

# Gouach prépare l'industrialisation de ses batteries réparables pour vélos et trottinettes

Gouach passe la seconde. Après 18 mois de développement et de certification, la startup à l'origine de batteries électriques réparables pour les solutions de micro-mobilité, débute l'industrialisation de son produit. Elle lève 3,3 millions d'euros pour soutenir ce chantier.

---

Elle ambitionne de fluidifier la maintenance et la réparation des batteries dans la mobilité. Gouach a repensé ces dernières de façon à permettre le remplacement des composants défectueux et, ainsi, prolonger leur durée de vie. « *L'objectif est de produire les batteries les plus propres possibles, écologiquement parlant* », affirme à Maddyness Alexandre Vallette, le cofondateur de la startup bordelaise.

Pour ce faire, l'entrepreneur et ses deux associés – Maxime Agor et Maël Primet – ont développé une solution permettant de rafistoler toute batterie de vélos, trottinettes ou scooters « *en moins de 10 minutes* » – contre deux heures en temps normal, à en croire la startup. Afin de lancer plus largement la commercialisation du produit, Gouach annonce ce jeudi 17 février 2022 une levée de 3,3 millions d'euros en amorçage auprès de Breega, la région Nouvelle-Aquitaine, Bpifrance et de business angels.

# Faire chuter l'impact carbone des batteries

À l'origine, tout est parti d'une décharge. « *Nous avons récupéré des centaines de batteries et avons effectué une étude pour estimer leur niveau de réparabilité* », raconte Alexandre Vallette. Résultat, selon le dirigeant : pas moins de 80 % des cellules lithium et des cartes électroniques embarquées étaient en bon état. Face à ce constat, il leur a fallu mettre au point une solution permettant de réparer les batteries facilement. « *Dessouder les fils peut être chronophage et dangereux, quand on n'est pas habitué. Il faut, d'ailleurs, du matériel. C'est pourquoi peu de monde tente le projet* », explique le co-fondateur. Gouach a créé un système sans aucun fil, donnant accès aux cellules lithium « *en moins de trois minutes* ». De quoi permettre à davantage de professionnels de réparer des batteries. « *Il s'agit, en même temps, de délocaliser la maintenance. Nous formons des réparateurs, afin que les usagers aient accès à ce service au plus proche de chez eux* », expose ainsi Alexandre Vallette.

La startup, qui compte parmi ses clients des opérateurs de flotte – à l'image de l'Américain Lime et du Néerlandais Dott – ainsi que des constructeurs – tels que le Français Pony –, estime que son produit permet d'économiser 70 % de l'impact carbone des dites batteries. « *L'enjeu est que les cellules lithium deviennent les consommables, à la place de la batterie toute entière* », pointe Alexandre Vallette.

Selon un rapport du cabinet de conseil Magelan, expert des enjeux climatiques et environnementaux, le système de Gouach émet « *2,6 fois moins de CO2 et consomme 2,5 fois moins de litres d'eau, tout en étant aussi performant* » qu'une batterie classique. La batterie de Gouach se veut écologique, mais sa connectivité est l'un de ses autres arguments. « *Nous sommes une entreprise de hardware, mais nous misons aussi sur le software. Recueillir des données d'usage permettra de faire la preuve de notre efficacité* », estime le dirigeant, qui produira « *quelques milliers* » d'unités en 2022.

## Une faible concurrence à travers l'Europe

Son amorçage doit permettre à Gouach de franchir le stade de la pré-industrialisation. La startup, qui dispose de partenaires sur lesquels faire reposer une partie de sa production, entend produire autant que faire se peut en propre. « *Nous ne voulons pas être tributaires d'autres acteurs, d'autant*

*plus dans une période où les composants viennent à manquer » , assure ainsi Alexandre Vallette, selon qui la levée de fonds doit permettre à l'entreprise de « se structurer et maîtriser sa production » .*

En parallèle de ce chantier, Gouach étoffera ses équipes - notamment en marketing, en amont de l'élargissement de la commercialisation. Les effectifs passeront de 15 à 20 salariés d'ici à la fin 2022, avec des postes techniques à Bordeaux, et d'autres avec possibilité de travailler à distance. L'objectif principal : « *Signer au moins un contrat avec un opérateur de flotte de premier plan dans l'année.* »

*À lire aussi*

---

Pourquoi il est plus difficile de réussir dans le hardware que dans le software

Parce que, dans les faits, c'est une course de vitesse qui s'engage pour la startup face à ses quelques concurrents. Deux entreprises, une Britannique et une Suisse, sont dans le viseur de Gouach - qui est en bonne posture pour aborder le marché intérieur européen, puisqu'elle est établie dans l'un des États-membres de l'Union européenne. « *Lorsqu'il est question de batteries, l'enjeu est tel que l'internationalisation est une velléité dès le départ* » , confie Alexandre Vallette, qui veut croire qu'un « *positionnement en B2B et le fait que peu d'acteurs existent* » sur le créneau des batteries pour la micro-mobilité jouera en faveur de sa société.

Autre signe encourageant : la volonté affichée de la Commission européenne de produire localement la totalité des batteries électriques dont le Vieux continent a besoin à partir de 2025. Selon le dirigeant, un texte pourrait d'ailleurs voir le jour pour élargir le soutien à d'autres acteurs que ceux de l'industrie automobile. Un marché sur lequel lorgne d'ailleurs Gouach, qui juge sa technologie « *compatible* » avec des véhicules plus massifs.