Avis sur les projets de *« Règlement sur le transport rémunéré des personnes par automobile » et « Règlement sur la formation des chauffeurs qualifiés » - Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*

Remis par la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (« COPHAN ») au Ministre des Transports du Québec

Août 2020

RÉDACTION
Olivier Collomb d'Eyrames – Responsable du comité transport

SOUS LA SUPERVISION DE
Paul Lupien- Président par intérim
Véronique Vézina- Contractuelle

AVEC LA COLLABORATION DE

Kéroul

Regroupement des utilisateurs du transport adapté et accessible de l'île de Montréal (RUTA-Montréal)

Regroupement des usagers du transport adapté de Sherbrooke métropolitain (RUTASM)

Regroupement des activistes pour l'inclusion au Québec (RAPLIQ)

Regroupement des aveugles et amblyopes du Québec (RAAQ)

Regroupement des organismes de personnes handicapées (03) (ROP 03)

DATE DE TRANSMISSION
Le 3 août 2020

La COPHAN est un organisme à but non lucratif incorporé en 1985 qui a pour mission de rendre le Québec inclusif afin d'assurer la participation sociale pleine et entière des personnes ayant des limitations fonctionnelles et de leur famille. Elle regroupe environ 50 organismes et regroupements nationaux et régionaux de personnes ayant tous les types de limitations fonctionnelles : motrices, organiques, neurologiques, intellectuelles, visuelles, auditives, troubles d'apprentissage, du langage, du spectre de l'autisme et de santé mentale.

Table des matières

Introduction 5

Enjeu 1 : Assurer une meilleure participation des parties prenantes 6

Enjeu 2 : Desservir les personnes nécessitant un véhicule adapté en dehors du transport adapté 7

Enjeu 3 : Assurer une formation adéquate du personnel chauffeur (Règlement sur la formation des chauffeurs qualifiés) 9

Enjeu 4 : Assurer l'information à la clientèle 11

Enjeu 5 : Assurer l'accessibilité des solutions technologiques 13

Enjeu 6 : laisser l'industrie innover pour les véhicules accessibles et adaptés 15

Enjeu 7 : Assurer la présence de rallonges ceintures 16

Annexe 1 : Normes d'accessibilité pour l'affichage 17

Liste des recommandations 18

Introduction

Le présent document contient les commentaires de la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN) sur les projets de *« Règlement sur le transport rémunéré des personnes par automobile » et « Règlement sur la formation des chauffeurs qualifiés » – Loi concernant le transport rémunéré de personne par automobile*.

Nous abordons ces règlements avec une lunette, celle d'un Ministère qui remet à l'industrie le volant et les clés du transport rémunéré des personnes par automobile tout en se donnant les outils pour monitorer et redresser. Nos commentaires visent donc à renforcer les pouvoirs du Ministre en la matière pour que la Loi prenne tout son sens pour les personnes handicapées.

Enjeu 1 : Assurer une meilleure participation des parties prenantes

La Table de concertation nationale du transport rémunéré de personnes par automobile, ci-après «la Table», s'est réunie une seule fois en avril 2020. Le changement de système est majeur, le comité n'a pu selon notre représentant avoir les échanges nécessaires à l'élaboration de solutions avec les autres parties prenantes pour proposer au Ministre des solutions consensuelles pour améliorer l'accès au transport rémunéré pour les personnes handicapées, notamment celles requérant des véhicules adaptés. Nous partons de loin en la matière avec une industrie du taxi à la traîne et de nouveaux joueurs ne possédant pas de flotte de véhicules adaptés pour les personnes handicapées. Les chances de réussite sont donc minimes sans échange entre les parties prenantes.

De plus, le délai de consultation sur les règlements, en plein été et avec un délai plus court que la normale n'aide pas. Il est encore temps que certains débats aient lieu, une instance de concertation existe, son mandat nous apparait clair, cela doit se passer dans les semaines à venir malgré le contexte de la COVID19, les vacances, les études de crédit, etc. Bref, avec de meilleures raisons de ne rien faire que celles que pourrait invoquer le Ministère pour ne pas avoir commencer les travaux avant avril.

Malgré cela, tel que le dit la Loi *« Cette table a pour objet de favoriser la concertation entre les principaux intervenants de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile au regard des diverses pratiques commerciales prévalant dans cette industrie dont, notamment, celles affectant le développement des ressources humaines, et de conseiller le ministre sur la réglementation de cette industrie et sur les mesures destinées à son développement, entre autres en lui présentant des recommandations qui font consensus. La Table peut également étudier les impacts de la présente loi sur les différents territoires, notamment en ce qui concerne le nombre de véhicules ».* Ne pas mobiliser la Table pour l'analyse des recommandations sur les projets de règlement nous apparait un mauvais message aux parties prenantes. Nous n'avons pas plus de temps que d'autres cet été, nous serons cependant là pour le Ministre s'il est clair que notre avis est souhaité et non juste souhaitable.

Recommandation 1 (hors règlement) :
Que le Ministre confirme formellement et au plus vite à la Table un blitz de rencontres pour l'analyse des recommandations et avis au Ministre.

Enjeu 2 : Desservir les personnes nécessitant un véhicule adapté en dehors du transport adapté

La *Loi sur le transport rémunéré de personnes par automobile* nous apparait faible en regard des droits qu'elle devrait assurer aux personnes handicapées. Néanmoins, elle indique notamment

- article 1 : *(…) elle vise à favoriser l'accès des personnes handicapées au transport par automobile, y compris celui offert avec une automobile adaptée(…).*
- article 152 : *Le répondant d'un système de transport doit prendre les moyens raisonnables afin qu'une automobile adaptée soit disponible dans les meilleurs délais possible pour répondre à une demande de course qui requiert l'utilisation d'une automobile adaptée. Il en est de même pour un répartiteur enregistré.*
- article 156 : *Le gouvernement peut prévoir par règlement, pour les territoires qu'il détermine, toute mesure visant à favoriser le déploiement et l'accessibilité des automobiles adaptées aux personnes handicapées.*

Le projet de *Règlement sur le transport rémunéré des personnes par automobile* propose de documenter la situation de l'offre et de la demande de véhicules adaptés et accessibles par une collecte de données par intervenant, un gain par rapport à la situation actuelle. Cependant, cette collecte doit avoir des conséquences opérationnelles, l'approche prise dans la Loi et le règlement sur le transport rémunéré des personnes par automobile qui en découle pour l'électrification des véhicules nous apparait plus sérieuse. Nous proposons d'ajouter au règlement l'obligation pour chaque intervenant, répondant comme répartiteur, de s'assurer de collaborer au mieux à l'offre de service pour les personnes handicapées. Nous sommes conscients que la SAAQ, répondant traditionnel de l'industrie du taxi, aura des pouvoirs limités et ne vise pas à remplacer la Commission des transports. Les changements à venir sont importants et vouloir tout prévoir ne garantit pas d'être prêt, cela garantit cependant l'inaction que la Loi ne permet pas. Le 10 octobre 2020, prêt pas prêt, le système change, nous proposons d'aller de l'avant en faisant confiance aux acteurs pour s'entendre, sous réserve que le règlement force la tenue de discussions concrètes entre les répondants, les répartiteurs et les associations de personnes handicapées. Cette demande n'est pas nouvelle, elle reflète une valeur qui nous semble caractéristique du MTQ comparativement à d'autres ministères, la volonté de laisser des marges de manœuvre aux acteurs locaux pour les enjeux de déplacements sur leurs territoires.

Recommandation 2:
Maintenir les dispositions de collectes de données sur les véhicules accessibles et adaptés tel que proposé.

Recommandation 3 :
Ajouter dans les renseignements à fournir pour le dossier de répondant et de répartiteur un plan de desserte en véhicules adaptés et accessibles comprenant notamment, une liste exhaustive des organisations impliquées dans ce plan et l'obligation d'un suivi à chaque date anniversaire.

Recommandation 4 :
Si le Ministre souhaite accorder une marge de manœuvre, étaler l'obligation de dépôt d'un document présentant l'échéancier et la liste des organisations projetés pour établir le plan de desserte en véhicules adaptés et accessibles ainsi que le dépôt et le suivi dudit plan de desserte. Nous suggérons la date du premier anniversaire de la délivrance de l'autorisation de répondant ou à la date du premier anniversaire de l'enregistrement du répartiteur pour l'échéancier et les organisations projetés, la deuxième date anniversaire pour le plan de desserte avec dépôt d'un suivi à chaque date anniversaire suivant.

Recommandation 5 :
Assurer la transparence des informations collectées et demander la publicisation des plans de desserte en véhicules adaptés et accessibles de chaque répondant et répartiteur.

Enjeu 3 : Assurer une formation adéquate du personnel chauffeur (Règlement sur la formation des chauffeurs qualifiés)

Nous comprenons que dans le chambardement actuel de la Loi, la COVID 19 et les échéanciers serrés, il faut être en mouvement. Il est regrettable que cela augure l'homéostasie pour cette partie du transport rémunéré des personnes que la Loi nous promettait d'améliorer. En ce moment, le travail s'organise du côté des formateurs. Le recyclage de formations actuelles risque d'être la solution retenue, plus économe en temps et en ressources humaines. Le *Règlement sur la formation des chauffeurs qualifiés* doit imposer la participation des personnes et les groupes qui les représente dans les contenus de formation, en vertu des lois qui mettent la participation citoyenne au cœur de l'action de l'État dont, notamment l'article 1.2 de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale*[1] et l'article 6 de la *Loi sur le développement durable*[2].
Selon l'article 13 du *Règlement sur la formation des chauffeurs qualifiés*, des chauffeurs ayant participé au projet pilote concernant les services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile sont exclus de suivre une formation. Le maintien de cette situation est pour nous un passe-droit et non une clause grand-père habituelle, si ce règlement cherche une équité elle doit être dans tous les aspects du transport rémunéré des personnes.

Recommandation 6 :
Inscrire une obligation de participation effective des organisations de personnes handicapées à la création et à la mise à jour des deux formations. La section III indique des ententes avec le Ministre, nous suggérons que cette entente contienne les noms et coordonnées de la ou des organisations de personnes handicapées associées au développement et à la mise à jour des deux formations. Cependant, nous laissons le soin au Ministre d'inscrire cette obligation au bon endroit pour qu'elle ait l'effet suggéré. La formulation pourrait s'inspirer de celle du Règlement sur le transport accessible des personnes handicapées du gouvernement canadien (RTAPH) qui exige que des personnes handicapées soient consultées pour la création de la formation. L'expérience des transporteurs publics en la matière, notamment la STM, pouvant aider à réfléchir cette participation active. Nous sommes ouverts à des mesures transitoires comme à

[1] Article 1.2 : « (…) les orientations suivantes guident l'Office, les ministères et leurs réseaux, les municipalités et les organismes publics ou privés : […] b) favoriser l'autonomie des personnes handicapées et leur participation à la prise de décisions individuelles ou collectives les concernant ainsi qu'à la gestion des services qui leur sont offerts ».
[2] Article 6 : « Afin de mieux intégrer la recherche d'un développement durable dans ses sphères d'intervention, l'Administration prend en compte dans le cadre de ses différentes actions l'ensemble des principes suivants : "participation et engagement" : la participation et l'engagement des citoyens et des groupes qui les représentent sont nécessaires pour définir une vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique ».

l’insertion d’une disposition sur la formation continue à titre préventif comme à titre d’engagement en cas de plainte.

Recommandation 7 :
Modifier l’article 13 du *Règlement sur la formation des chauffeurs qualifiés* et imposer la ou les formations requises selon le type de transport effectué. Nous sommes ouverts à des mesures transitoires comme à la collaboration avec Uber pour permettre d’ajuster à sa réalité le contenu de formation.

Enjeu 4 : Assurer l'information à la clientèle

Le projet de *Règlement sur le transport rémunéré des personnes par automobile* ne contient aucune obligation sur l'affichage d'information dans les véhicules tels, au minimum le numéro d'identifiant unique du chauffeur, le processus de plaintes et commentaires, le territoire couvert, l'identification du répondant et, si applicable, du répartiteur, la réservation de véhicules adaptés, le mécanisme d'application des articles 82, 83 et 84 et la méthode de fixation des tarifs. Nous comprenons qu'Uber et ses équivalents ne sont pas soumis à aucune obligation en la matière, l'information comme le mécanisme de plaintes et commentaires étant dans les outils de communications, les rendant pour certaines personnes handicapées plus accessibles qu'un affichage écrit. Cependant, nous comprenons que les règlements visent l'équité de traitement entre les acteurs, nous amenant à éluder ce point et à demander l'affichage dans l'ensemble des véhicules.

Afin que le Ministre puisse suivre la situation et puisse agir sur le contenu de formation, nous suggérons également de recueillir dans les données collectées la quantité et la qualité des plaintes et commentaires déposés. Pour ce qui est de la liste des motifs de plaintes et commentaires, une harmonisation serait souhaitable. Les transporteurs publics ayant une expérience élevée en la matière pourraient aider rapidement à détailler les grands champs à renseigner (propreté du véhicule, attitude chauffeur, sécurité de conduite, délais de service, etc.). Nous trouvons intéressants de souligner qu'à notre connaissance, plusieurs transporteurs publics agissent de la sorte en transport adapté et que ces formations ajustées bénéficient à l'ensemble des parties prenantes : la clientèle, les transporteurs publics et l'industrie du taxi.

Pour les normes d'affichage, nous avons transmis celles-ci à la Table de concertation nationale du transport rémunéré de personnes par automobile, vous les trouverez en annexe1. Une modification a été apporté concernant l'affichage en braille ainsi que l'ordre de présentation des informations.

Recommandation 8 :
Ajouter au *Règlement sur le transport rémunéré des personnes par automobile* le minimum d'information qui doit être affiché dans le véhicule soit le numéro d'identifiant unique du chauffeur, le processus de plaintes et commentaires, le territoire couvert, l'identification du répondant et, si applicable, du répartiteur, la réservation de véhicules adaptés, le mécanisme d'application des articles 82, 83 et 84 et la méthode de fixation des tarifs.

Recommandation 9 :
Ajouter aux articles de collectes d'information la collecte des plaintes et commentaires en quantité et qualité.

Recommandation 10 :
Ajouter au *Règlement sur le transport rémunéré des personnes par automobile* des normes d'accessibilité aux personnes handicapées pour l'affichage dans le véhicule (voir annexe 1).

Enjeu 5 : Assurer l'accessibilité des solutions technologiques

Les redditions de compte sur l'accessibilité des solutions technologiques pour les véhicules adaptés sont une maigre avancée, peu précise sur l'exigence et excluant la quasi-totalité de la flotte des véhicules. Le Regroupement des aveugles et amblyopes du Québec (RAAQ) a réalisé un sondage rapide dès la prépublication du *Règlement sur le transport rémunéré des personnes par automobile* pour documenter l'accès actuel des apps, leur avis sur le règlement détaillera leurs constats lot en et recommandations. Les résultats sont plutôt inquiétants : deux applications sortent du lot en termes d'accessibilité, soit l'application d'Uber et l'application de Taxis Coop Québec. Pour ce qui est des autres applications, l'utilisabilité semble être problématique. Ajoutons que certaines personnes ont pris la peine de souligner l'importance de pouvoir commander leur course par téléphone.

Selon son site web, Uber propose déjà en immense partie ce que nous demandons : "Les apps Uber et Uber Eats font l'objet d'une surveillance et d'essais réguliers par des ressources internes et par AudioEye Inc., un fournisseur tiers de services d'essai et de surveillance en matière d'accessibilité. Le processus d'attestation d'AudioEye comprend des essais automatiques et manuels et vise la conformité aux normes AA des Web Content Accessibility Guidelines 2.0 (WCAG 2.0 AA). Les effets de notre suggestion semblent donc mineurs d'un point de vue économique pour ce futur répondant - répartiteur. Au vue des commentaires pour l'apps Taxicoop, nous anticipons là aussi de faibles coûts. Les efforts d'accessibilité seront vraisemblablement plus élevés pour les autres solutions technologiques. Nous suggérons donc que des fonds de soutien, peut-être ceux pour la modernisation de l'industrie du taxi, permettent d'assumer dès l'adoption du *Règlement sur le transport des personnes par automobile* au minimum 90 % des coûts de conformité initiaux des apps existantes aux standards suggérés par la COPHAN, avec un processus de demande que la Table de concertation pourrait aider à réfléchir afin d'en faciliter l'utilisation. Afin que l'industrie s'adapte au plus vite, nous proposons qu'à partir du 1er avril 2021, les règles ordinaires des programmes du MTQ s'appliquent. Nous proposons à ce titre notre concours au MTQ pour encadrer son soutien, tant pour réfléchir la rédaction des appels à projet ou à subvention, l'étude des demandes que de la reddition de compte, dans le respect des règles de confidentialité de rigueur.

Recommandation 11 :
Élargir la collecte d'information sur l'accessibilité technologique à l'ensemble des véhicules (berlines, accessibles, adaptés, etc.).

Recommandation 12 :
Préciser l'accessibilité en indiquant « conforme au Web Content Accessibility Guideline (WCAG), 2.1, niveau AA ».

Recommandation 13 :
Demander un rapport d'un expert indépendant attestant de la conformité des apps aux WCAG à chaque date anniversaire.

Recommandation 14 :
Ajouter à la liste des informations à fournir pour le répondant comme le répartiteur la conformité ou non au WCAG.

Recommandation 15 :
Ajouter l'accessibilité des solutions technologiques dans le plan de desserte suggéré à la recommandation 3.

Recommandation 16 :
Préciser les modalités de soutien que le Ministère pourrait apporter pour la mise en accessibilité des solutions technologiques (hors règlement).

Recommandation 17 :
En s'appuyant sur l'expertise de la Table et de la COPHAN, publiciser au plus vite, le soutien financier pour la mise à niveau des applications existantes.

Recommandation 18 :
Ajouter au *Règlement sur le transport rémunéré des personnes par automobile*, l'obligation de proposer la commande de course par téléphone.

Enjeu 6 : laisser l'industrie innover pour les véhicules accessibles et adaptés

L'article 78 du *Règlement sur le transport rémunéré des personnes par automobile* indique *« La rampe d'accès pour fauteuil roulant ou la plate-forme élévatrice doit permettre l'accès par la droite de l'automobile adaptée ».* Une transition est prévue pour que les véhicules actuellement non conformes puissent continuer d'opérer. Cette précision nous apparait contraindre inutilement l'industrie et empêche des innovations, attendue que toute modification sera faite par des entreprises accréditées pour se faire. En ce moment, des véhicules permettent l'accès par l'arrière et ne nous apparaissent pas non sécuritaires, ce que le projet de *Règlement sur le transport des personnes par automobile* confirme puisqu'il le laisse en opération.

Recommandation 19 :
Abolir l'article 78 du *Règlement sur le transport rémunéré des personnes par automobile*.

Enjeu 7 : Assurer la présence de rallonges ceintures

Selon nos échanges avec le Ministère, nous comprenons que les rallonges ceintures seront dans la version définitive du *Règlement sur le transport rémunéré des personnes par automobile* avec des mesures transitoires, un gain significatif qui serait mieux assuré si le Ministre avait les données pour constater la situation.

Recommandation 20 :
Inscrire l'obligation d'avoir dans le véhicule des rallonges ceintures correspondants au véhicule. Nous envisageons a priori les articles 12 (pour autoriser le véhicule) et 65 (vérification quotidienne consignée dans le rapport prévu à l'article 66).

Annexe 1 : Normes d'accessibilité pour l'affichage

Nous recommandons ce qui suit pour **les règles d'affichage à l'intérieur des véhicules** servant au transport rémunéré des personnes :

1. Police sans empattement, telle Verdana, Arial, Helvetica, Trébuchet, etc. Si possible, uniquement Verdana et pas plus de deux polices différentes par texte ;

2. Taille de police d'un minimum de14 points pour le texte du plus bas niveau avec un interligne minimum de 1,15. Si possible, une taille de police de 16 points avec un interligne de 1,25 ;

3. Texte aligné à gauche ;

4. Contrastes de couleur d'au minimum 70% si possible écriture noire sur papier blanc mat ;

5. Numéro d'identifiant unique du chauffeur : coin en haut à gauche de l'affichage, Taille de police de 18 points, conforme au point 1 et au point 4, avec par-dessus le numéro d'identifiant son équivalent en braille.

Pour les documents remis à la clientèle, les points 1 à 4 s'appliquent.

Nous recommandons pour **l'affichage extérieur du numéro d'identifiant :**

1. situé en haut à gauche du pare-brise ;
2. idem point 1 et point 4 ci-dessus ;
3. taille minimum de 2 pouces ou 50 mm - si possible 3 pouces 7,5 mm.

Pour la compréhension du texte, nous recommandons, une exigence similaire de clarté et de lisibilité pour le document dans le véhicule inspiré de la LOI SUR LA PROTECTION DU CONSOMMATEUR http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cs/p-40.1_article_25. *«Le contrat doit être **clairement et lisiblement rédigé** au moins en double et, sauf s'il est conclu à distance, sur support papier»*.

Note :
L'indication "Si possible" dans le texte est pour proposer des exigences car cela est très important mais moins primordial que ce qui précède le "Si possible".

Liste des recommandations

Recommandation 1 (hors règlement) :
Que le Ministre confirme formellement et au plus vite à la Table un blitz de rencontres pour l'analyse des recommandations et avis au Ministre.

Recommandation 2:
Maintenir les dispositions de collectes de données sur les véhicules accessibles et adaptés tel que proposé.

Recommandation 3 :
Ajouter dans les renseignements à fournir pour le dossier de répondant et de répartiteur un plan de desserte en véhicules adaptés et accessibles comprenant notamment, une liste exhaustive des organisations impliquées dans ce plan et l'obligation d'un suivi à chaque date anniversaire.

Recommandation 4 :
Si le Ministre souhaite accorder une marge de manœuvre, étaler l'obligation de dépôt d'un document présentant l'échéancier et la liste des organisations projetés pour établir le plan de desserte en véhicules adaptés et accessibles ainsi que le dépôt et le suivi dudit plan de desserte. Nous suggérons la date du premier anniversaire de la délivrance de l'autorisation de répondant ou à la date du premier anniversaire de l'enregistrement du répartiteur pour l'échéancier et les organisations projetés, la deuxième date anniversaire pour le plan de desserte avec dépôt d'un suivi à chaque date anniversaire suivant.

Recommandation 5 :
Assurer la transparence des informations collectées et demander la publicisation des plans de desserte en véhicules adaptés et accessibles de chaque répondant et répartiteur.

Recommandation 6 :
Inscrire une obligation de participation effective des organisations de personnes handicapées à la création et à la mise à jour des deux formations. La section III indique des ententes avec le Ministre, nous suggérons que cette entente contienne les noms et coordonnées de la ou des organisations de personnes handicapées associées au développement et à la mise à jour des deux formations. Cependant, nous laissons le soin au Ministre d'inscrire cette obligation au bon endroit pour qu'elle ait l'effet suggéré. La formulation pourrait s'inspirer de celle du Règlement sur le transport accessible des personnes handicapées du gouvernement canadien (RTAPH) qui exige que des personnes handicapées soient consultées pour la création de la formation. L'expérience des transporteurs publics en la matière, notamment la STM, pouvant aider à réfléchir cette participation active. Nous sommes ouverts à des mesures transitoires comme à

l'insertion d'une disposition sur la formation continue à titre préventif comme à titre d'engagement en cas de plainte.

Recommandation 7 :
Modifier l'article 13 du *Règlement sur la formation des chauffeurs qualifiés* et imposer la ou les formations requises selon le type de transport effectué. Nous sommes ouverts à des mesures transitoires comme à la collaboration avec Uber pour permettre d'ajuster à sa réalité le contenu de formation.

Recommandation 8 :
Ajouter au *Règlement sur le transport rémunéré des personnes par automobile* le minimum d'information qui doit être affiché dans le véhicule soit le numéro d'identifiant unique du chauffeur, le processus de plaintes et commentaires, le territoire couvert, l'identification du répondant et, si applicable, du répartiteur, la réservation de véhicules adaptés, le mécanisme d'application des articles 82, 83 et 84 et la méthode de fixation des tarifs.

Recommandation 9 :
Ajouter aux articles de collectes d'information la collecte des plaintes et commentaires en quantité et qualité.

Recommandation 10 :
Ajouter au *Règlement sur le transport rémunéré des personnes par automobile* des normes d'accessibilité aux personnes handicapées pour l'affichage dans le véhicule (voir annexe 1).

Recommandation 11 :
Élargir la collecte d'information sur l'accessibilité technologique à l'ensemble des véhicules (berlines, accessibles, adaptés, etc.).

Recommandation 12 :
Préciser l'accessibilité en indiquant « conforme au Web Content Accessibility Guideline (WCAG), 2.1, niveau AA ».

Recommandation 13 :
Demander un rapport d'un expert indépendant attestant de la conformité des apps aux WCAG à chaque date anniversaire.

Recommandation 14 :
Ajouter à la liste des informations à fournir pour le répondant comme le répartiteur la conformité ou non au WCAG.

Recommandation 15 :
Ajouter l'accessibilité des solutions technologiques dans le plan de desserte suggéré à la recommandation 3.

Recommandation 16 :
Préciser les modalités de soutien que le Ministère pourrait apporter pour la mise en accessibilité des solutions technologiques (hors règlement).

Recommandation 17 :
En s'appuyant sur l'expertise de la Table et de la COPHAN, publiciser au plus vite, le soutien financier pour la mise à niveau des applications existantes.

Recommandation 18 :
Ajouter au *Règlement sur le transport rémunéré des personnes par automobile*, l'obligation de proposer la commande de course par téléphone.

Recommandation 19 :
Abolir l'article 78 du *Règlement sur le transport rémunéré des personnes par automobile*.

Recommandation 20 :
Inscrire l'obligation d'avoir dans le véhicule des rallonges ceintures correspondants au véhicule. Nous envisageons a priori les articles 12 (pour autoriser le véhicule) et 65 (vérification quotidienne consignée dans le rapport prévu à l'article 66).