

Rapport d'investigation du coroner

Loi sur les coroners

POUR la protection de LA VIE humaine

concernant le décès de

 
2024-09405

Le présent document constitue une version dénominalisée du rapport (sans le nom du défunt). Celui-ci peut être obtenu dans sa version originale, incluant le nom du défunt, sur demande adressée au Bureau du coroner.

Me Rudi Daelman
Coroner

BUREAU DU CORONER		
2024-12-10 Date de l'avis	2024-09405 N° de dossier	
IDENTITÉ		
██████████ Prénom à la naissance	██████████ Nom à la naissance	
18 ans Âge	Féminin Sexe	
Sainte-Justine-de-Newton Municipalité de résidence	Québec Province	Canada Pays
DÉCÈS		
2024-12-10 Date du décès	Salaberry-de-Valleyfield Municipalité du décès	
Saint-Clet Lieu du décès		

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

Mme ██████████ ██████████ est identifiée visuellement par ses proches à l'Hôpital du Suroît.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Le 10 décembre 2024 vers 7 h 20, Mme ██████████ quitte le domicile familial pour se rendre à ses cours à Vaudreuil-Dorion qui débutent à 8 h 30. Selon une proche, Mme ██████████ n'est pas en retard et n'est pas pressée. Elle utilise une petite voiture de marque Toyota modèle Yaris 2009 pour faire le trajet qu'elle connaît bien.

À 7 h 36, la conductrice circule sur le chemin Sainte-Julie à Saint-Clet, direction ouest. Elle dérape et perd la maîtrise de son véhicule automobile dans une courbe à proximité de la Route 201. La voiture de Mme ██████████ se retrouve dans la voie inverse de la circulation et est percutée violemment par un autre véhicule automobile qui se dirige en sens contraire. Sa voiture est tamponnée à l'arrière avec une prédominance des dommages du côté de la conductrice.

Dans les instants qui suivent la collision, à 7 h 37, un appel au 9-1-1 est fait par un citoyen pour une demande de soutien médical d'urgence. Un pompier qui n'est pas en service, témoin de l'événement, intervient et débute immédiatement les manœuvres de réanimation cardio-respiratoire (RCR) sur Mme ██████████ qui ne respire plus.

En un temps bref, un premier véhicule de la Sûreté du Québec de la MRC de Vaudreuil-Soulanges Ouest se présente sur les lieux. Le policier prend en toute hâte la relève pour l'exécution des manœuvres de réanimation sur Mme ██████████ en attendant l'arrivée des ambulanciers.

À 7 h 48, les techniciens ambulanciers paramédics de la Coopérative Techniciens Ambulanciers Montérégie sont à leurs tours près de la victime et constatent que Mme ██████████ est en arrêt cardio-respiratoire. Ils continuent sans relâche les manœuvres de réanimation déjà entreprises.

À 8 h 08, sans arrêter les tentatives de rétablir la respiration de Mme ██████████ l'ambulance la transporte vers l'urgence de l'Hôpital du Suroît.

Le code bleu est signalé indiquant au personnel médical de l'urgence de cet hôpital la présence imminente d'une personne en arrêt-respiratoire. À 8 h 24, sans perdre de temps, Mme [REDACTED] est prise en charge par le personnel soignant de l'urgence dont interviennent deux urgentologues. Elle est rapidement transportée dans la salle des traumatismes pour tenter de la réanimer.

Mme [REDACTED] est en asystolie tout au long des différentes interventions. Malgré les tentatives de réanimation par l'équipe médicale d'urgence, l'arrêt des manœuvres de la réanimation est ordonné à 8 h 42.

Le décès de Mme [REDACTED] est constaté officiellement par les deux médecins de l'Hôpital du Suroît à 8 h 42, le 10 décembre 2024.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Un examen externe est pratiqué le 10 décembre 2024 à 19 h 10 au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale, à Montréal. Cet examen externe permet de constater l'absence de toute lésion traumatique ou suspecte.

Une tomodensitométrie (autopsie virtuelle) du corps entier, sans injection de produit de contraste, est pratiquée le 11 décembre 2024 à 20 h 01 à l'Institut de cardiologie de Montréal. Cette autopsie virtuelle permet de constater de multiples fractures avec notamment, une importante fracture de la colonne cervicale à C2-C3.

Des prélèvements effectués lors de l'examen externe ont été analysés au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale, à Montréal. L'éthanol sanguin n'est pas détecté et les analyses toxicologiques n'ont pas mis en évidence la présence de drogues usuelles et d'abus dans le milieu biologique analysé dans les limites des méthodes effectuées.

ANALYSE

Mon investigation ne cherche pas à identifier un responsable dans le décès d'une jeune femme âgée de 18 ans, mais plutôt à comprendre et à identifier les facteurs qui ont contribué à l'événement tragique pour définir les actions qui doivent être prises pour tenter d'éviter qu'un tel événement se produise à nouveau.

Selon les différents documents mis à ma disposition ainsi que les versions de plusieurs témoins des faits, le chemin Sainte-Julie à Saint-Clet, plus particulièrement la courbe où s'est produit l'accident, est glacé cette matinée du 10 décembre 2024 vers 7 h 30.

Un accident de la route n'est pas, en général, l'aboutissement d'un seul facteur. Plusieurs facteurs contribuent aux risques d'un accident d'automobile dont, les réflexes du conducteur, la vitesse du véhicule, l'état et l'entretien de celui-ci, l'état de la chaussée et le degré de la courbe, les conditions météorologiques. Ils sont tous, à titre d'illustration, des facteurs qui peuvent contribuer aux risques d'un accident de la route ou à l'enchaînement des événements d'un tel accident.

Mme [REDACTED] est une jeune conductrice. Elle obtient son permis de conduire le 28 novembre 2023. Je constate qu'il s'agit de son deuxième hiver au volant d'un véhicule automobile. Malgré son jeune âge, une proche de Mme [REDACTED] confirme qu'elle est une

personne très sécuritaire lorsqu'elle conduit une voiture et n'est pas du tout téméraire. Pour éviter de prendre l'autoroute et de circuler à une grande vitesse, Mme [REDACTED] se dirige toujours vers la Route 201 par le chemin Sainte-Julie pour rejoindre la Route Cité-des-Jeunes. Elle emprunte les différents rangs et artères principaux des villages pour se rendre à son école située à Vaudreuil-Dorion. Effectivement, Mme [REDACTED] n'a pas une grande expérience comme conductrice, mais son comportement lorsqu'elle conduit, n'est pas du tout mis en cause.

Le chemin Sainte-Julie est une zone limitée à 80 km/h puisqu'elle constitue une route à double sens de circulation, sans aucun séparateur central. Lorsque les automobilistes arrivent dans la courbe où Mme [REDACTED] est victime d'un accident, la vitesse autorisée par la loi n'est pas réduite, elle est toujours de 80 km/h. Je note qu'aucun témoin de l'accident informe les policiers que la jeune conductrice de cette petite Toyota Yaris 2009 circule à une grande vitesse juste avant la perte de contrôle et l'impact avec une autre automobile. Une vérification par les policiers des pneus de la voiture de Mme [REDACTED] m'indique que ces pneus sont usés, mais ont assez de crampons pour que son véhicule circule d'une façon sécuritaire en hiver. L'endroit où l'accident a lieu est une chaussée en bon état, en asphalte, plane et courbée. Par contre, elle est glacée au moment de l'accident.

Une route glacée ou une portion d'une route glacée représente un risque sérieux de sécurité pour la circulation routière, surtout dans une courbe. En cette période hivernale, la température au matin du 10 décembre 2024 à Saint-Clet avoisine le -3 °C et nécessite un entretien assidu du réseau routier de l'endroit afin de sécuriser le déplacement des usagers de la route.

Il appartient au ministère des Transports et de la Mobilité durable (ci-après le Ministère) de s'assurer, lors d'épandage de matériaux sur les routes du Québec (sel, mélange sel-abrasif, gravier, sable ou autre), que les pratiques d'épandage soient respectées conformément aux chartes établies. À cet effet, un *Guide des bonnes pratiques d'épandage* est mis à la disposition du personnel opérationnel afin de remplir efficacement le mandat d'entretenir le réseau routier de la province du Québec pour la sécurité de tous les usagers de la route.

Pour la région du village de Saint-Clet, l'octroi du contrat d'entretien des routes d'une longueur de 85,148 kilomètres est donné à une firme privée. Cette firme privée utilise des équipements de déneigement dont les véhicules sont munis d'un système de télémétrie. Ce système permet au gestionnaire des véhicules utilisés qui opèrent, entre autres sur le chemin Sainte-Julie, de relever la date du circuit emprunté, l'heure, la vitesse du véhicule, le taux d'épandage en kilogramme des matériaux utilisés et deux autres actions dont l'activation de l'épandage et celui du grattage. La télémétrie est un système qui est exigé par le Ministère pour avoir une meilleure surveillance de ses contrats.

Le 11 mars 2025, une visioconférence avec la responsable de la Planification de gestion des infrastructures du Ministère et le technicien en viabilité hivernale et chef des opérations par intérim pour le Centre de services de Saint-Hyacinthe, m'informe que le devis d'entretien hivernal et le cahier des charges et devis généraux qui lie le prestataire de services au Ministère, l'oblige d'attirés trois (3) camions sur l'ensemble du circuit de Saint-Clet pour parcourir l'intégralité des 85,148 kilomètres de ce village.

Mon investigation m'apprend également que la télémétrie des véhicules numéros 0051 et 0052 qui furent utilisés dans la nuit du 9 au 10 décembre 2024 à Saint-Clet ne fonctionnait pas, contrairement aux exigences du Ministère. Dans de telles circonstances, il est impossible pour le personnel du mandant (le Ministère) de voir exactement en temps réel ou

en différé, où se trouvent ces véhicules sur le circuit compte tenu du dysfonctionnement de la télémétrie. Je note que le personnel du Ministère ne regarde pas en continu la télémétrie des véhicules en activités et l'exercice n'est pas fait dans la journée du 9 décembre 2024, ni dans la nuit du 9 au 10 décembre 2024.

Selon les documents qui me sont transmis concernant la télémétrie du véhicule portant le numéro 0053, l'activation de l'épandage et du grattage était inactive en fin de soirée du 9 décembre 2024 et durant la nuit du 9 au 10 décembre 2024. Par conséquent, plusieurs données nécessaires à la surveillance du contrat d'entretien du secteur de Saint-Clet ne sont pas disponibles pour le Ministère. En plus de la télémétrie non fonctionnelle des véhicules 0051 et 0052, le rehaussement de la surveillance de ce contrat par le Ministère est réduit pour cette période spécifique.

Préalablement à la visioconférence du 11 mars 2025, un entretien téléphonique avec la coordonnatrice du Module Études et analyses du ministère des Transports et de la Mobilité durable ne m'apporte pas d'éclaircissement sur le fait que l'activation d'épandage et de grattage du véhicule 0053 est inactive. Un courriel de ce département, daté du 6 février 2025 et transmis à la Sergente enquêtrice de la Sûreté du Québec de la MRC de Vaudreuil-Soulanges Ouest, m'indique effectivement que la télémétrie n'est pas active sur ce véhicule, mais que l'épandage a eu lieu aux dates concernées si on se fie à une déclaration faite au Ministère par le prestataire de services du déneigement et déglacage.

Par contre, selon ce courriel, seulement deux (2) camions (le 0048 et le 0053) ont entretenu le chemin Sainte-Julie entre le 7 décembre et le 10 décembre 2024. La dernière fois que le véhicule 0048 a circulé sur le chemin Sainte-Julie remonte au 8 décembre 2024 à 9 h 02. En aucun moment, il n'est question des véhicules 0051 et 0052 sur le chemin Sainte-Julie à Saint-Clet dans la nuit du 9 au 10 décembre 2024.

Selon la responsable de la Planification de gestion des infrastructures du Ministère, l'entrepreneur a une obligation de résultat en fonction des exigences contractuelles qui peuvent être différentes dépendamment des routes. Cette position amenant la conséquence que le Ministère porte son attention principalement sur le résultat des tâches et des activités du prestataire de services et non de la façon qu'elles sont exécutées.

Le chemin Sainte-Julie est bordé de champs. La neige combinée au vent constitue une zone vulnérable et propice à la formation de glace sur la chaussée. Les probabilités de glissement sont plus élevées sur le chemin Sainte-Julie et cette situation est connue par le Ministère d'où la désignation de point critique, particulièrement pour la courbe où la jeune victime a perdu la vie. L'entrepreneur doit porter une attention particulière à cet endroit. Il doit décider des opérations qu'il doit entreprendre au moment opportun et selon ce qu'il constate puisqu'il est responsable du résultat. L'entrepreneur doit adapter son opération d'épandage et de déneigement en fonction des conditions météorologiques pour atteindre le résultat qui assure au Ministère que la chaussée est sécuritaire pour la protection des usagers de la route.

Les documents qui me sont transmis concernant la télémétrie du véhicule 0053 qui procède à l'entretien du chemin Sainte-Julie les 9 et 10 décembre 2024 m'informent que certaines informations sont malgré tout disponibles, dont la vitesse de ce véhicule.

À cet effet, dans les heures précédant la collision, à 22 h 30 le 9 décembre 2024, la vitesse du véhicule 0053 indique 68 km/h, ce qui semble contraire aux recommandations du Ministère si le prestataire de services procède à un épandage de matériaux à ce moment. Le

même scénario se reproduit à 23 h 14 et la vitesse du véhicule indique cette fois 61 km/h. Selon le *Guide des bonnes pratiques d'épandage*, il est important et recommandé de ne pas excéder une vitesse de 40 km/h lors de l'épandage des matériaux afin de ne pas les disperser hors de la route. De plus, la vitesse du véhicule doit encore diminuer lorsqu'il arrive à un endroit qui est considéré comme un point critique afin de s'assurer que les matériaux utilisés soient bien étendus et dispersés sur la chaussée et non vers l'extérieur, tel qu'une pente, une intersection, un pont ou simplement une courbe comme dans le cas présent.

Le chemin Sainte-Julie où la collision a lieu est un espace ouvert, des champs sont présents des deux côtés de la route et permet effectivement au vent qui souffle de recouvrir plus facilement la chaussée d'une fine couche de glace, d'où l'importance d'être vigilant lors de l'épandage des matériaux à cet endroit et surtout de respecter les recommandations du Ministère. Selon la responsable de la Planification de gestion des infrastructures du Ministère, elle n'est pas en mesure de me confirmer si en fin de soirée le 9 décembre 2024, le camion 0053 ne faisait que surveiller le chemin Sainte-Julie sans épandage ou s'il déposait des matériaux à une vitesse non recommandée par le Ministère.

Au bénéfice du prestataire de services, selon les données disponibles concernant le camion 0053, la vitesse est conforme aux recommandations du *Guide des bonnes pratiques d'épandage* soit, 32 km/h, dans la nuit du 10 décembre 2024 à 2 h 51. Par contre, l'activation des actions d'épandage et de grattage est toujours inactive. Ce véhicule qui procède à l'entretien du chemin Sainte-Julie est de retour à 5 h 08, le 10 décembre 2024 et sa vitesse est de 38 km/h. L'activation d'épandage et de grattage est toujours inactive.

Le 20 mars 2025, je recevais par courriel l'information que le véhicule 0052, dont la télémétrie n'est pas activée, avait également circulé sur le chemin Sainte-Julie dans la nuit du 9 au 10 décembre 2024, sans autre précision pouvant me confirmer si ce véhicule avait procédé ou non à une opération d'épandage ou de grattage dans les heures précédant l'accident mortel. Cette information concernant la présence du camion 0052 sur le chemin Sainte-Julie à Saint-Clet n'est pas concordant avec le courriel du 6 février 2025 qui m'informe que seuls les véhicules 0048 et 0053 ont entretenu le chemin Sainte-Julie entre le 7 décembre et le 10 décembre 2024.

Avec le courriel du 20 mars 2025, j'obtenais également l'information à l'effet qu'un patrouilleur du Ministère s'est présenté sur les lieux de l'accident, le 10 décembre 2024 vers 9 h, afin de constater l'état de la chaussée et son environnement. L'inspecteur du Ministère est d'avis que les conditions météorologiques et de surface au moment de l'accident impliquent le verglas et que le site de l'accident est partiellement glacé. Il confirme la présence de matériaux au sol soit, du fondant et de l'abrasif.

Toute la consommation d'abrasif et de sel est documentée. Elle est transmise par l'entrepreneur qui doit aller saisir les quantités dans le registre des opérations hivernales du Ministère. Dans son devis, ce prestataire de services a l'obligation de déclarer au Ministère les quantités de sel et d'abrasifs qu'il épand quotidiennement sur son circuit. Il est à noter que le prestataire de services peut décider de la quantité qu'il utilise. Pour s'assurer que l'information que donne le prestataire de services est la bonne, le Ministère regarde le résultat, qu'importe la quantité utilisée. Selon la responsable de la Planification de gestion des infrastructures du Ministère, ils ne sont pas là pour lui dire quoi faire ni comment le faire, puisqu'en définitive, c'est le résultat qui compte pour le Ministère.

Le Ministère a un cadre de gouvernance de surveillance des services. Un inspecteur procède à vérifier les routes tous les 4 jours dans le secteur de Saint-Clet. Le dernier rapport

d'inspection remonte au 9 décembre 2024. Aucune non-conformité n'a été constatée par l'inspecteur du Ministère sur l'ensemble du réseau des 85,148 kilomètres du village de Saint-Clet, bien que la façon dont le Ministère surveille ses contrats d'hiver est basée sur la télémétrie, télémétrie qui n'est pas toujours disponible de toute évidence.

Selon la responsable de la Planification de gestion des infrastructures du Ministère, dans la nuit du 9 au 10 décembre 2024, le prestataire de services aurait utilisé un mélange de pierres et de sel pour aller chercher de l'adhérence.

Le problème est le débit journalier moyen hivernal du chemin Sainte-Julie (DJMH). La circulation routière est faible à cet endroit selon mon investigation. Le sel a comme désavantage que sans circulation pour l'activer, il n'est pas efficace, d'où l'importance d'augmenter la quantité d'abrasif et de pierres pour obtenir une meilleure adhérence pour éviter que les véhicules glissent (surtout dans une courbe). Selon le Ministère, les matériaux utilisés dans la nuit du 9 au 10 décembre 2024, étaient de l'abrasif de type AB-10 (du sable abrasif tamisé de moins de 10 mm et utilisé pour sabler les routes en hiver), ce qui respecte le devis de l'entrepreneur, mais le pourcentage d'abrasif par rapport au sel qui fut utilisé n'est pas connu.

À noter que chaque direction générale territoriale doit reprendre les devis types que le Ministère reçoit du Sous-ministériat à l'ingénierie. Rien ne peut être changé concernant les matériaux à être utilisés. Toutes les recettes sont indiquées et le Ministère n'a pas de l'attitude pour décider de modifier les devis, excepté qu'il peut bonifier certains aspects lorsqu'il identifie une zone problématique qui est répertoriée, comme la courbe du chemin Sainte-Julie à Saint-Clet.

Le 10 décembre 2024, une enquêtrice en collision niveau 2 de la Sûreté du Québec se rend sur le site de l'accident vers 9 h 46. Elle constate immédiatement l'état du chemin Sainte-Julie qui est extrêmement glacée selon ses dires et a de la difficulté à se déplacer à pied entre l'analyse de la scène de l'accident et la prise des relevés photographiques. Cette professionnelle en scène d'accident me confirme strictement la présence de cristaux de sel sur la chaussée et qui sont visibles sur certaines photographies. Elle m'informe que la glace semble plus épaisse à certains endroits et plus amincie au milieu, ce qui laisse présager effectivement que du sel a été appliqué. Finalement, la policière m'informe également qu'il n'y a pas eu de transfert entre la gomme des pneus de la petite Toyota Yaris et la chaussée puisqu'au moment du dérapage, les pneus du véhicule de Mme [REDACTED] n'avait plus aucune adhérence au sol à cause de la glace.

Bien que le patrouilleur du Ministère confirme la présence de matériaux sur le sol à l'endroit où Mme [REDACTED] a perdu la vie, plusieurs témoins affirment que le chemin Sainte-Julie était glacé au moment de l'accident. Des photographies prises par la technicienne en scène d'accident de la Sûreté du Québec montrent effectivement la présence de glace sur le chemin Sainte-Julie où l'accident eut lieu.

La fonction de l'épandage du véhicule 0053 n'étant pas activée, m'obligeant de ce fait à me fier sur la déclaration du prestataire de services et celle du patrouilleur du ministère des Transports et de la Mobilité durable que des matériaux furent dispersés sur le chemin Sainte-Julie, sans plus de détails. Le véhicule 0052 a également circulé sur le chemin Sainte-Julie dans la nuit du 10 décembre 2024 selon le courriel du Ministère daté 20 mars 2025, bien que celui du 6 février 2025 m'informait que seuls les deux véhicules numéros 0048 et 0053 avaient entretenu le chemin Sainte-Julie à cette période.

Compte tenu de l'état du chemin Sainte-Julie à Saint-Clet le 10 décembre 2024 vers 7 h 30 du matin, j'en arrive à la conclusion que les matériaux utilisés et dispersés sur cette route, dont la courbe où a perdu la vie Mme [REDACTED] ne semblent pas avoir été suffisants ou se sont avérés inefficaces. La cause et les circonstances de cet accident sont les conditions météorologiques et l'entretien du chemin Sainte-Julie à Saint-Clet. Le résultat qu'attendait le Ministère ne semblait pas au rendez-vous.

À la lumière de mon investigation et dans le but d'une meilleure protection de la vie humaine, je formulerai des recommandations dont j'ai eu l'opportunité de discuter avec les instances concernées.

En considérant les conclusions de l'autopsie ainsi que le bilan toxicologique et en analysant les circonstances qui entourent ce décès, je conclus à un décès accidentel.

CONCLUSION

Le décès de Mme [REDACTED] [REDACTED] est attribuable à un polytraumatisme consécutivement à une collision routière.

Il s'agit d'un décès accidentel.

RECOMMANDATIONS

Je recommande que la **municipalité de Saint-Clet, en sollicitant la collaboration du ministère des Transports et de la Mobilité durable :**

[R-1] Installe des haies brise-vent en bordure de la zone de la courbe du chemin Sainte-Julie, près de la route 201.

Je recommande que le **ministère des Transports et de la Mobilité durable :**

[R-2] Fasse une analyse des caractéristiques de l'environnement routier afin de déterminer quelle devrait être la limite de vitesse dans la zone de la courbe du chemin Sainte-Julie à Saint-Clet, près de la route 201;

[R-3] Bonifie le devis d'entretien hivernal impliquant son prestataire de services afin d'exiger une plus grande attention et intervention, notamment concernant les matériaux d'épandage utilisés pour assurer un meilleur entretien en conditions hivernales dans la zone de la courbe du chemin Sainte-Julie à Saint-Clet, près de la route 201;

[R-4] Bonifie le devis d'entretien hivernal impliquant son prestataire de services afin d'exiger que la télémétrie sur chacun de ses véhicules soit fonctionnelle en tout temps;

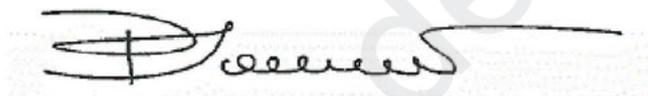
[R-5] Surveille plus régulièrement les données de télémétrie en temps réel des véhicules de son prestataire de services afin de s'assurer que les chemins soient toujours sécuritaires et en bon état d'entretien, conformément à ses obligations contractuelles.

SOURCES D'INFORMATION

Le présent rapport s'appuie sur plusieurs sources d'information :

- Le dossier médical de l'Hôpital du Suroît du Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Ouest concernant Mme [REDACTED] [REDACTED]
- Le rapport de tomodynamométrie de l'Institut de cardiologie de Montréal concernant Mme [REDACTED] [REDACTED]
- Le rapport d'expertise en toxicologie du Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale ;
- Le rapport d'intervention policière de la division Enquête Montérégie Ouest de la MRC de Vaudreuil-Soulanges Ouest ;
- Le rapport du ministère des Transports et de la Mobilité durable des activités de déneigement et de déglçage ;
- Le rapport du ministère des Transports et de la Mobilité durable concernant la télémétrie des véhicules d'entretien sur le chemin Sainte-Julie à Saint-Clet entre le 7 et le 10 décembre 2024 ;
- Des entretiens avec les personnes ressources du ministère des Transports et de la Mobilité durable en dates des 28 février et 11 mars 2025 ;

Je soussigné, coroner, reconnais que la date indiquée, et les lieux, les causes, les circonstances décrits ci-dessus ont été établis au meilleur de ma connaissance, et ce, à la suite de mon investigation, en foi de quoi j'ai signé, à Montréal, ce 7 juillet 2025.



Me Rudi Daelman, coroner