

Médiation Solutions peut vous aider à régler à l'amiable

CHRISTIANE DUMONT
christiane.dumont@tc.tc

Si le projet de loi 28 instituant le nouveau Code de procédure civile est adopté, les avocats seront tenus de proposer à leurs clients un mode privé de règlement de leurs différends avant d'aller en cour. À Saint-Jean-sur-Richelieu, l'équipe multidisciplinaire de Médiation Solutions est fin prête à offrir ce type de service qui est appelé à prendre de l'expansion.

Jacques Lalanne, membre de l'Institut de médiation et d'arbitrage du Québec (IMAQ), n'en est pas à ses premières armes en solution de conflits. Ce conseiller en ressources humaines rappelle qu'il est intervenu dans une entreprise où les relations de travail entre la direction et les 350 employés laissaient à désirer. En trois ans, le nombre de griefs est passé de 372 à 137, puis à 18, et la quatrième année, il n'y en a eu aucun. Une histoire qui illustre la force de la médiation en entreprise.

LE TEMPS QUI COMPTE

L'avocate Jocelyne Robichaud affirme qu'en droit familial, quatre à six rencontres suffisent pour régler la majorité des cas. Michel Rémillard, membre de l'IMAQ et exerçant en médiation sociale, estime que lorsque les parties sont déterminées à régler, il suffit d'un après-midi pour y parvenir.

En contre-exemple, cet ancien agronome et coach en vente cite un conflit

qu'il a dû subir parce que l'autre partie refusait la médiation. L'affaire a traîné pendant six ans avant d'être réglée à son avantage. Mais ce fut au terme de poursuites jusqu'à la Cour supérieure et la Cour d'appel, «très coûteuses en frais humains et judiciaires, avec des avocats dont le taux horaire s'élevait à 300\$».

La médiation sociale permet de régler les problèmes surgissant à l'intérieur d'un syndicat de copropriétaires ou en relations de travail, par exemple.

UNE PRATIQUE MÉCONNUE

Exercée depuis longtemps pour régler les litiges commerciaux en Ontario, la médiation reste méconnue au Québec, où les gens s'imaginent qu'ils devront couper la poire en deux ou subir des engueulades, estime un autre membre de l'équipe, Claude Duval. Il précise qu'il n'en est rien, que le médiateur est une instance neutre, et que les parties peuvent s'exprimer sans renoncer à leur droit d'agir en justice.

Cet entrepreneur, qui a aussi siégé au Comité d'éthique de la Corporation des maîtres-électriciens pendant quatre ans, intervient, entre autres, dans les situations opposant des entrepreneurs à leurs fournisseurs ou à des clients.

Jocelyne Robichaud, avocate familiale et médiatrice familiale accréditée, a été sensibilisée à la médiation dès 1986. À cette époque, les divorcés sortaient meurtris des procédures,



Les cinq membres du cabinet Médiation Solutions, Jacques Lalanne, Jocelyne Robichaud, Michel Rémillard, Anna Fortin et Claude Duval.

et les enfants en étaient souvent les victimes, car ils servaient parfois de monnaies d'échange. Elle affirme qu'aujourd'hui, même soumis devant la Cour supérieure, 85% des dossiers se règlent par la médiation, «parfois à la dernière minute». Il reste que dans 15% des cas, les gens «ont besoin d'aller au tribunal et que cela fait partie d'une thérapie, d'un dernier recours», ajoute l'avocate qui est membre du Barreau.

SERVICES PRIVÉS

Anna Fortin, coach certifiée et

formatrice en communication non violente, intervient une fois l'entente conclue, lorsque les parties ont des difficultés à la mettre en œuvre. Elle précise que si elles ne sont pas satisfaites d'un règlement, les parties peuvent toujours retourner en médiation.

Pour l'instant, les services de médiation sont privés, à l'exception de l'assistance juridique allouée en droit familial. Les deux parties se partagent les honoraires du médiateur, dont le tarif horaire oscille autour de 200\$. ■

OPINIONS

Un manque de vision pour le train de banlieue

Monsieur le directeur,

Le débat organisé par l'organisme L'Éco-Train, le 7 octobre dernier, a mis à jour le manque de vision des candidats à la mairie de Saint-Jean-sur-Richelieu.

En effet, les statistiques semblent le confirmer, les Johannais quittent le foyer plus tôt le matin et passent plus de temps sur nos routes. Bref, notre ville se transforme en banlieue.

Cela n'est pas étranger au maire Gilles Dolbec, aux déboisements massifs (Douglas ou l'Île), à la mer de bungalows luçoise et de grandes surfaces. Il faut en être conscient. Rares sont ceux qui ont démontré cette lucidité.

Les Johannais vont à Montréal ou Longueuil à chaque jour pour des raisons professionnelles et/ou culturelles (restos, musées, hockey). Pour pouvoir payer leurs maisons, les Johannais doivent avoir des emplois de qualité, soit dans des secteurs de pointe.

Malheureusement, ces emplois sont rares à Saint-Jean. Ils sont à Longueuil et Montréal. La raison est assez simple: il n'y a pas d'université à Saint-Jean-sur-Richelieu. Une université génère des médecins, des infirmières, des professeurs, des ingénieurs, des chercheurs

(qui fondent leurs compagnies high tech dans des condos industriels), des artistes, des penseurs. Des métiers créatifs, donc fortement rémunérés.

Aucun candidat ne propose de bâtir une université à Saint-Jean-sur-Richelieu, ou du moins, de réserver des terrains pour ce faire. Personne n'a même pensé rêver à un CHUHR... On peut donc se poser des questions sur leur sérieux lorsqu'ils parlent de nouvelle économie...

Il est clair que le prochain maire verra le nombre d'habitants passer le cap des six chiffres, qu'il le désire ou non. Il pourra, au mieux, ralentir l'atteinte de ce moment charnière, le temps de mieux préparer la ville et ses finances aux nouveaux défis qui l'attendent.

Pendant ce temps, les rames 17 et 18 du 1000, de la Gauchetière sont pleines le soir. Simultanément, le Vieux-Saint-Jean est affligé par un problème de pauvreté aiguë. Le Vieux-Iberville n'est guère plus riche. L'activité économique a été déplacée sur l'axe Pierre-Caisse/Omer-Marcil et Séminaire très Nord (Pasquier-Canadian Tire-Wal Mart).

Dans ce sens, la «construction» d'un train de banlieue apparaît comme une solution à moyen terme plus

qu'acceptable, le temps que l'industrie fasse sa conversion vers une économie du savoir. Cela permettrait aux gens de NDA/Centre-Ville/Iberville de relier le centre-ville de Montréal en 40 minutes, qu'il y ait de la poudrière sur la 35 ou des travaux (!!!).

Il est clair que l'essor de ces quartiers et leur revitalisation sera plus aisée, même sans l'octroi de coûteuses subventions à la rénovation. Un nouveau PPU, permettant la construction de tours à condos dans NDA permettra de faire revenir la richesse au centre-ville une fois le train actif.

Évidemment, il y a des coûts. Qui veut noyer un chien l'accuse de rage; c'est malheureusement ce genre de procès de l'AMT (et du train, par extension) que font certains candidats. On notera cependant que le prix de l'essence est souvent plus élevé à Saint-Jean que dans les banlieues desservies par l'AMT, qui paient une taxe sur l'essence (pas nous). Cela semble démontrer que les détaillants pétroliers johannais empochent la taxe qui irait normalement à l'AMT et paierait une partie dudit train.

Ultimement, tant qu'une étude ne sera pas faite, il sera impossible de quantifier quel est ce coût, le type de financement disponible pour le réaliser

et la ventilation des charges assumées par Québec, par Ottawa, par l'AMT, par les automobilistes, par les utilisateurs et par les contribuables Johannais sur leurs comptes de taxes.

Il faut se garder de croire à des solutions miracles ou préconçues, comme la permanence de la 96 vers le 1000, De la Gauchetière ou le plan tordu de 96/SLR. Le 1000, de la Gauchetière arrive à sa saturation, surtout entre 16-17 heures, que ce soit pour Longueuil ou Saint-Jean.

L'autoroute 10 est bouchée, qu'on y soit en 96 ou en auto solo. Penser que l'on diminuera le temps de transit vers Montréal (TTVM) en ajoutant un transfert à Brossard pour le SLR doit être démontré. Étant utilisateur de la 96, j'en doute fort. Penser aussi que l'on élargira magiquement la 10, c'est ignorer l'importance de la protection écologique du bois de Brossard et de la rainette faux Grillon s'y trouvant.

À vrai dire, la question est de savoir: combien de temps les Johannais sont-ils prêts à poireauter dans le trafic des routes/autoroutes 10/35/104 ou au cauchemardesque dix/30 avant d'assumer d'être les banlieusards qu'ils sont?

Frédéric Picard
Saint-Jean-sur-Richelieu ■