affectation, synonyme d'une paye réduite. Et encore, ce serait dans le cas où les managers prennent au sérieux le sujet concerné. En effet, au global, les managers seraient insensibles aux situations des employés, privilégiant le revenu à la sécurité et contribuant à la création de cet environnement nocif. (cf Article 4 et 5, parties vertes)

Une autre dimension de la condition des employés est le manque de professionnalisme global de l'entreprise. Dans la majorité des témoignages, nous pouvons observer une déception chez les employés par rapport à l'entreprise et pour

cause: Tesla n'est pas aussi futuriste que les produits qu'elle vend, du moins dans son organisation. Bien que les idéaux d'Elon Musk soient inspirants, ils n'en restent pas moins irréels. Le futur est rempli d'incertitudes pour les salariés, travaillant avec l'impression d'être dans une startup alors que Tesla est une multinationale. De plus, les clients seraient mal traités une fois leurs produits achetés, Tesla ne mettant pas à leurs dispositions des moyens de les aider. Enfin, les parts de Tesla données aux salariés qui se démarquent ne seraient, au final, même pas bénéfiques puisque le cours d'action fluctuerait beaucoup trop. Au final, beaucoup d'aspect administratif ne sont pas soignés, et l'on voit bien que ce n'est pas l'objectif premier de l'entreprise (Cf Article 4 et 5, parties bleues)

Enfin, la politique de diversité de l'entreprise serait en fait une façade qui cacherait un racisme bien présent dans l'entreprise. Selon un témoignage de cette année (qui donna lieu à un procès rapportant 137 millions à la victime) sur des événements de 2015/2016, un employé afro-américain aurait subi des insultes racistes et Tesla aurait fermé les yeux (ce qu'ils reconnaissent d'ailleurs aujourd'hui). En revanche, selon ces derniers, une équipe de ressources humaines a vu le jour entre temps et le nombre de plaintes aurait baissé. Mais, encore une fois, rien n'est sûr: une plainte similaire a été déposée en Mai dans la même usine...

(Cf Article 6, parties rouges)

Le travail des enfants

Il est souvent reproché aux fabricants de véhicules électriques d'utiliser des ressources produites en violation des droits humains. Un **rapport** a été publié en 2017 par Amnesty dans lequel l'ONG reprochait à certains industriels de ne pas se préoccuper suffisamment des atteintes aux droits humains commises dans les chaînes d'approvisionnement en métaux pour batteries. Étaient visées, les mines de cobalt au Congo où les conditions de travail sont pénibles et emploient des enfants.

(cf Article 9)

Elon Musk annonce qu'il veut réduire à "presque à zéro" l'utilisation du cobalt dans les cellules des batteries de ses voitures électriques. En effet, ses Model 3 utilisent bien moins de ce minerai que les voitures concurrentes de sa catégorie. (cf Article 10)

Diminuer le recours au cobalt permet d'améliorer la transparence des chaînes d'approvisionnement. 60% du cobalt mondial provient de la RDC. Or dans ce pays, 20% du minerai est extrait à la main dans des mines artisanales par des "creuseurs", qui sont souvent des enfants. (cf Article 8)

Les avancées technologiques de Tesla tendent vers la suppression du Cobalt. En effet, il n'y a déjà plus de cobalt dans le Megapack de Tesla, un accumulateur électrique de grande envergure destiné au stockage de l'énergie.

De plus, Tesla souhaite changer la chimie de ses batteries, passant du modèle nickel-cobalt-aluminium au modèle lithium-fer-phosphate. Une décision qui ne concerne que les modèles standards, a précisé le constructeur.

Tesla n'est d'ailleurs pas le seul constructeur à s'être tourné vers les batteries LFP.(cf Article [Article 7](#))

Conclusion :

Pour conclure, nous pouvons dire que Tesla n'était pas, par le passé, une entreprise respectant la RSE. Nous avons pu constater que certains problèmes avaient eu lieu il y a plusieurs années, tels que:

- son nombre élevé d'accidents qui, entre 2013 et 2016 , était au-dessus de la norme,
- Les reproches faites à Tesla au sujet du non-respect des droits de l'homme,
- Conflit entre la firme américaine et l'Allemagne pour des raisons écologiques.

Mais depuis, Tesla aurait évolué et aurait amélioré tout cela, comme nous le montre le rapport publié par Tesla sur l'année 2020. La firme respecterait bien mieux, à l'heure actuelle, le domaine de RSE, notamment ceux sur lesquels nous avons travaillés: l'environnement et le social. Il faut cependant garder un esprit critique: les affirmations de Tesla ne sont pas forcément totalement avérées, et une amélioration ne signifie pas l'absence de tout problème.

Annexe :

=> Article numéro 1 :

Auteur : Tesla

Titre : Impact Report 2020

Année article : 2020

Taille de l'article : 96 pages différentes parties

Référence de l'article : https://www.tesla.com/ns_videos/2020-tesla-impact-report.pdf

=>Article numéro 4

Auteur; Mark Matousek

Titre: D'anciens employés de Tesla racontent quels étaient les pires aspects de leur travail

Journal: Business Insider

Année: 2020 (sur des évènements de 2008/2019)

Référence de l'article:

<https://www.businessinsider.fr/danciens-employes-de-tesla-racontent-quels-etaient-les-pires-aspects-de-leur-travail>

=> Article numéro 5

Auteur: the guardian

Année : 2017

Titre: Tesla factory workers reveal pain, injury and stress: 'Everything feels like the future but us'

Journal: Guardian News & Media

Référence de l'article :

<https://www.theguardian.com/technology/2017/may/18/tesla-workers-factory-conditions-elon-musk>

=> Article numéro 6

Auteur: le monde

Année: 2021 (sur des événements de 2015/2016)

Titre: Tesla condamné à payer 137 millions de dollars à un ancien employé victime de racisme au sein de l'une de ses usines

Journal: Le Monde

Référence de l'article :

https://www.lemonde.fr/international/article/2021/10/06/tesla-condamne-a-payer-137-millions-de-dollars-a-un-ex-employe-victime-de-racisme-au-sein-de-l-une-de-ses-usines_6097278_3210.html

Partie travail des enfants :

Article 7 :

<https://fr.businessam.be/tesla-va-changer-la-chimie-de-ses-batteries-un-moyen-pour-augmenter-ses-marges/>

Par [Jennifer Mertens](#)

Publié le Vendredi 22 octobre 2021

Article 8 :

<https://www.automobile-propre.com/tesla-materiaux-responsables-et-reduit-son-utilisation-de-cobalt/amp/>

Par Bernard Deboyser

Publié le Dimanche 10 Juin 2018

Article 9 :

<https://www.revolution-energetique.com/il-ny-a-plus-de-cobalt-ni-de-nickel-dans-le-megapack-de-tesla/>

Par Bernard Deboyser

Publié le Dimanche 23 Mai 2021

Article 10:

<https://www.novethic.fr/actualite/energie/mobilite-durable/isr-rse/tesla-veut-supprimer-le-cobalt-de-ses-voitures-electriques-un-defi-en-matiere-de-performances-economiques-et-de-droits-humains-145811.html>

Par Ludovic Dupin

Publié le Lundi 14 Mai 2018

Partie environnemental :

Article 11 :

https://www.lemonde.fr/economie/article/2021/04/07/eau-logements-personnel-en-allemande-la-gigafactory-de-tesla-se-heurte-a-la-rarete-des-ressources_6075836_3234.html

Par Cécile Boutelet

Publié le 07/04/2021

Article 12 :

<https://www.capital.fr/entreprises-marches/pas-assez-ecolo-la-gigafactory-de-tesla-pourrait-ne-pas-ouvrir-cet-ete-1399676>

Par Xavier Martinage

Publié le 09/04/2021

Article 1: Extrait utilisé du Rapport de Tesla de 94 pages, partie Environnement

The very purpose of Tesla's existence is to accelerate the world's transition to sustainable energy. The objective of an Environmental, Social and Governance (ESG) impact report is to disclose the impact a company has on those three areas, as well as to present, to the extent possible, data and other information qualifying and quantifying that impact. (Extrait de la page 2 du rapport/ Politique affichée de l'entreprise).

In 2020, the global fleet of Tesla vehicles and solar panels enabled our customers to avoid emitting 5.0 million metric tons of CO₂e.

Using only real-world data, not official NEDC, WLTP or EPA* consumption data

The most important variable in a lifecycle analysis of an automobile is real-world fuel consumption or electricity consumption, as applicable, which impacts the use phase of the lifecycle. Various efficiency testing cycles such as NEDC, WLTP or EPA do not truly represent real-world fuel or energy consumption. Therefore, for the purpose of this analysis, we used average energy consumption over the more than 10 billion miles Tesla Model 3s have travelled as of December 31, 2020, including energy losses during the charging process. For ICE vehicles, we used real-world fuel consumption data provided by Consumer Reports, which reports model year 2020

mid-size premium sedans achieve 24.8 MPG on average. This translates to ~400 grams of CO₂ per mile once we account for emissions generated through the extraction, refining and shipment of oil.

The carbon impact of ICE vehicles remains the same every year of use, but for EVs, it should improve every year.

Based on publicly available sales and fleet data, we estimate that an average vehicle in the U.S. is driven slightly less than 12,000 miles per year for about 17 years before it is scrapped. Furthermore, as an ICE vehicle ages, its fuel efficiency only remains stable if serviced properly. On the other hand, electricity generation to charge EVs has become “greener” over time with the addition of cleaner energy sources to the grid. Thus, emissions generated through EV charging should continue to decline over time.

The electricity grid keeps getting cleaner, while emissions from ICE vehicles do not. While the makeup of the electricity grid varies from region to region, charging EVs is becoming less carbon intensive every year. In the U.S., coal has historically been the dominant energy source for generating electricity. However, in the last decade, coal power has declined significantly as regions turn to cleaner energy sources, such as wind and solar. Energy generated by renewable sources has grown rapidly—in 2021, wind, solar and battery storage are expected to account for an estimated 81% of new electricity generation capacity in the U.S. Many U.S. states (such as New York, referenced in the chart below) have been making significant investments in renewable energy, as these sustainable options become more cost competitive compared to fossil fuel resources. (Extrait des pages 11/12/13 du rapport)

Longer battery longevity is the most sustainable option Battery pack life extension is the superior option to recycling for both environmental and business reasons. This is why before decommissioning and recycling a consumer battery pack, Tesla does everything it can to extend the useful life of each battery pack, including sending out over-the-air software updates to Tesla vehicles to improve battery efficiency when our engineers find new ways to do so. In addition, any battery that is no longer meeting a customer's needs can be serviced at a Tesla service center.

Every battery used in R&D or returned from the field that cannot be remanufactured are recycled.

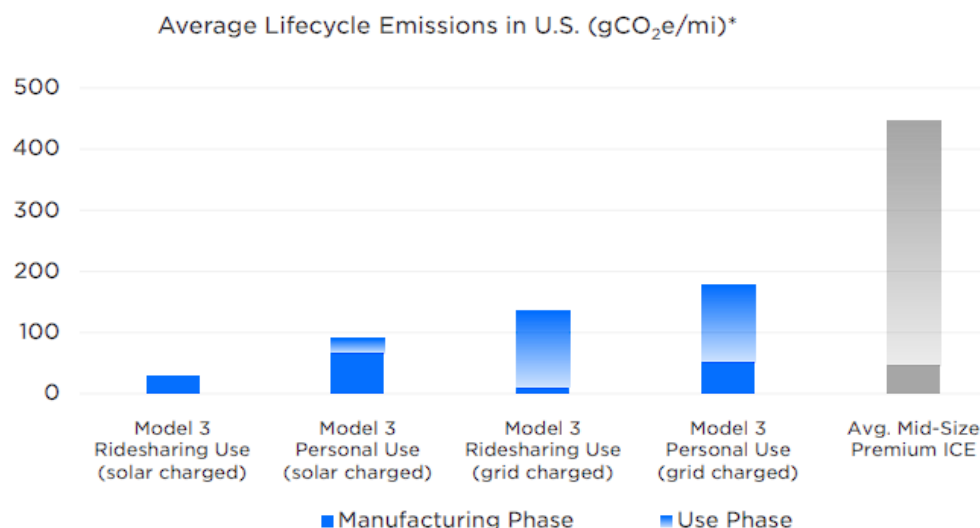
Tesla batteries, including the battery packs in our vehicles and our energy storage products, are made to last many years, and therefore, we have only received a limited number of these batteries back from the field. Most batteries that Tesla recycles today are pre-consumer, coming to us through R&D and quality control. None of our scrapped lithium-ion batteries go to landfills and 100% are recycled. Furthermore, Tesla has an established internal ecosystem to re-manufacture batteries coming from the field to our service centers. We actively implement circular economy principles and consider all other options before opting for battery recycling. The small number of post-consumer batteries that we receive are primarily generated from our fleet of vehicles on the road, predominantly from taxi-like vehicles. Since we have only been producing Model S (our oldest model) for

approximately nine years, and our energy storage products for even less time, it will likely be some time before we start receiving back vehicle batteries in larger volumes

In the fourth quarter of 2020, Tesla successfully installed the first phase of our cell recycling facility at Gigafactory Nevada for in-house processing of both battery manufacturing scrap and end-of-life batteries. While Tesla has worked for years with third party battery recyclers to ensure our batteries do not end up in a landfill, we understand the importance of also building recycling capacity in-house to supplement these relationships. The facility unlocks the cycle of innovation for battery recycling at scale, allowing Tesla to rapidly improve current designs through operational learnings and to perform process testing of R&D products.

As the manufacturer of our in-house cell program, we are best positioned to recycle our products efficiently to maximize key battery material recovery. With the implementation of in-house cell manufacturing at Gigafactory Berlin-Brandenburg and Gigafactory Texas, we expect substantial increases in manufacturing scrap globally. We intend to tailor recycling solutions to each location and thereby re-introduce valuable materials back into our manufacturing process. Our goal is to develop a safe recycling process with high recovery rates, low costs and low environmental impact. From an economic perspective, we expect to recognize significant savings over the long term as the costs associated with large-scale battery material recovery and recycling will be far lower than purchasing additional raw materials for cell manufacturing.

Exemple pour la consommation au US :



(Extrait de la page 25/26 du rapport / Sur les batteries).

As Tesla builds more efficient factories, our waste per vehicle decreases.

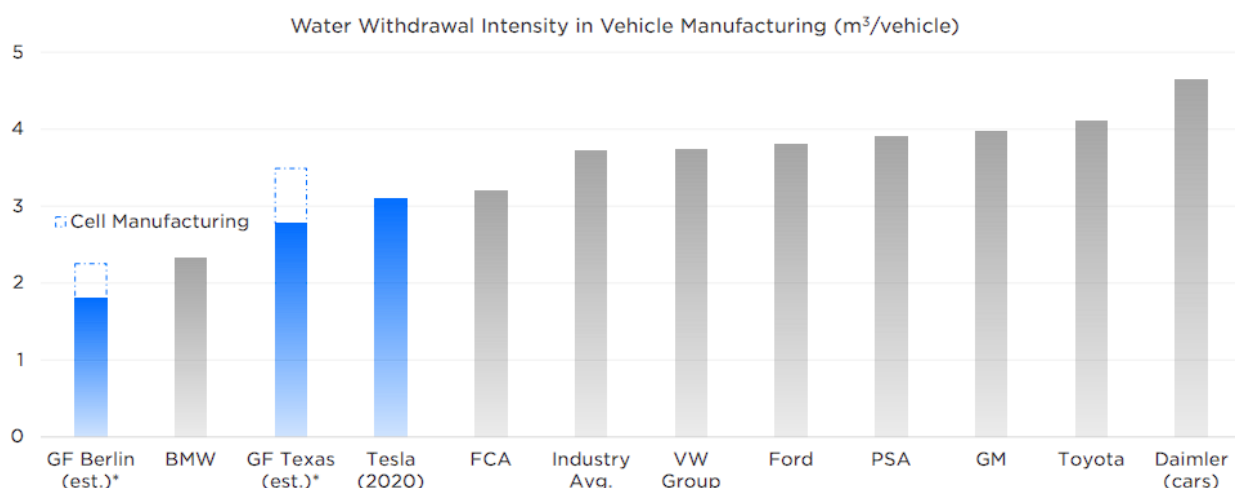
Building localized factories both makes sense economically and reduces waste. Because the automotive supply chain doesn't have a strong presence on the West Coast of the U.S, many components need to be shipped from long distances, requiring excessive packaging and creating more waste than necessary. Second,

modern factories are better designed for material flow. Trailer entry points surround the whole factory, which means that components can be offloaded precisely at the part of the factory where they are needed. Less material flow results in less waste, because a shorter journey requires less protective packaging. The chart below shows that waste generation per vehicle at Gigafactory Shanghai is about half of what it is in the U.S. We are expecting our upcoming factories such as Gigafactory Berlin-Brandenburg and Gigafactory Texas to continue the same trend.

Global annual amount of lithium-ion battery metals sent for recycling by Tesla in 2020: 1,300 Tons of Nickel 400 Tons of Copper 80 Tons of Cobalt

A closed-loop battery recycling process presents a compelling solution to move energy supply away from the fossil-fuel based practice of take, make and burn, to a more circular model of recycling end-of-life batteries for reuse over and over again. Future Tesla factories will set a new standard of water use per vehicle.

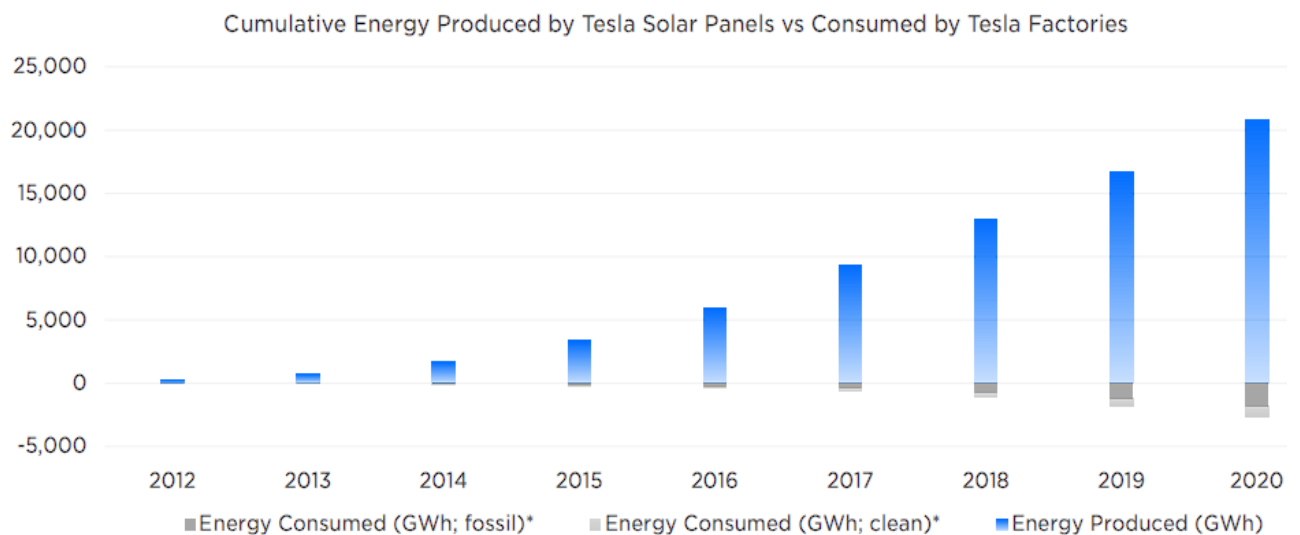
Water is becoming increasingly scarce as the climate changes. That is why we are reducing our water usage throughout our operations as much as possible. We have prioritized direct use in manufacturing and will continue to explore the rest of our impact throughout the supply chain and in sales, service and delivery. The “cooling tower makeup” is the single biggest contributor to water usage in any car factory after paint operations. As water that cools machinery evaporates, it needs to be topped up regularly. The total cooling tower makeup could be offset entirely by non-potable sources such as rainwater or wastewater. These are some of the initiatives we are taking at Gigafactory BerlinBrandenburg and/or Gigafactory Texas in order to reduce water consumption per complete vehicle (including cells).



(Extrait page 27/28/29 du rapport).

Tesla solar panels have generated multiple times the electricity consumed by our factories As of the end of 2020, Tesla (including SolarCity prior to its 2016 acquisition by Tesla) has installed almost 4.0 Gigawatts of solar systems and cumulatively generated over 20.8 Terawatt-hours (TWhs) of emissions-free electricity. For reference, that is multiple times more energy generated by our installations than the total energy Tesla has used to run all our factories since we began producing Model

S in 2012. We are striving to always remain a net contributor to renewable energy generation. It is our goal to eventually have all our manufacturing energy needs satisfied through renewable sources where possible. Additionally, we are hoping to see more Tesla vehicle customers installing solar panels or Solar Roof along with a Powerwall to meet their own energy needs in a sustainable way. In conclusion, we are currently enhancing our internal processes for measuring relevant environmental data as accurately and timely as possible. Once this process is completed, Tesla will start publishing Scope 1, 2 and 3 emissions in detail.



(Extrait de la page 31 du rapport).

Article 2: Extrait utilisé du Rapport de Tesla de 94 pages, partie Social

Tesla is on a mission to accelerate the world's transition to sustainable energy. We focus relentlessly on innovation and rely on collaboration across our teams to help achieve this goal. Along the way, we are committed to maintaining safe and humane working conditions, ensuring that all workers, including those within our supply chain, are treated with respect and dignity and that our manufacturing processes are environmentally responsible. Internally, we are continuing to build a culture that is safe, respectful, fair and inclusive for all our employees.[page 55]

We endorse and base our definition of human rights on the United Nation's Universal Declaration for Human Rights (UDHR). The UDHR focuses on dignity, respect and equality, without discrimination, for all people. We are committed to upholding these rights and values throughout our value chain—including with respect to our employees, customers, shareholders, suppliers and the communities in which we operate. We expect that our suppliers will also support and promote these values in their own operations and in those of their own suppliers.[page 57]

At Tesla, we are committed to ensuring that the way we conduct our business and dealings with our suppliers reflects our values and our belief that everyone should be treated with dignity and respect. Tesla is committed to ensuring that our suppliers do not use slave or child labor or engage in human trafficking. Modern slavery, child labor and human trafficking are crimes under the laws of countries throughout the world, but unfortunately continue to exist all over the globe. Our commitment on this front is summarized in the Tesla Supplier Code of Conduct as well as in our Human Rights Policy and Responsible Materials Policy, and we continue to work to ensure that our suppliers uphold the principles in these statements. We look to the OECD Due Diligence Guidelines to inform our process and use feedback from our internal and external stakeholders to find ways to continually improve it.[page 58]

In December 2019, we started planning for the potential spread of COVID-19 outside of China. Because Tesla had proactively worked early on with our Gigafactory Shanghai operations on how the local government and businesses responded to COVID19, we were better prepared on the ground in our other global locations before the impact was felt in the rest of the world. Specifically, we convened a pandemic management team at the leadership level and created a Tesla Playbook, including COVID-19 response plans, policies and best practices. This team also implemented a six-step Return/Resume Operations Plan, which involved Tesla's EHS, HR, Security and Travel teams, including members at all levels of the organization, from associates on the ground up through leadership, conducting risk assessments and executing plans to minimize identified risks. [page 56]

Since our earliest days, Tesla has been built upon a culture of open communication. Over the years, as Tesla has grown as a company, we have worked to maintain this culture. Quite simply, we believe that raising matters openly and discussing them freely is the best way to solve problems and ensure a healthy, fulfilling, productive and amicable workplace. Employees have the right to freely discuss their wages, benefits and terms and conditions of employment and to raise complaints internally or externally.[page 59]

As we grew as a global company, so did our perspective on injuries and illnesses. In 2020, we shifted our focus to the elimination of fatal and serious injuries. Part of that change was trending our data against the ASTM standard E2920-19, a safety metric that captures cases with a meaningful connection to work and cases with such potential consequence that they have value for prevention purposes. This standard is intended to define world-related injuries and illnesses in a way that can easily be understood and measured across countries, which better represents our expanding global footprint. The resultant data and incident rates improve global benchmarking consistency, which enables us to provide greater transparency and better protect our workers.[Page 60]

As our worker engagement increased throughout 2020, our Fremont Factory injury rates decreased. Compared to the automotive national industry average, we continued to drive performance through the integration of safety in design and focusing on the presence and effectiveness of safeguards. Fremont TRIR is 18% below the NAICS industry average for automobile manufacturing. Fremont DART is 19% below the NAICS industry average for automobile manufacturing.[page 62]

Across our operations, we have effective and engaged Health and Safety Committees that include representatives from production and management. The initiative is managed by our EHSS team, but the exact structure and function is determined by teams on the ground depending on their location and function. We are striving to create a culture where we learn and improve by involving the people closest to the work.[Page 63]

Tesla offers wages and benefits that meet or exceed those of other comparable manufacturing jobs in the regions where we have a presence, and we recently increased our base pay even further. In addition, unlike other manufacturers, the majority of employees have the opportunity to receive additional Tesla equity each year based on their performance, which can result in significantly higher compensation beyond our already industry-leading base compensation. [Page 64]

Tesla provides a highly competitive wage that meets or exceeds that of comparable manufacturing roles, even before equity and benefits are factored in. In 2020, Tesla's average national wage for manufacturing jobs in the U.S. was \$21.14/hour plus benefits (which, among others listed on the next page, includes an option for \$0 cost paycheck deductions) and equity, which is a 10.7% increase compared to 2019. According to the Bureau of Labor Statistics, the mean hourly wage for Production Associates / Assemblers is \$16.73 and the median is \$15.55. Tesla continuously reviews salary and wages against benchmarks and adjusts to ensure wages are competitive. Evaluations for promotions also take place annually. [Page 65]

For example, assume that an employee received a grant of 320 Tesla shares in 2018 that vested 20 shares quarterly over four years. Based on the stock price at the time of the grant, the vest of 20 Tesla shares per quarter would equate to \$1,331-worth of sellable shares at the end of 2018. However, the same vest two years later would equate to \$14,113- worth of sellable shares per quarter based on the increase in the price per share of Tesla stock over that period.[Page 64]

Our employee count has grown ~80 fold over the past decade. While many companies in the automotive industry have been trimming the number of employees and launching various early retirement schemes, we are planning to grow our employee base for years to come.[Page 64]

Women represent 22% of our overall U.S. workforce and 23% of all promotions—a 5% growth from 2019. They represent 19% of our directors and vice presidents. In 2020, nearly 25% of all U.S. hires were women[Page 73]

Women are historically underrepresented in the tech and automotive industries, and we recognize we have work to do in this area. We are committed to working alongside other companies to help broaden the range of opportunities for women throughout these industries. We are taking active steps to increase our outreach to women and build an inclusive culture that supports their development and retention. Increasing women's representation at all levels, especially in leadership, is a top priority in 2021.[Page 73]

Black, African American, Hispanic, Latinx, Asian, Pacific Islander, Native American, Native Hawaiian and Alaska Native communities are typically underrepresented in the U.S.; however, we are pleased to report that this group collectively represents 61% of our workforce. The same group is typically even more underrepresented in corporate leadership. As of December 31, 2020, 33% of our directors and vice presidents were from underrepresented communities. This is a large percentage of a very small cohort—less than 0.3% of employees are director level and above at Tesla. We are proud to be a majority-minority company with a business that reflects the underrepresented communities that have long struggled to break through the roadblocks to equal opportunity in the U.S. [Page 72]

Article numéro 4: “D'anciens employés de Tesla racontent quels étaient les pires aspects de leur travail”, Business Insider

Comme beaucoup d'entreprises engagées dans une activité très concurrentielle, Tesla n'est pas toujours un lieu de travail facile. De longues heures de travail, du stress : sous la direction du DG Elon Musk, le constructeur de voitures électriques peut être exigeant avec ses salariés.

Neuf anciens employés, dans l'entreprise entre 2008 et 2019, ont décrit à Business Insider US les pires aspects de leur travail. Il ont demandé à garder l'anonymat. Tesla n'a pas souhaité réagir. Voici ce que les anciens employés ont révélé (les personnes sur les photos ne sont pas les anciens employés de Tesla que Business Insider US a interviewés) :

"Le pire, c'est la toxicité que crée Elon Musk : des objectifs irréalistes, sans plan réaliste pour les atteindre", déplore un ancien manager qui a travaillé directement avec le DG de Tesla. "Si vous n'avez pas de solution à un problème et que vous ne l'avez pas résolu en une semaine ou deux, vous partez. Donc il vaut mieux se taire".

"Le pire, ce sont les problèmes de croissance liées à la jeunesse de l'entreprise", explique un ancien vendeur qui a quitté l'entreprise en 2018. "Parfois, on a vraiment l'impression de travailler dans une startup. Il y a un million de choses qui peuvent mal tourner" entre la fabrication d'une voiture et son arrivée chez le client. Nous avons donc besoin d'un million de personnes intelligentes et compétentes

pour s'assurer que tout est parfait, à chaque étape du processus. C'est difficile à mettre en place dans une jeune entreprise. Mais il y a beaucoup de personnes très motivées qui font un effort supplémentaire".

"Le pire, c'est d'avoir constamment le sentiment que votre entreprise ne se soucie pas du tout de vous, que vous ne comptez tout simplement pas", regrette un vendeur qui a quitté l'entreprise en 2019. Il explique avoir eu l'impression que Tesla n'accordait pas assez d'attention à son département. L'entreprise américaine a également **réduit les commissions qu'elle donnait aux vendeurs**, déplore cet ancien employé.

Un superviseur de production qui a quitté la société en 2019 relate qu'il **a failli divorcer car il passait trop de temps au travail. Il explique qu'à Tesla, il n'est pas inhabituel de travailler jusqu'à 70 heures par semaine** : "Je suis heureux d'avoir été licencié. Je travaillais beaucoup trop et, maintenant, mon mariage va mieux".

Un autre ancien employé de production, qui a travaillé pour la société il y a plus de dix ans, a eu une **expérience similaire** : "J'avais deux jeunes enfants à la maison et je ne les voyais pas grandir."

"Je n'aimais vraiment pas la façon dont ils traitaient les clients", déplore un ancien vendeur qui a quitté l'entreprise en 2017. "Plusieurs fois, **des clients ont eu de mauvaises expériences**. Je devais alors remonter la chaîne et essayer de leur obtenir un service gratuit pendant un an ou deux. A chaque fois, ils me donnaient du fil à retordre. Je leur disais : 'Vous êtes fous, j'ai l'air de quoi ?'

Un employé de production, qui a quitté l'entreprise quelques mois après la vague de licenciements de juin 2018, explique qu'il avait **toujours le sentiment de risquer de perdre son emploi**.

Un employé qui a quitté l'entreprise en 2019 explique qu'il **n'aimait pas la façon dont le cours de l'action Tesla pouvait fluctuer en raison des tweets d'Elon Musk ou de l'attention de la Securities and Exchange Commission américaine (SEC)**, chargée du contrôle des marchés financiers. La SEC a poursuivi Elon Musk en justice en 2018, et Tesla a déclaré cette année-là que la SEC avait assigné la société à comparaître pour des commentaires qu'elle avait faits en 2017 sur la production de sa Model 3.

Un livreur qui a quitté l'entreprise en 2019 estime que le pire aspect de son travail était **"de marcher sur des coquilles d'œuf et ne pas savoir si on va réussir ou pas. Vous devez vous forcer à avoir un faux espoir"**.

Article numéro 5: "Tesla factory workers reveal pain, injury and stress: 'Everything feels like the future but us'", The Guardian

When Tesla bought a decommissioned car factory in Fremont, California, Elon Musk transformed the old-fashioned, unionized plant into a much-vaunted "factory of the future", where giant robots named

after X-Men shape and fold sheets of metal inside a gleaming white mecca of advanced manufacturing.

The appetite for Musk's electric cars, and his promise to disrupt the carbon-reliant automobile industry, has helped Tesla's value exceed that of both Ford and, briefly, General Motors (GM). But some of the human workers who share the factory with their robotic counterparts **complain of grueling pressure** – which they attribute to Musk's aggressive production goals – and sometimes **life-changing injuries**.

Ambulances have been called more than 100 times since 2014 for **workers experiencing fainting spells, dizziness, seizures, abnormal breathing and chest pains**, according to incident reports obtained by the Guardian. Hundreds more were called for **injuries and other medical issues**.

In a phone interview about the conditions at the factory, which employs about 10,000 workers, the Tesla CEO conceded his workers had been **"having a hard time, working long hours, and on hard jobs"**, but said he cared deeply about their health and wellbeing. His company says its factory safety record has significantly improved over the last year.

Musk also said that Tesla should not be compared to major US carmakers and that its market capitalization, now more than \$50bn, is unwarranted. "I do believe this market cap is higher than we have any right to deserve," he said, pointing out his company produces just 1% of GM's total output.

"We're a money-losing company," Musk added. "This is not some situation where, for example, we are just greedy capitalists who decided to skimp on safety in order to have more profits and dividends and that kind of thing. It's just a question of how much money we lose. And how do we survive? How do we not die and have everyone lose their jobs?"

Musk's account of the company's approach differs from that of the 15 current and former factory workers who told the Guardian of a culture of long hours under intense pressure, sometimes through pain and injury, in order to fulfill the CEO's ambitious production goals.

"I've seen people pass out, **hit the floor like a pancake and smash their face open**," said Jonathan Galescu, a production technician at Tesla. **"They just send us to work around him while he's still lying on the floor."**

He was one of several workers who said they **had seen co-workers collapse or be taken away in ambulances**. "We had an associate on my line, he just **kept working, kept working, kept working, next thing you know – he just fell on the ground**," said Mikey Catura, a worker on the battery pack line.

Richard Ortiz, another production worker, spoke admiringly of the high-tech shop floor. **"It's like you died and went to auto-worker heaven."** But he added: **"Everything feels like the future but us."**

Tesla sits at the juncture between a tech startup, untethered from the rules of the old economy, and a manufacturer that needs to produce physical goods. Nowhere is that contradiction more apparent than at the Tesla factory, where Musk's bombastic projection that his company will make 500,000 cars in 2018 (a 495% increase from 2016) relies as much on the sweat and muscle of thousands of human workers as it does on futuristic robots.

"From what I've gathered, Elon Musk started Tesla kind of like an app startup, and didn't realize that it isn't just nerds at a computer desk typing," said one production worker, one of several who asked not to be identified by name. "You really start losing the startup feel when you have thousands of people doing physical labor."

In February, Tesla worker Jose Moran published a blogpost that detailed allegations of mandatory overtime, high rates of injury and low wages at the factory, and revealed that workers were seeking to unionize with the United Auto Workers.

Moran's post shone a spotlight on a workforce that is almost entirely absent from Tesla's official images of the factory.

Michael Sanchez once had two dreams: to be an artist and a car service technician. He said he was "ecstatic" when he was recruited five years ago to work at Tesla, a company he believed was "part of the future".

Now Sanchez has two herniated discs in his neck, is on disability leave from work, and can no longer grip a pencil without pain.

Tesla said that the employee's injury occurred while he was installing a wheel, but Sanchez said it was caused by the years he spent working on Tesla's assembly line. The cars he worked on were suspended above the line, and his job required looking up and working with his hands above his head all day.

"You can make it through Monday," Sanchez said. "You can make it through Tuesday. Come Wednesday, you start to feel something. Thursday is pain. Friday is agonizing. Saturday you're just making it through the day."

Tesla's manufacturing practices appear to have been most dangerous in its earliest years of operations. The company does not dispute that its recordable incident rate (TRIR), an official measure of injuries and illnesses that is reported to workplace safety regulators, was above the industry average between 2013 and 2016.

Tesla declined to release data over those four years, saying such information "doesn't reflect how the factory operates today".

The company did release more recent data, which indicates its record of safety incidents went from slightly above the industry average in late 2016, to a performance in the first few months of 2017 that was 32% better than average. The company said that its decision to add a third shift, introduce a dedicated team of ergonomics experts, and improvements to the factory's "safety teams" account for the significant reduction in incidents since last year.

Musk said safety was paramount at the company. "It's incredibly hurtful, and, I think, false for anyone to claim that I don't care." The CEO said his desk was "in the worst place in the factory, the most painful place", in keeping with his management philosophy. "It's not some comfortable corner office."

In early 2016, he said, he slept on the factory floor in a sleeping bag "to make it the most painful thing possible". "I knew people were having a hard time, working long hours, and on hard jobs. I wanted to work harder than they did, to put even more hours in," he said. "Because that's what I think a manager should do."

He added: "We're doing this because we believe in a sustainable energy future, trying to accelerate the advent of clean transport and clean energy production, not because we think this is a way to get rich."

It's incredibly hurtful and I think false for anyone to claim that I don't care
Elon Musk, Tesla CEO
Tesla workers who spoke to the Guardian echoed this sense of pride and enthusiasm for the company's mission. "We're changing the world," enthused Ortiz. "I can't wait for my granddaughter to one day go to class and say, 'My grandfather was in there.'"

But that pride did not erase what Ortiz described as a prevailing mood of "mass disappointment" over working conditions and what he alleged were avoidable work-related injuries.

He recently lost the strength in his right arm, a situation he said was "scaring" him. "I want to use my arm when I'm retired," he added.

Others described repetitive stress injuries they linked to working long hours. Before the company reduced the average time of a workday in October 2016, workers said they routinely worked 12-hour shifts, six days a week. Tesla said the change had been "a success", and resulted in a 50% decline in overtime hours.

Sanchez and other workers said they believed more injuries occurred because, for years, the company did not take worker safety seriously, with some managers belittling their complaints and pressuring them to work through pain.

When workers told managers about pain, Sanchez said they responded: "We all hurt. You can't man up?" Alan Ochoa, another Tesla worker who is currently on a medical leave with an injury, alleged that superiors "put the production numbers ahead of the safety and wellbeing of the employees".

The company said that Ochoa and Sanchez are especially outspoken workers whose views do not represent the wider workforce. However, the Tesla spokesperson added: "In a factory of more than 10,000 employees, there will always be isolated incidents that we would like to avoid."

Complaints about working conditions at Tesla are not universal. "I've got benefits, I've got stocks, I've got [paid time off]," said a worker who has been at the company for about a year. "I thoroughly enjoy my work and I feel I'm treated fairly."

Another worker, a temporary employee, said that he sees some teams in the factory doing group stretches in the morning to prevent injuries.

However, some Tesla workers argue the company's treatment of injured workers discourages them from reporting their injuries. If workers are assigned to "light duty" work because of an injury, they are paid a lower wage as well as supplemental benefits from workers' compensation insurance, a practice that Tesla said was in line with other employers and California law. Tesla said some injured employees are also able to undertake "modified work" on regular pay.

"I went from making \$22 an hour to \$10 an hour," said a production worker, who injured his back twice while working at Tesla. "It kind of forces people to go back to work."

"No one wants to get a pay cut because they're injured, so everyone just forces themselves to work through it," added Adam Suarez, who has worked at the factory for about three years.

Tesla said it was determined to further improve its safety standards. "While some amount of injuries is inevitable, our goal at Tesla is to have as close to zero injuries as possible and to become the safest factory in the auto industry worldwide," the spokesperson said.

Musk has a well-documented tendency to promise Mars and deliver the moon. His electric car company was, by his own admission, a gamble. Musk said starting a car manufacturer from scratch was likely "the worst way to earn money, honestly", though he caveated that "maybe rockets are a bit worse". He said: "On a risk-adjusted return basis, an auto company has to be the dumbest thing you could possibly start."

The company has succeeded at increasing its production rate every quarter. In the first three months of 2017, the factory produced more than 25,000 cars – a Tesla record. To meet Musk's goal for 2018, they will have to quintuple that rate.

"I think one of the major problems is that people at the top are making unrealistic quarterly goals," said a worker on the battery pack line.

Three workers described a management tactic of assigning a monetary value to every delay on the assembly line. "One time the robot came down and [the supervisor] came back screaming at us, 'That's \$18,000, \$20,000, \$30,000, \$50,000 because you guys can't get this done,'" Gelascu recalled.

Tesla argues the challenge in building vehicles from scratch with new production and manufacturing methods should not be underestimated, but that “nothing is more important” than protecting the health and safety of its workers.

“We’re trying to do good for the world and we believe in doing the right thing,” Musk said. “And that extends to caring about the health and safety of everyone at the company.”

It’s a more humanistic tone than the one he strikes with investors. “You really can’t have people in the production line itself. Otherwise you’ll automatically drop to people speed,” he told investors in an earnings call last year. “There’s still a lot of people at the factory, but what they’re doing is maintaining the machines, upgrading them, dealing with anomalies. But in the production process itself there essentially would be no people.”

Article numéro 6: “Tesla condamné à payer 137 millions de dollars à un ancien employé victime de racisme au sein de l’une de ses usines”, Le Monde

C’est un jugement qui pourrait faire date. Un jury californien a condamné, lundi 4 octobre, l’entreprise automobile Tesla à payer à un ancien employé noir près de 137 millions de dollars (environ 118 millions d’euros) de dommages et intérêts, pour avoir fermé les yeux sur le racisme que subissait l’homme dans une usine du groupe.

Engagé via une agence de recrutement, Owen Diaz a travaillé comme opérateur de monte-charge entre juin 2015 et juillet 2016 dans l’usine du constructeur de véhicules électriques de Fremont, en Californie, où il a essuyé des insultes racistes et un environnement de travail hostile, selon des documents judiciaires.

Durant le procès, M. Diaz a expliqué que les Afro-Américains de l’usine, où son fils travaillait aussi, étaient régulièrement victimes de surnoms racistes et de dénigrement. Selon son témoignage, les employés avaient dessiné des croix gammées, ainsi que des graffitis et des dessins racistes autour de l’usine. M. Diaz a affirmé que, malgré des plaintes à la hiérarchie, Tesla n’a pas réagi pour mettre fin au racisme habituel.

« L’image progressiste de Tesla était une façade cachant le traitement rétrograde et dévalorisant de ses employés afro-américains », selon la plainte.

Le jury du tribunal fédéral de San Francisco a octroyé à M. Diaz 6,9 millions de dollars (environ 6 millions d'euros) de dommages et intérêts pour « **détresse émotionnelle** », et 130 millions de dollars (112,5 millions d'euros) à titre de punition, a déclaré son avocat, Larry Organ, au **Washington Post**. « Ils ont décidé d'un montant qui pourrait servir de sonnette d'alarme pour les firmes américaines », a-t-il déclaré, mardi, à l'Agence France-Presse. « **Ne vous comportez pas de façon raciste et ne laissez pas le racisme perdurer** », a ajouté l'avocat.

« Je savais qu'Owen disait la vérité, je devais juste le prouver à huit personnes inconnues », a-t-il raconté, en référence au jury. « Les gens normaux voient clair à travers les conneries qu'affichent les boîtes américaines. »

Du côté de Tesla, la vice-présidente chargée des ressources humaines, Valerie Capers Workman, a **reconnu une partie des faits** dans un communiqué publié dans la foulée du verdict : « Même si nous croyons fermement que les faits ne justifient pas cette décision du jury de San Francisco, **nous reconnaissons qu'en 2015 et 2016 nous n'étions pas parfaits**. » Elle mentionne qu'à l'usine de Fremont, d'autres employés ont témoigné qu'ils avaient **« entendu régulièrement des insultes racistes », dont le mot nigger (« nègre »)**. Selon elle, ces salariés ont dit que « la plupart du temps, ils pensaient que ce langage était utilisé de façon "amicale" et en général par des collègues afro-américains ». Elle a expliqué que Tesla avait réagi aux plaintes d'Owen Diaz en congédiant deux contractuels.

« **Notre ligne d'attaque était que Tesla n'assume pas ses responsabilités** », a détaillé Larry Organ. « Ils font la même chose maintenant : **ils inventent des excuses** », a-t-il accusé.

Valerie Capers Workman a aussi souligné que Tesla avait fait des changements depuis la période où Owen Diaz travaillait dans l'usine, en **constituant une équipe de ressources humaines qui enquête sur les plaintes des employés**. « Nous ne sommes toujours pas parfaits, mais nous avons parcouru beaucoup de chemin en cinq ans », a-t-elle ajouté.

En mai, après un arbitrage, Tesla avait été obligé de déboursé plus d'un million de dollars (870 000 euros) pour des allégations similaires d'un autre ancien ouvrier de l'usine de Fremont. Cet employé avait accusé ses collègues de lui avoir fait subir des insultes racistes, et ses superviseurs d'avoir ignoré ses plaintes.

Article 11 : “Eau, logements, personnel... en Allemagne, la Gigafactory de Tesla se heurte à la rareté des ressources”, Le Monde

Près de Berlin, l'usine du constructeur américain, qui doit lancer sa production en juillet, doit devenir en quelques mois l'un des plus grands sites de production automobile outre-Rhin. Vents contraires pour Elon Musk, qui prévoit d'ouvrir en juillet à Grünheide, à côté de Berlin, la première « Gigafactory » européenne. Le patron du fabricant automobile Tesla, qui nargue depuis des mois constructeurs et maîtres d'œuvre allemands pour la rapidité avec laquelle il a fait sortir de terre son usine, pourrait se heurter à de sérieuses limites physiques dans les mois à venir. Eau, logements et personnels qualifiés, dont Elon Musk a besoin en grande quantité, sont des biens très disputés dans la région.

Le problème de l'eau accompagne le projet de Tesla depuis ses origines. Le sud-est de Berlin, dans le Brandebourg, souffre depuis plusieurs années de la sécheresse liée au réchauffement climatique. Jusqu'ici, les autorités régionales du Brandebourg, très attentives à ce sujet sensible – il était au cœur des critiques des opposants au projet de M. Musk – s'étaient montrées rassurantes.

Mais le 16 mars, un reportage de la chaîne de télévision ZDF a relancé la polémique. Interrogé, le directeur de la régie communale de l'eau, André Bäher, estimait que la consommation de l'usine dépasserait à partir de 2023 les capacités d'approvisionnement de la commune. L'usine Tesla, qui produira à terme 500 000 véhicules par an, a annoncé une consommation annuelle maximale de 1,4 million de mètres cubes d'eau, ce qui correspond aux besoins d'une ville de 40 000 habitants. Pour l'instant, cet approvisionnement est assuré par contrat. Mais le site doit être encore agrandi pour accueillir, selon les annonces du patron de Tesla, « la plus grande usine de batteries du monde ».

Article 12 : “Pas assez écolo, la GigaFactory de Tesla pourrait ne pas ouvrir cet été”, le Capital

Dans une lettre adressée aux autorités allemandes, l'entreprise américaine dénonce des lenteurs et pourrait repousser son ouverture prévue en juin.

La GigaFactory de Tesla, une usine géante voulue par le patron de Tesla, Elon Musk, qui avait choisi en novembre 2020 la ville de Berlin pour l'implanter. A l'origine, Elon Musk avait prévu d'y construire des batteries et des moteurs de certaines de ses voitures, mais également un centre d'ingénierie et de design. Une usine géante qui doit être la quatrième après celles de New York, du Nevada ou de Shanghai (en Chine), et surtout qui devait ouvrir avant cet été 2021, probablement au mois de juin.

Mais dans un courrier de dix pages que s'est procuré le New York Times, Tesla s'en prend ouvertement à la bureaucratie allemande et aux délais d'obtention de certains documents facilitant l'ouverture de l'usine. La firme dénonce notamment "des obstacles dans la loi allemande régissant le permis, la nécessaire transformation industrielle et par conséquent la transformation du transport et de l'énergie". Or, il faut dire que Tesla mise énormément sur ce site, puisqu'il doit y développer notamment sa Model Y, et compte embaucher jusqu'à 12.000 personnes pour fabriquer à terme 500.000 véhicules électriques par an destinés au marché européen.

Gros besoins en eau

Selon le New York Times, Tesla a envoyé sa lettre au tribunal administratif de la région (le Land de Brandebourg) à l'appui du recours intenté par Environmental Action Germany. Ce dernier accuse le gouvernement fédéral de ne pas en faire assez pour respecter les objectifs de l'Accord de Paris sur le

climat. Mais selon BFMTV, ce sont surtout les craintes environnementales dans la région qui font reculer les autorités. Dans le Land du Brandebourg où les ressources en eau sont limitées, l'implantation de la GigaFactory, qui a un grand besoin en eau, inquiète.

Si Tesla a déjà sécurisé un accord sur la fourniture d'eau, pour les opposants au projet, les besoins seront largement dépassés, et ce dès 2023. Ils prennent en exemple l'arrêt du chantier en octobre dernier à cause d'un retard de paiement. La préservation des animaux est aussi au centre des oppositions. De son côté, Tesla estime qu'en cas de retard d'ouverture de son usine, cela entrave les objectifs européens et favorisera la conservation des énergies fossiles qui "brûlent sur les routes". Car si la marque est populaire en Allemagne, tout le monde ne l'applaudit pas dans le pays.