

Huissiers, leur univers impitoyable

3/5

JUSTICE

Lobbying intensif, business de la dette, pratiques qui s'éloignent du cadre légal, profession muselée... « Le Soir » s'est plongé pendant plusieurs mois dans l'univers des huissiers de justice où quelques sheriffs - poids lourds de la profession - font littéralement la loi. Une enquête en cinq volets réalisée avec le soutien du Fonds pour le journalisme en Fédération Wallonie-Bruxelles.

La vie de château de Michel Leroy, roi du recouvrement des très petites factures



L'huissier bruxellois a bâti sa fortune en inventant le recouvrement de masse des factures de quelques euros. Il savoure son succès avec un brin d'extravagance.

AMANDINE CLOOT
XAVIER COUSINE
MARGOT VERMEYLEN

Leroy & Partners. Tout Bruxellois ayant un jour oublié de payer une facture d'hôpital ou une redevance de parking a vu ce nom apparaître sur une lettre d'huissier. L'étude est omniprésente à Bruxelles. A sa tête : Michel Leroy. Très influent, longtemps membre de feu le Cercle de Lorraine, on dit de lui « qu'il a ses entrées partout » dans la capitale.

Implanté à Ixelles, Leroy & Partners est le deuxième plus gros employeur du secteur. Avec au moins sept huissiers, plusieurs candidats à la profession, dont les deux filles du patron, et près de cent employés.

Le secret du succès ? Michel Leroy aime raconter qu'il est l'inventeur du « recouvrement de masse de très petites factures ». L'idée lui serait venue il y a une vingtaine d'années au cours d'un repas mondain. Un directeur d'hôpital bruxellois se plaint alors de milliers de très petites factures impayées, de quelques euros parfois, pour lesquelles engager une procédure en recouvrement judiciaire est trop onéreux. Leroy propose de prendre en main les dossiers en envoyant des rappels « à l'amiable » avant la phase judiciaire, avec son entête d'huissier. Il mise sur le fait que son nom aidera à convaincre les payeurs retardataires. Et il a un argument de choc : il le fera gratuitement, sans aucun coût pour l'hôpital. Le recouvrement amiable n'étant encore que très peu encadré à l'époque, l'huissier explique qu'il se rémunérera sur les frais divers facturés aux débiteurs. L'idée rencontre rapidement un franc succès et Leroy gagne année après année en puissance sur le marché du recouvrement. La structure de son activité change progressivement : alors que la plupart des petites études ne font que du judiciaire, ou presque, la part d'amiable de Leroy monte à 80 %, pour 20 % de judiciaire. Et ça paye : en dix ans, le nombre d'employés de l'étude d'huissier et sa marge brute se multiplient par trois, atteignant près de 5 mil-

lions d'euros en 2012.

Sauf que des enquêtes, notamment menées par le Centre d'appui-médiation de dettes et par la RTBF, révèlent que pendant plusieurs années, l'étude Leroy a appliqué dès la phase amiable les frais propres à la phase judiciaire. Le réseau hospitalier Chirec mettra d'ailleurs fin à sa collaboration avec l'étude Leroy après avoir constaté « beaucoup plus de plaintes sur la phase de contentieux, une écoute moins humaine et un nombre de passages en phase judiciaire nettement plus conséquent ».

Un train de vie de monarche

Michel Leroy, lui, mène la grande vie. « Leroy était très peu à l'étude. Et quand il venait, c'était un touriste dans sa propre boîte. Lui, il est dans son château », se souvient un ancien salarié.

Car, quand il n'est pas à Bruxelles, Michel Leroy vit dans le château qu'il possède à Hannut, en province de Liège, via sa société MCL Real Estate. La construction, de style Empire, dénommée « château de Moxhe », date du début du XIX^e siècle. Rénovée façon « nouveau riche », selon ses voisins, la large bâtisse blanche surplombe un parc paysager de près de dix hectares, composé de pâtures, de bois et de deux larges étangs. Ses anciens employés murmurent y avoir déjà été conviés à des fêtes aussi somptueuses

que kitsch. Un voisin témoigne : « deux fois par an, des magnifiques (et coûteux) feux d'artifice sont tirés du château », pour lesquels l'huissier bénéficierait de dérogations spéciales - les seules accordées à un particulier dans la commune. « Certaines de ces fêtes sont des soirées costumées, et on voit alors les gens passer déguisés ».

Et, pour les curieux, pas besoin d'une visite guidée pour entrevoir son train de vie : l'huissier s'en charge lui-même sur son compte Instagram, jusqu'ici public. Il y poste régulièrement des photos qui dévoilent sa passion pour les cigares et l'alcool : rhum 30 ans d'âge et Dom Pérignon Vintage 2012 - comptez entre 150 et 300 euros la bouteille. Entre deux clichés de cigares ou de bouteilles, on trouve également des photos de soirées costumées à Venise à au moins 1.500 euros l'entrée, une flasque siglée « Courchevel », une pochette estampillée « Gatsby at Moxhe », une dégustation de caviar, une escapade dans les Maldives dans un hôtel à 3.000 euros la nuit et des photos (de cigares toujours) à Saint-Bart, dans les Antilles.

Michel Leroy poste des photos qui dévoilent sa passion pour les cigares et l'alcool : rhum 30 ans d'âge et Dom Pérignon Vintage 2012. © DR.



Michel Leroy expose son train de vie sur Instagram. Ici, une soirée costumée à Venise (au moins 1.500 euros l'entrée). © DR.

DIESELGATE

Plus de 200.000 décès prématurés en Europe

La vaste fraude sur les émissions nocives des moteurs diesel a permis la vente de millions de véhicules plus polluants qu'annoncés. Quelque 124.000 décès auraient pu être évités, près de 100.000 pourraient l'être encore, selon une étude européenne.

BENOÎT JULY

Dix ans après l'éclatement du Dieselgate, ce vaste scandale de fraude aux émissions de véhicules fonctionnant au diesel, on en sait davantage sur son impact sanitaire. Il est colossal et se résume en un chiffre : 205.000 décès prématurés à l'échelle de l'Union européenne et du Royaume-Uni, sur la période 2009-2040 - soit entre l'année au cours de laquelle ont commencé à circuler les premiers véhicules trafiqués et celle où les derniers seront arrivés en fin de vie.

De quoi parle-t-on ? D'un scandale qui, pour rappel, a éclaté en 2015 à la suite de la découverte par l'Agence américaine de protection de l'environnement que Volkswagen trafiquait ses moteurs pour qu'ils répondent aux normes en laboratoire alors que leurs émissions en conditions réelles étaient significativement plus élevées. Il est apparu par la suite que les véhicules produits par d'autres constructeurs automobiles émettaient eux aussi des niveaux de substances polluantes plus élevés qu'annoncés.

Deux fois la norme légale

Le rapport publié par le Crea (Centre de recherche sur l'énergie et l'air pur) estime, sur cette base, les impacts sur la qualité de l'air et la santé humaine des émissions excédentaires (soit deux fois la norme légale) de NO_x, l'un des polluants les plus nocifs émis par la combustion du diesel. Des impacts qui, c'est l'un des enseignements de l'étude, ne se limitent pas au passé mais engagent aussi l'avenir compte tenu des millions de véhicules concernés qui sont encore en circulation. Rappelons en effet que plus de la moitié des véhicules immatriculés dans l'UE en 2015 étaient motorisés au diesel, cette part n'ayant que progressivement décliné par la suite.

S'agissant du passé (2009-2024), l'étude évalue donc à 124.000 le nombre de décès prématurés, à 98.000 les nouveaux cas d'asthme chez les enfants et à 15 millions le nombre de jours d'arrêt pour maladie. S'agissant du futur, les auteurs estiment que 81.000 décès supplémentaires pourraient être enregistrés d'ici 2040, justifiant donc l'impact de 205.000 décès évoqué plus haut. Si, enfin, on tient compte de la totalité des émissions toxiques et pas seulement celles qui excèdent la norme, l'étude estime la « facture » globale à plus de 300.000 décès prématurés...

Encore possible d'agir

« Des milliers de vies fauchées, d'innombrables enfants souffrant d'asthme et un immense fardeau de maladies chroniques. Il s'agit d'une crise qui laissera des séquelles pendant longtemps », prévient dès lors Jamie Kelly, auteur principal de l'étude qui souligne qu'en l'état aucune mesure n'a été prise à large échelle pour retirer les véhicules de la circulation.

« Ce rapport montre l'importance des nuisances sanitaires et économiques qui continuent à être causées par ces véhicules diesel. Une intervention immédiate des gouvernements et des constructeurs automobiles pourrait réduire les dommages futurs et permettre des avantages sanitaires et économiques significatifs », appuie le rapport qui souligne qu'à l'heure actuelle environ 40 millions de tels véhicules « continuent de polluer les routes européennes. » Seuls divers procès, comme en Belgique, ont ouvert la voie à des indemnisations financières des propriétaires des véhicules concernés, quatre anciens dirigeants de Volkswagen ayant par ailleurs été condamnés il y a quelques jours par la justice allemande à la suite d'accusations relatives à une « fraude en bande organisée », notamment.