Cet entrepreneur qui veut décarboner le café grâce aux voiliers-cargos

Spécialisé dans la vente en ligne de café et de machines aux entreprises, le torréfacteur belge *Javry* importe du café colombien. Sa particularité ? Il traverse l'Atlantique sur des voiliers-cargos. Si ce mode de transport est encore marginal, Maxence Lacroix, président de *Javry*, compte augmenter la cadence pour accélérer la décarbonation du café.

1.

5

Le coût du transport à la voile a été réduit par cinq en cinq ans

En 2025, la moitié des cafés mise en vente par Javry seront importés à la voile.

1. Président de *Javry*, Maxence Lacroix est devenu entrepreneur dès la fin de ses études.
2. De retour au Havre en octobre, le voilier-cargo Anemos transportait quatre tonnes de café destinées à *Javry*.

Mi-octobre, le bateau français Anemos était de retour dans le port du Havre. Àbord du plus grand cargo à voiles du monde (80 mètres de long), plusieurs tonnes de café colombien. Une partie de cette cargaison a achevé son périple à Bièvre, en Belgique, le fief de la PME bruxelloise *Javry*, où il a été torréfié et mis en sachet. *Javry* remettra le couvert en 2025 : quatre autres arrivages sont prévus, ce qui fera grimper sa quantité de café importé à la voile à 25 %, contre 5 à 10 % actuellement.

Javry n'en est pas à son coup d'essai. En 2019, la PME dirigée par Maxence Lacroix avait déjà importé du café, mais cette fois-ci à bord d'une… goélette datant du 19ème siècle. Un projet imaginé par deux entreprises françaises : l'une bordelaise, Belco, spécialisée dans l'importation et le sourcing de café, et l'autre havraise, la compagnie de fret à la voile *Towt*.

Un prix final plus élevé

Depuis 2019, la donne a changé avec l'émergence des voiliers-cargos. *« Le voilier-cargo produit 90 % moins de CO2 qu'un porte-conteneurs conventionnel et permet d'emporter de plus grandes quantités »*, souligne Maxence Lacroix. Il n'en demeure pas moins qu'acheminer du café en voilier-cargo n'est pas anodin. Le principal écueil tient au coût du transport. Si la facture a été divisée par cinq en cinq ans, l'écart reste significatif : il faut compter cinquante centimes par kilo de café avec un porte-conteneurs contre un euro pour un trajet identique à la voile.

2.

Pour compenser le prix final plus élevé, *Javry* mise sur une chaîne de production limitant le nombre d'intermédiaires au strict minimum. Entre le caféiculteur en Colombie et l'entreprise belge, il n'y a que deux acteurs : l'importateur (*Belco*) et l'armateur (*Towt*).

En 2024, *Javry*, propriété du groupe belge Fountain, réalisera 3 millions d'euros de chiffre d'affaires, essentiellement en Belgique (75 % du chiffre d'affaires) et en France (20 %). La PME, qui compte *Rotschild*, *Nuxe*, *Too Good To Go* et *Saint-Laurent* parmi ses clients, génère des revenus via la commercialisation de café, mais aussi en vendant ou en louant des machines à café.

L'anti-Starbucks

En 2015, lorsque Maxence Lacroix a racheté le fonds de commerce, après une première expérience entrepreneuriale dans la réparation de smartphones, *Javry* n'enregistrait que 1000 euros de revenus mensuels. Àl'époque, il venait tout juste d'achever son école de commerce et envisageait de faire carrière dans le consulting pour *« bien gagner sa vie »*. Il est finalement devenu le président d'une entreprise qui a placé *« l'éthique et l'éco-responsabilité »* au cœur de son modèle économique.

Javry est une sorte d'anti-Starbucks ou d'anti-Nespresso. Maxence Lacroix, qui assure ne *« pas aimer critiquer les autres entreprises »*, reconnaît qu'entre les deux multinationales du café et *Javry*, *« les modèles et les idéologies sont très différents »*. *« On fait attention à la provenance de nos cafés, à la manière dont ils sont transformés. On cherche à réduire notre impact environnemental, tout en respectant les caféiculteurs qui produisent le café de manière artisanale. »* Car la décarbonation du café se joue aussi directement dans les plantations, bien avant que les voiliers-cargos n'embarquent le café.

Thibaut Veysset