

distance. Contrairement aux entreprises « classiques », les start-up visent l'hypercroissance, concept tout droit venu de la Silicon Valley et qui a fait florès en Europe. Objectif affiché pour beaucoup : devenir le prochain Uber ou Facebook. Pour toucher les étoiles, elles ont néanmoins un besoin considérable de liquidités, qu'elles vont trouver auprès des fonds de capital-risque, de grandes entreprises ou de la banque publique d'investissement Bpifrance.

Le problème, c'est qu'après deux années folles pendant lesquelles l'argent a coulé à flots, grâce aux taux d'intérêt historiquement bas, le Covid-19 risque de rimer avec fermeture du robinet de cash. « On ne pourra pas sauver tout le monde », lâche d'emblée cet associé d'un fonds de capital-risque français qui accompagne des dizaines de projets. Les prochains mois s'annoncent compliqués. « Moins de cash, ça veut dire moins de projets, et plus de sélection », résume cet investisseur. Le phénomène est mondial. Sequoia Capital, célèbre fonds d'investissement de la Silicon Valley, a prévenu : « Le coronavirus sera le cygne noir de 2020. » Et d'ajouter, paraphrasant Darwin : « Ceux qui survivent ne sont pas les plus forts ni les plus intelligents, mais les plus aptes à s'adapter »...

Si toutes les entreprises ne sont pas logées à la même enseigne – certaines, comme Doctolib, voient par exemple leur activité bondir –, nombre d'acteurs sont aujourd'hui menacés. « Il y aura de la casse », prévient Jean de La Rochebrochard, associé au sein de Kima Ventures, le fonds du « tycoon » des télécoms Xavier Niel. Une situation qui était redoutée. « Cela fait des mois qu'on alerte sur un possible retourment de cycle », rembobine Nicolas Brien, directeur général de France Digitale, association regroupant 1500 start-up. « Certains entrepreneurs vont redécouvrir l'importance de créer une entreprise profitable et de ne pas surfer sur l'argent facile. »

La panique est palpable. « Beaucoup se demandent s'ils seront encore là dans deux mois », martèle Wadie Maaninou. Depuis le lancement de son podcast à

destination des acteurs du secteur, le 19 mars, Jean de La Rochebrochard tente chaque jour de distiller quelques bons conseils aux entrepreneurs pour affronter la crise. Sur son tchat, les questions arrivent par centaines. Il multiplie également les échanges avec les jeunes pousses soutenues par Kima Ventures. Parmi les 800 sociétés du portefeuille du fonds, certaines ont confiance en leur capacité de rebond. D'autres, pour le moment minoritaires, savent déjà qu'elles sont condamnées. « L'avantage d'une période de vulnérabilité comme celle-ci, c'est qu'on remet une partie des compteurs à zéro. On voit les start-up qui arrivent à naviguer dans les eaux tumultueuses. Un investisseur cherche avant tout à soutenir des entrepreneurs qui démontrent de la résilience et du talent », insiste Jean de La Rochebrochard.

Au bord du gouffre, la French Tech peut toutefois compter sur le soutien du gouvernement. Déterminé à sauver ce symbole de la Macronie, l'exécutif a sorti l'artillerie lourde le 25 mars : un plan à 4 milliards d'euros. « On ne peut pas se permettre de laisser tomber les start-up », justifie le secrétaire d'Etat au Numérique, Cédric O, ajoutant qu'il faudrait « des années pour reconstruire ce tissu d'entreprises innovantes cruciales pour la compétitivité du pays ».

Outre le mécanisme de prêts garantis par l'Etat, Bercy va aussi accélérer les versements du crédit impôt recherche et des crédits TVA aux start-up, initialement prévus fin 2020. Le gouvernement a aussi annoncé la création d'une enveloppe de 80 millions d'euros destinée à financer des crédits entre deux opérations de financement pour les start-up, et demandé à Bpifrance de garantir le montant des aides prévues pour 2020, soit un montant de 1,3 milliard d'euros.

Bras armé de l'Etat auprès des entreprises, Bpifrance et ses équipes sont en mode commando depuis deux semaines. Son directeur exécutif, Paul-François Fournier, assure que l'institution « fera tout pour qu'un maximum de liquidités arrive jusqu'aux start-up ». Une mobilisation saluée par le secteur. « Les autorités agissent vite et bien », réagit Nicolas Brien, qui demande que ces mesures de trésorerie « soient complétées par des mesures de relance ». Les entrepreneurs ne le savent que trop bien : les mois à venir seront cruciaux pour l'écosystème. « Il va falloir être encore plus agile qu'avant », souffle Wadie Maaninou. Le sauvetage de la start-up nation est à ce prix. \*

## Patraque

# Malgré le confinement, Frichti ne fait pas recette

**La plate-forme française de livraison de repas pâtit de la fermeture massive des entreprises. La jeune société n'exclut pas un arrêt temporaire de son service.**

Branle-bas de combat chez Frichti ! La start-up francilienne de livraison de repas « faits maison » continue d'opérer, à l'instar de ses concurrents Uber Eats ou Deliveroo. La direction a annoncé une batterie de mesures « drastiques » pour « sécuriser » l'activité : hygiène renforcée, désinfection des poignées de porte en cuisine, livraison « sans contact » avec les clients...

La crise sanitaire représente une vraie opportunité commerciale, certains ménages apeurés préférant commander en ligne pour ne pas avoir à sortir de chez eux. « Les gens se sont précipités sur les livraisons, comme au lendemain des attentats de 2015 », observe Bernard Boutboul, fondateur du cabinet Gira Conseil. Une bouffée d'oxygène pour un secteur à l'équilibre financier précaire, marqué ces dernières années par les disparitions de Tok Tok Tok, Foodora ou Take Eat Easy. Reste que le coronavirus a porté un coup au business model de Frichti. ▶



A l'heure du confinement, la « cantine 2.0 » peine à trouver un équilibre.

— P. 50. Avec le coronavirus, la fin de la start-up nation ?

— P. 51. Malgré le confinement, Frichti ne fait pas recette

— P. 52. Le transport, nerf de la guerre sanitaire

— P. 53. Les banques doublent sous pression

— P. 54. La course aux milliards.

— P. 55. Ces patrons qui parient déjà sur le rebond

► En effet, la société fondée en 2015 dépend largement des livraisons de déjeuners en entreprise, qui représentaient avant l'épidémie la moitié de son chiffre d'affaires. Or cette activité de cantine 2.0 est en chute libre. « Nous maintenons la livraison pour les rédactions de télé, des cellules de crise dans les banques et quelques salariés en télétravail. Par ailleurs, nous avons créé une ligne téléphonique pour les personnes âgées qui ne maîtriseraient pas l'application smartphone », nuance la cofondatrice et présidente Julia Bijaoui. La start-up distribue également des repas aux hôpitaux de l'AP-HP, qu'elle facture quatre euros.

Mais pour compenser la chute des livraisons de repas, Frichti compte sur son activité de supermarché en ligne dont le chiffre d'affaires par jour « a doublé depuis la crise et devrait doubler encore en avril, prévoit Julia Bijaoui. Cela montre la résilience de notre modèle. »

Au-delà des effets de la crise sanitaire, on peut néanmoins s'interroger sur la pérennité d'une activité très concurrentielle, aux profits négatifs. « Nous n'avons encore jamais atteint l'équilibre », reconnaît Julia Bijaoui, qui indique « perdre moins d'argent par client » que Deliveroo ou Uber Eats. On ignore combien des 43 millions d'euros levés depuis la création de l'entreprise ont été consommés à ce jour, mais le rythme va en s'accélérant avec le virus. Future pépite ou possible faillite ? « L'entreprise n'est pas en danger », martèle la cofondatrice, qui assure compter sur le soutien de ses investisseurs. \*

THOMAS LESTAVEL

#### Cœur battant

## Le transport, nerf de la guerre sanitaire

**Secteur vital pour assurer le ravitaillement du pays, la logistique s'adapte à la situation. Non sans inquiétude et points de crispation.**

**L**esamedi 14 mars, le Premier ministre, Edouard Philippe, annonçait la fermeture dès minuit de tous les commerces « non indispensables ». Un prélude au confinement qui sera acté quelques jours



plus tard, faisant entrer les Français en terre inconnue. Pour les transporteurs, ce nouveau monde a rapidement pris des airs de no man's land. « Sur les autoroutes et la plupart des nationales, tout avait fermé : relais routiers, aires de repos, centres de réparations et, dans les stations-service, hormis les pompes automatiques, tout était hors service y compris les sanitaires », rapporte Jean-Marc Rivéra, secrétaire général de l'Organisation des transporteurs routiers européens (Otre). Heureusement, la situation n'a pas duré. Après avoir été tancé par l'ensemble des organisations professionnelles, le gouvernement a très vite accepté de desserrer l'étreinte, autorisant la réouverture d'un certain nombre d'aires de repos, de stations-service... et permettant aux relais routiers de faire de la vente à emporter.

Si le gouvernement a rétropédalé sans délai, c'est qu'il sait que la filière logistique est stratégique pour maintenir à flot une France éreintée par la crise du coronavirus. « La logistique est un secteur clef, vital pour la vie quotidienne des Français », a ainsi martelé en début de semaine le ministre de l'Economie, Bruno Le Maire. Ravitailler les hôpitaux et les pharmacies, approvisionner les magasins alimentaires, apporter semences et produits phytosanitaires aux agriculteurs alors que le printemps a pris de l'avance, récolter le lait, livrer les colis des particuliers... Les transporteurs

sont comme autant de globules rouges indispensables pour irriguer le corps hexagonal et maintenir un pouls économique, même faible, afin de ne pas ajouter de la crise à la crise. La filière logistique emploie 1,8 million de Français, chez les transporteurs et surtout dans les plateformes logistiques, et pèse près de 10 % du PIB.

Une filière qui vit une situation schizophrénique. Pour ceux dont le cœur d'activité penche du côté de l'alimentaire, l'heure est au branle-bas de combat. Avec des commandes multipliées par 4 ou 5 sur certains produits de base (pâtes, riz, sucre... et papier toilette) depuis le début de la crise, le coronavirus a fait voler en éclats le ballet réglé au millimètre par les spécialistes du secteur. « Nous avons l'habitude de gérer les coups de chaud, mais le problème c'est que là, nous n'avons aucune visibilité. Pour répondre au mieux à la demande, nous avons créé une "war room" réunissant logisticiens, industriels et distributeurs », raconte Eric Hémar, PDG d'ID Logistics, et président de l'organisation patronale Transport et logistique de France (TLF).

« Mais pour tous les autres, soit environ 70 % de la profession, l'activité est en recul et le plus souvent en fort recul », pointe Jean-Marc Rivéra. Parmi ceux qui souffrent le plus, les professionnels du transport qui font le gros de leur activité avec l'industrie. Ainsi selon les derniers chiffres communiqués par le ministère de l'Economie, la