

REPUBLIQUE ET



CANTON DE GENEVE

POUVOIR JUDICIAIRE

A/3125/2013

ATAS/496/2014

**COUR DE JUSTICE**

**Chambre des assurances sociales**

**Arrêt du 10 avril 2014**

**8<sup>ème</sup> Chambre**

En la cause

Monsieur A\_\_\_\_\_, domicilié à CAROUGE, représenté par  
PROCAP Service juridique

recourant

contre

OFFICE DE L'ASSURANCE-INVALIDITE DU CANTON DE  
GENEVE, sis rue des Gares 12, GENEVE

intimé

**Siégeant : Thierry STICHER, Président suppléant; Luc ABBE-DECARROUX et  
Nobert HECK, Juges assesseurs**

---

### **EN FAIT**

1. Monsieur à A\_\_\_\_\_ (ci-après : le recourant), né en 1964, a déposé une demande de prestations AI pour adulte auprès de l'Office cantonal de l'assurance-invalidité (ci-après : OAI) le 10 avril 2002, demande motivée médicalement par une déchirure du ménisque interne et externe du genou droit depuis le 9 novembre 2000.
2. Le recourant souffre, selon son médecin traitant, le Dr B\_\_\_\_\_, d'une algoneurodystrophie du genou droit post méniscectomie interne depuis le mois de décembre 1999 et d'une bursite post traumatique sous-acromiale de l'épaule droite depuis le mois de juin 2006. Selon le médecin traitant, le recourant se déplace en fauteuil roulant.

Un rapport de la Clinique romande de réadaptation (ci-après : CRR) du 30 juillet 2007 indique, suite à une hospitalisation du 11 au 27 juillet 2007 en raison d'un problème au niveau de l'épaule droite, qu'il n'y aurait pas d'argument pour une algodystrophie active s'agissant du genou droit et que les constatations objectives sont minimales, seules les images d'un IRM pratiqué en février 2001 parlant pour ce diagnostic.

Selon le consultant psychiatre de la CRR, un processus d'invalidation serait évident, avec une discordance entre l'atteinte somatique constatée durant le séjour et la sévérité de l'invalidation.

Le 25 mai 2009, le Service médical régional Suisse Romande (ci-après : SMR) fit des constatations semblables, en indiquant qu'aussi bien du point de vue somatique que psychique, rien ne permettait d'expliquer que le recourant se déplace en fauteuil roulant.

Le dossier ne comporte pas d'élément objectivant le nécessité pour le recourant de se déplacer au moyen d'un fauteuil roulant, à tout le moins pour de courtes distances, pour lesquelles des béquilles sont suffisantes (avis de la Dresse B\_\_\_\_\_ du 13 décembre 2006).

3. Le recourant a bénéficié, par décision du 17 mars 2004 confirmée sur opposition le 26 avril 2004, d'une rente entière d'invalidité pour la période du 1<sup>er</sup> décembre 2001 au 31 mai 2003.

Pour la période postérieure, il a été retenu que sa capacité de travail était de 50% dans une activité adaptée dès le mois de mai 2003, correspondant à un taux d'invalidité de 15%. Dès le mois d'octobre 2003, la capacité de travail était de 80%, ce qui diminuait encore le taux d'invalidité.

A la suite d'une opposition du recourant, il a été confirmé, par décision du 21 mai 2008, que la capacité de travail du recourant était complète dans une activité adaptée.

En définitive, le recourant ne bénéficie d'aucune rente d'invalidité.

4. Par la suite, par décision du 26 janvier 2005, le recourant a bénéficié de la prise en charge de mesures de reclassement dans le dessin en électricité du 21 février 2005 au 31 juillet 2006.

La mesure a été interrompue, avec effet au 7 juin 2006, par projet de décision du 16 août 2006 et confirmé par décision du 21 mai 2008, notamment au regard du comportement du recourant.

5. Par décision du 27 novembre 2003, le recourant a obtenu la prise en charge des frais de remise en prêt d'un fauteuil roulant.
6. Par décision du 7 octobre 2005, le recourant a obtenu la prise en charge de la modification de son véhicule à moteur privé, soit la modification des pédales permettant une conduite avec la jambe gauche.
7. Par décision du 16 septembre 2008, l'OAI a accepté la prise en charge d'un système de propulsion électrique pour le fauteuil roulant du recourant. Par décision du lendemain, le recourant a obtenu la remise en prêt d'un nouveau fauteuil roulant manuel.
8. Par décision du 22 octobre 2008, l'OAI a en revanche refusé la prise en charge d'un système de commande des portes de l'immeuble, notamment en raison de l'absence d'une paralysie très grave du recourant.

Cette décision a été confirmée le 19 octobre 2010 par arrêt du Tribunal fédéral, considérant que l'accès à l'immeuble du recourant était certes inconfortable mais cependant possible, de sorte qu'il ne se justifiait pas de prendre en charge le moyen auxiliaire sollicité, faute de caractère indispensable de cette installation.

9. Par décision du 4 juillet 2011, le recourant a obtenu la prise en charge de la modification de la pédale d'accélérateur et du volant de son véhicule à moteur privé.
10. Par décision du 31 août 2011, le recourant a obtenu la prise en charge de diverses adaptations et accessoires pour son fauteuil roulant, notamment l'installation d'un coussin de positionnement et d'une housse.
11. Par décision sur opposition du 12 décembre 2011, l'OAI a refusé la prise en charge d'une rampe mobile « DECPAC » pour le fauteuil roulant du recourant, ladite rampe ne figurant pas dans la liste des moyens auxiliaires de l'OMAI.
12. Par décision du 24 mai 2012, le recourant a obtenu la prise en charge de l'installation d'un système d'ouverture automatique du hayon de son véhicule à moteur privé.
13. Le 6 décembre 2012, agissant par l'intermédiaire de PROCAP, le recourant a sollicité de l'OAI la prise en charge des modifications suivantes sur son véhicule à moteur privé : installation d'un système de rotation du siège conducteur « TURNI EVO », la pose d'un nouveau siège « CONFORT BEV », un élévateur arrière « VSL 6900 », un élévateur électrique « CAROLIFT » pour la porte latérale gauche,

un dispositif d'accostage pour fauteuil roulant, une modification de l'ouverture de la porte conducteur, l'installation de deux plaques de distance de parking, d'une plaque de mise à niveau du creux présent entre le siège avant et arrière du côté gauche, la suppression du siège arrière gauche, la fixation de points d'ancrage pour fauteuil roulant et, enfin, la mise en place d'une barre verticale intérieure à l'arrière pour un montant total, frais de main d'œuvre et de fournitures inclus, de 26'912 fr.

En annexe à la demande, était joint un courrier du Dr C\_\_\_\_\_, daté du 21 février 2011, indiquant une nouvelle fois les modifications sollicitées par le recourant, sans se prononcer sur leur nécessité.

14. Sur mandat de l'OAI, la Fédération suisse de consultation en moyens auxiliaires pour personnes handicapées et âgées (ci-après : FSCMA) indiqua le 19 juillet 2013 qu'en raison de la péjoration de la pathologie du recourant, ce dernier éprouvait de plus en plus de difficulté pour marcher.

Cela étant, la marche à l'aide de cannes demeurait encore possible.

Après s'être rendue au domicile du recourant, la FSCMA précisa que pour utiliser son véhicule à moteur privé, le recourant ouvrait son coffre au moyen de la motorisation du hayon précédemment installée, effectuait le transfert de son fauteuil roulant en étant assis sur le bord du coffre et, enfin, qu'il se relevait au moyen de cannes afin de se rendre vers le siège conducteur.

Les principales difficultés du recourant étaient le chargement du fauteuil roulant à l'arrière et le passage de jambes dans l'habitacle du poste de conduite de son véhicule à moteur privé.

La FSCMA nota également que le recourant sollicitait de nombreuses modifications de son véhicule à moteur privé, partant de l'idée que « *c'est en demandant beaucoup que l'on obtient un peu* ».

Au regard de la situation, la FSCMA préconisa la mise en place d'une grue de coffre pour le chargement du fauteuil roulant à l'arrière, d'un dispositif d'arrimage à la grue, une modification de l'ouverture de la porte conducteur, la suppression du siège arrière gauche, la fixation de points d'ancrage pour le fauteuil roulant et la pose d'une barre verticale dans le coffre.

Le recourant avait admis que les autres moyens sollicités n'étaient soit pas directement nécessaires à son handicap, soit qu'ils ne satisfaisaient pas aux critères de simplicité et d'adéquation.

La FSCMA nota en particulier que le siège « CONFORT BEV » ne facilitait pas l'introduction autonome des jambes du recourant dans l'habitacle du poste de conduite, que l'élévateur électrique latéral n'était pas nécessaire dans la mesure où le recourant pouvait encore se déplacer à l'aide de cannes et, enfin, que les plaques de distance de parking et la mise à niveau entre le siège avant et le siège arrière n'étaient pas directement liées à son handicap.

Les modifications préconisées par la FSCMA étaient chiffrées à 7'203 fr. 60.

15. L'OAI communiqua au recourant le 24 juillet 2013 qu'il acceptait de prendre en charge les modifications telles que préconisées par la FSCMA.

Sur demande du recourant, l'OAI confirma cette prise en charge par décision formelle le 26 août 2013.

16. Le recourant contesta cette décision par acte adressé à la Chambre des assurances sociales le 27 septembre 2013, concluant à son annulation et à la constatation de son droit aux prestations selon le devis à hauteur de 26'912 fr.

Il expliqua que les plaques de distance de parking lui permettraient d'effectuer le chargement de son fauteuil roulant, notamment lorsque son véhicule stationnait dans une file de voitures ou si un autre automobiliste se garait à moins d'un mètre cinquante derrière lui. De même, si un véhicule tiers stationnait de manière trop proche à sa gauche, il ne disposait plus de la distance nécessaire pour entrer dans son véhicule.

Le recourant indiqua également que la grue du coffre et le système d'arrimage ne lui permettraient plus de s'asseoir sur le bord du coffre, faute de place.

Enfin, concernant les plaques de mise à niveau entre le siège avant et arrière, celles-ci s'avéraient nécessaires dans la mesure où le creux présent avait pour effet de faire basculer les caisses de marchandise qu'il utilisait pour faire ses courses, de sorte que récupérer lesdites caisses pouvait s'avérer « *peu aisé voire dangereux* » dans la mesure où il devait se pencher de son fauteuil roulant pour effectuer ladite manœuvre.

Le recourant sollicita, en outre, une inspection locale du véhicule à titre de moyen de preuve.

17. Invité à se déterminer sur le recours, l'OAI indiqua le 28 octobre 2013 se rallier à l'appréciation de la FSCMA le 19 juillet 2013, tout en maintenant sa décision

18. Cette détermination fut transmise au recourant, lequel indiqua le 15 novembre 2013 qu'il n'avait aucune explication à formuler et qu'il maintenait ses conclusions.

19. Les parties furent entendues en comparution personnelle le 16 janvier 2014.

L'OAI confirma que le recourant ne bénéficiait plus, à ce jour, de rente ou de prestations de sa part.

Le recourant indiqua utiliser principalement son véhicule pour faire ses courses, pour se rendre au Centre de Cressy pour ses soins ou, dans le cadre de son bénévolat, pour se rendre dans les locaux de l'association PROCAP.

Il utilisait les places de parking réservées aux personnes handicapées, pour peu qu'elles ne soient pas déjà occupées. A défaut de place de parking appropriées, le recourant se parquait de manière à occuper deux places de stationnement, ce qui ne

lui a jamais valu de contravention. Il indiqua également qu'il n'y avait pas suffisamment de places en épis.

Le recourant affirma n'exercer aucune activité lucrative, étant à la charge complète des institutions sociales, notamment l'Hospice général.

Il admit pouvoir se passer des sièges « TURNI EVO », « CONFORT » et des accoudoirs.

En revanche, concernant l'élévateur latéral gauche « CAROLIFT », ce dernier lui était indispensable afin de lui éviter le parcours, à l'aide de cannes, entre le coffre arrière et le siège conducteur. Ce parcours était, selon le recourant, « *par moments difficiles* » suivant les traitements médicaux qu'il subissait. L'installation de cet élévateur supplémentaire (en plus de celui à poser dans le coffre) lui permettrait de réduire ses efforts pour atteindre le siège passager et de charger directement le fauteuil depuis sa place conducteur.

S'agissant des plaques de distance de parking, celles-ci étaient destinées à empêcher un véhicule tiers de se parquer de manière trop rapprochée de son véhicule.

La signalisation lumineuses sollicitée permettrait, selon le recourant, de se rendre mieux visible pour des tiers lors du chargement de son fauteuil roulant.

Dans la mesure où ses courses tombaient régulièrement dans le creux présent à l'arrière de son siège, celui devait être comblé. Il lui était impossible de disposer ses courses du côté droit du véhicule. S'il bénéficiait de l'aide des vendeurs pour le chargement des marchandises lourdes dans son véhicule, il devait en revanche se débrouiller seul pour le déchargement. L'élévateur latéral gauche sollicité lui permettrait également de charger ou décharger ses courses.

Divers photographies illustrant le système sollicité ont été apportées par le recourant et jointes au dossier de la cause.

Concernant son handicap, le recourant ne disposait pas de documents médicaux établissant son incapacité de marcher à l'aide de cannes. Il indiqua cependant qu'il avait, postérieurement à la décision litigieuse, un problème au niveau du poignet gauche qui le gênait pour les transferts. Aucun document médical n'a cependant été produit par le recourant attestant de ce fait.

20. Lors de la même audience, M. D\_\_\_\_\_ fut entendu en qualité de témoin.

Le témoin est l'employé de la FSCMA qui a rendu visite au recourant le 31 janvier 2013 et avait ainsi pu constater concrètement comment ce dernier entrait et sortait de son véhicule.

Le siège « TURNI EVO », permettant de reculer, tourner, avancer et sortir le siège du véhicule, n'était pas approprié car il ne facilitait pas l'entrée des jambes dans l'habitacle. L'installation côté conducteur s'avérait au demeurant difficile en raison du volant, raison pour laquelle ce siège était généralement plutôt monté du côté

passager. L'installation n'était en conséquence ni simple, ni adéquate avec le handicap du recourant.

Le siège « CONFORT BV » était d'avantage rembourré et il était possible d'y installer des accoudoirs. Il s'avérait cependant inutile si le système « TURNI EVO » précité n'était pas installé.

L'élévateur latéral « CAROLIFT », sollicité pour charger le fauteuil depuis le siège conducteur, faisait double emploi avec l'élévateur « VSL 6900 » préconisé à l'arrière. Ce dernier permettait, à lui seul, de résoudre le problème de chargement du fauteuil roulant du recourant dans le coffre du véhicule.

Les plaques comblant le creux présent entre les sièges avants et arrières était liées au système « CAROLIFT », de sorte qu'il n'y avait aucune raison de les installer si l'élévateur précité n'était pas monté dans le véhicule.

Concernant les plaques de distance de parking, le témoin indiqua qu'il ignorait l'existence de tel accessoire et de quoi il s'agissait exactement. Il ne s'agissait cependant pas d'un moyen auxiliaire selon la circulaire CMAI. Au demeurant, les places de parc réservées aux personnes handicapées évitaient, de par leur disposition, que des véhicules tiers se garent à proximité.

S'étant rendu au domicile du recourant à une autre occasion, le témoin indiqua encore que ce dernier disposait d'une place réservée qui lui permettait le chargement de son fauteuil par l'arrière sans être gêné par un autre véhicule.

S'agissant de la signalisation lumineuse sollicitée, il indiqua qu'il s'agissait également de la première fois qu'une telle demande lui était soumise. Cette installation ne faisait pas partie des moyens auxiliaires selon la circulaire CMAI. Elle était, de surcroît, inutile dans la mesure où la différence d'emprise de l'ouverture de la portière arrière sur la voie publique n'était pas importante, soit une dizaine de centimètres.

Enfin, le témoin confirma que le recourant avait tenu les propos selon lesquels « *il faut demander beaucoup pour avoir un peu* ». Une représentante de PROCAP était d'ailleurs présente lors de cet échange.

Sur question du conseil du recourant, le témoin indiqua qu'il restait suffisamment de place sur le rebord du coffre, le cas échéant les pare-chocs de son véhicule, après l'installation de l'élévateur arrière.

La manœuvre de chargement pouvait se faire soit assis, soit debout en se tenant à la barre verticale installée.

Enfin, malgré le creux induit par la suppression du siège arrière gauche, il était toujours possible d'y glisser un fauteuil roulant.

21. Les parties ayant renoncé à déposer de nouvelles pièces, un délai leur fut fixé pour déposer d'éventuelles observations écrites.
22. Dans ses observations du 4 février 2012, le recourant persista dans sa demande.

Tout en admettant que dans la majorité des situations, il bénéficiait des places pour personnes handicapées, il était parfois contraint de stationner sur des places de parc usuelles. L'installation de plaques de distance était justifiée pour éviter qu'un véhicule tiers ne stationne de manière trop rapprochée de côté ou à l'arrière de son véhicule, ce qui l'empêcherait de charger son fauteuil roulant.

L'installation lumineuse s'avérait nécessaire car, lors du chargement ou déchargement de son fauteuil roulant, le recourant devait laisser sa portière ouverte.

Enfin, il ressortait du rapport de la FSCMA que la pathologie du recourant se péjorait progressivement. L'installation d'un deuxième élévateur, permettant le chargement latéral du fauteuil roulant, s'avérait en conséquence nécessaire afin de lui éviter d'effectuer le parcours de l'arrière du véhicule vers le siège conducteur à l'aide de cannes et lui permettrait, de plus, de charger ses courses dans le véhicule.

En outre, bien que l'équilibre du recourant soit précaire, le système d'élévateur à l'arrière l'obligeait à se tenir en équilibre sur le rebord du coffre ou même du pare-chocs afin de pouvoir charger son fauteuil roulant.

23. L'OAI ne déposa pas d'observations.
24. La cause fut ensuite gardée à juger, le 27 février 2014.

### **EN DROIT**

1. Conformément à l'art. 134 al. 1 let. a ch. 2 de la loi sur l'organisation judiciaire, du 26 septembre 2010 (LOJ; RS E 2 05) en vigueur dès le 1<sup>er</sup> janvier 2011, la Chambre des assurances sociales de la Cour de justice connaît, en instance unique, des contestations prévues à l'art. 56 de la loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000 (LPGA; RS 830.1) relatives à la loi fédérale sur l'assurance-invalidité du 19 juin 1959 (LAI; RS 831.20).

Sa compétence pour juger du cas d'espèce est ainsi établie.

2. La loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales du 6 octobre 2000 (ci-après : LPGA), entrée en vigueur le 1er janvier 2003, est applicable en l'espèce
3. Adressé par pli postal du 27 septembre 2013, le recours contre la décision de l'OAI du 26 août 2013, reçue par le recourant le 29 août 2013, intervient en temps utile (art. 60 al. 1 LPGA).

Les autres conditions étant réunies, le recours s'avère recevable (art. 56 ss LPGA).

4. Le litige porte sur la remise de moyens auxiliaires, soit en l'espèce de divers aménagements du véhicule à moteur privé du recourant, afin de lui en faciliter l'accès et la maniabilité, en lien avec l'utilisation de son fauteuil roulant.

Compte tenu de la renonciation du recourant lors de l'audition du 16 janvier 2014, restent litigieuses les moyens auxiliaires suivants : les plaques de distance, l'élévateur latéral gauche « CAROLIFT », les plaques de mise à niveau entre le siège avant et arrière, et la signalisation lumineuse supplémentaire.

5. Aux termes de l'art. 21 LAI, l'assuré a droit, d'après une liste que dressera le Conseil fédéral, aux moyens auxiliaires dont il a besoin pour exercer une activité lucrative ou accomplir ses travaux habituels, pour maintenir ou améliorer sa capacité de gain, pour étudier, apprendre un métier ou se perfectionner, ou à des fins d'accoutumance fonctionnelle (al.1). L'assuré qui, par suite de son invalidité, a besoin d'appareils coûteux pour se déplacer, établir des contacts avec son entourage ou développer son autonomie personnelle, a droit, sans égard à sa capacité de gain, à de tels moyens auxiliaires conformément à une liste qu'établira le Conseil fédéral (al.2). L'assurance prendra en charge les moyens auxiliaires d'un modèle simple et adéquat (al. 3).

Selon l'art. 14 du règlement sur l'assurance-invalidité (RAI), le Conseil fédéral délègue au Département fédéral de l'intérieur (ci-après : DFI) la compétence de dresser une liste des moyens auxiliaires et d'édicter les prescriptions complémentaires au sens de l'art. 21 al. 4 LAI.

Le DFI a ainsi édicté l'ordonnance concernant la remise des moyens auxiliaires par l'assurance-invalidité (ci-après : OMAI) avec, en annexe, la liste des moyens auxiliaires.

En vertu de l'art. 2 OMAI, ont droit aux moyens auxiliaires, dans les limites fixées par la liste en annexe, les assurés qui en ont besoin pour se déplacer, établir des contacts avec leur entourage ou développer leur autonomie personnelle (al. 1) ; l'assuré n'a droit aux moyens auxiliaires désignés dans cette liste par un astérisque que s'il en a besoin pour exercer une activité lucrative ou accomplir ses travaux habituels, pour étudier ou apprendre un métier ou à des fins d'accoutumance fonctionnelle ou encore pour l'exercer l'activité nommément désignée au chiffre correspondant de l'annexe (al. 2).

La liste contenue dans l'annexe à l'OMAI est exhaustive dans la mesure où elle énumère les catégories de moyens auxiliaires entrant en ligne de compte.

En revanche, il faut examiner pour chaque catégorie si l'énumération des divers moyens auxiliaires faisant partie de cette catégorie est également exhaustive ou simplement indicative (ATF 121 V 260 consid. 2b et les références).

6. a) Sous la catégorie n° 10 intitulée « *Véhicules à moteur et véhicules d'invalides* », la liste édictée par le DFI contient un chiffre n° 10.05 intitulé « *Transformations de véhicules à moteur nécessitées par l'invalidité* ».

Jusqu'au 31 décembre 1992, tous les moyens auxiliaires figurant sous le chiffre 10 de l'annexe à l'OMAI étaient subordonnés à la double condition que l'assuré

concerné exerce une activité lucrative et que l'utilisation d'un véhicule à moteur personnel pour se rendre au travail s'avérait nécessaire.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1993, cette exigence a été abrogée en ce qui concerne les transformations de véhicules à moteur nécessitées par l'invalidité. L'objectif était d'étendre le but de la réadaptation à d'autres aspects de la vie sociale des invalides, en particulier la faculté de se déplacer (art. 21 al. 2 LAI ; ATF 121 V 261 consid. 3a).

Le chiffre 2095 de la circulaire concernant la remise des moyens auxiliaires par l'assurance-invalidité (ci-après : CMAI) précise que l'assuré a droit au remboursement des frais de transformation de son véhicule nécessitées par son invalidité. Chaque demande doit être examinée par un centre spécialisé neutre (FSCMA). Pour les frais de transformation dépassant 25'000 Fr., une motivation spéciale est requise car on ne peut en principe plus parler d'adaptation simple et adéquate (chiffre 2098 CMAI).

b) La FSCMA a pour mission d'apporter son soutien et son expertise à l'OAI dans le domaine de l'appréciation technique des moyens auxiliaires et dans celui touchant au marché de ces moyens. La neutralité de ses avis est admise par la jurisprudence (Arrêt non publié du Tribunal fédéral des assurances sociales I 105/05 du 29 juin 2005, consid. 3 et références citées).

c) Comme tout moyen auxiliaire, la prise en charge de frais de transformations d'un véhicule à moteur doit répondre aux critères de simplicité et d'adéquation, tout en étant économique (art. 8 al. 1 et 21 al. 3 LAI ; art. 2 al. 4 OMAI ; ATF 121 V 264 consid. 4).

Ces critères, qui sont l'expression du principe de la proportionnalité, supposent, d'une part, que la prestation en cause est propre à atteindre le but fixé par la loi et apparaît nécessaire et suffisante à cette fin et, d'autre part, qu'il existe un rapport raisonnable entre le coût et l'utilité du moyen auxiliaire, compte tenu de l'ensemble des circonstances de fait et de droit du cas particulier (ATF 135 I 161 consid. 5.1 p. 165 et les références; Arrêt non publié 9C\_265/2012 du 12 octobre 2012 consid. 3.4).

La jurisprudence a également souligné, à de nombreuses reprises, que l'assurance-invalidité n'avait pas pour vocation d'assurer les mesures qui étaient les meilleures dans le cas particulier, mais seulement celles qui étaient nécessaires et propres à atteindre le but visé (ATF 131 V 167 consid. 4.2 p. 173 et la référence citée).

d) Dans une décision du 2 septembre 2013 (ATAS/852/2013), la Cour de céans a admis la prise en charge d'un élévateur latéral, plus coûteux, au motif que la personne bénéficiaire, une enfant de 9 ans lourdement handicapée, ne pouvait se déplacer sans l'aide de tiers et de son fauteuil roulant et qu'il n'était pas possible de procéder au chargement dudit fauteuil par l'arrière, faute de place suffisante au domicile des parents.

7. a) En l'espèce, il convient de déterminer si la décision de l'OAI du 26 août 2013, refusant de prendre en charge certains moyens auxiliaires sollicités au motif qu'ils n'étaient pas directement liés au handicap du recourant, est fondée.

b) Dans son rapport du 19 juillet 2013, sur lequel se base l'OAI, la FSCMA a indiqué de manière succincte que les installations de plaques de distance et de mise à niveau entre le siège avant et le siège arrière n'étaient pas directement liées au handicap du recourant. Elle a précisé et explicité de manière convaincante les éléments du rapport précité lors de l'audience d'enquêtes du 16 janvier 2014.

Il ressort dudit rapport que le recourant éprouve des difficultés pour la marche, avec notamment pour effet un déséquilibre et des douleurs.

Selon les constatations médicales figurant au dossier, le recourant ne souffre cependant pas d'une pathologie lui imposant de se déplacer en fauteuil roulant, de sorte qu'il lui est possible de se déplacer à l'aide de cannes, au moins pour de courtes distances.

Les principales difficultés du recourant dans le cadre de l'utilisation de son véhicule à moteur privé sont le chargement de son fauteuil roulant électrique à l'arrière et le passage de ses jambes dans l'habitacle du siège conducteur de son véhicule.

Il convient dès lors de déterminer si les prestations auxiliaires sollicitées s'avèrent adéquates et nécessaires pour le recourant dans le cadre des difficultés précitées.

c) Le recourant fait grief à l'autorité intimée de n'avoir pas pris en charge les frais d'installation des plaques de distance de parking.

Selon les constatations de la FSCMA, le recourant dispose, à son domicile, de la distance nécessaire sur la place de parc à sa disposition pour effectuer le chargement de son fauteuil roulant. Cela n'est pas contesté par le recourant.

En dehors de son domicile et dans les lieux qu'il fréquente, le recourant dispose de places de parking pour personnes handicapées qui, de par leur conception et leur situation, laissent une distance adéquate entre chaque véhicule pour permettre le chargement d'un fauteuil roulant.

Il est le lieu de rappeler que l'assurance-invalidité n'a pas pour vocation d'assurer les mesures qui seraient les meilleures dans un cas particulier mais seulement celles qui s'avèrent nécessaires et adéquate au handicap de la personne bénéficiant de soins.

Or, en l'espèce, les critères de nécessité et d'adéquation ne sont pas réalisés.

Le fait qu'un véhicule tiers risque de se garer de manière trop rapprochée de son véhicule est, certes, une situation envisageable mais pas fréquente au point de justifier la prise en charge de l'installation de plaques de distance.

Le recourant n'a d'ailleurs jamais soutenu que de telles situations se manifestaient si fréquemment que l'installation de telles plaques lui serait absolument indispensable.

Au contraire, il a affirmé dans ses observations du 4 février 2014 que dans la majorité des situations, des places pour personnes handicapées étaient disponibles dans les lieux qu'il fréquentait.

Par ailleurs, les plaques de distance sollicitées ne font pas partie des équipements standards lors de la transformation d'un véhicule à moteur pour personnes handicapées. Cela ne fait ainsi que renforcer l'absence du caractère indispensable de moyen auxiliaire sollicité.

Le grief doit en conséquence être rejeté.

d) Dans un second grief, le recourant reproche à l'installation préconisée, soit l'installation d'une grue de coffre à l'arrière, de ne plus lui permettre de s'asseoir sur le rebord du coffre de son véhicule à moteur privé.

Cette affirmation est cependant contredite par la FSCMA dont l'employé a indiqué, lors de l'audience d'enquêtes du 16 janvier 2014, que l'installation de l'élévateur arrière « VSL 6900 » permettrait toujours au recourant de s'asseoir sur le rebord du coffre, voire sur le pare-choc du véhicule.

Au demeurant, il apparaît que la manœuvre de chargement du fauteuil roulant peut se faire en étant assis ou debout, si besoin est en prenant appuis sur la barre verticale présente à sa disposition.

Aucun élément médical au dossier ne démontre, encore une fois, que le recourant soit dans l'impossibilité de se tenir debout, notamment à l'aide de cannes, ou encore de longer son véhicule depuis le coffre jusqu'à la place conducteur comme il le fait actuellement.

Le cas d'espèce diffère sensiblement de la décision rendue par la Cour de céans dans la procédure ayant abouti à l'ATAS/852/2013. Le recourant n'est, en effet, pas empêché de se déplacer de manière autonome à l'aide de cannes, et il dispose, à son domicile, de la place nécessaire pour procéder au chargement de son fauteuil roulant comme l'a constaté l'employé de la FSCMA après s'être rendu sur place. Il en est de même, dans la majorité des situations, dans les lieux qu'il fréquente à l'extérieur de son domicile.

Enfin, dans l'arrêt précité, un seul élévateur a été installé, alors que le recourant en sollicite un deuxième.

La prise en charge de frais supplémentaires liés à l'installation d'un deuxième élévateur n'est ainsi pas justifiée au regard de l'ensemble des éléments du cas d'espèce.

Ainsi, l'installation préconisée, soit l'installation d'un élévateur « VSL 6900 » dans le coffre du véhicule, satisfait les critères de simplicité, d'adéquation et d'économie au regard du degré de handicap du recourant et permet, à ce dernier, de pallier aux

difficultés qu'il rencontre lors du chargement de son fauteuil roulant dans son véhicule à moteur privé.

Il ne se justifie en conséquence pas que l'assurance sociale supporte les frais supplémentaires liés à l'installation d'un deuxième élévateur « CAROLIFT » sur le côté latéral gauche du véhicule, faute d'être indispensable au recourant.

Le grief doit en conséquence être également rejeté.

e) Le recourant reproche encore à l'autorité intimée la non-prise en charge des plaques de mise à niveau entre le siège avant et arrière afin d'empêcher que ses courses ne basculent dans le creux.

Il s'avère cependant, au regard des déclarations de la FSCMA, que l'installation de telles plaques de mise à niveau n'ont pas pour finalité d'empêcher des objets de tomber mais qu'elles sont liées à l'installation au système « CAROLIFT », soit à l'installation d'un élévateur latéral gauche, dont le critère de nécessité a été précédemment nié.

Ainsi, le moyen auxiliaire sollicité, détourné de son but, ne satisfait de toute évidence pas au critère d'adéquation.

Enfin, aucun élément au dossier ne permet de retenir le caractère indispensable au recourant d'une telle installation. En particulier, le caractère potentiellement « dangereux », que le recourant soulève dans son mémoire du 27 septembre 2013, n'a pas été objectivé par les éléments du dossier.

Le grief doit en conséquence être également rejeté.

f) Quant à la signalisation lumineuse, celle-ci s'avère également non nécessaire dans la mesure où l'ouverture de la portière modifiée sur la voie publique n'est, comme l'a précisé la FSCMA, pas importante au point de rendre cette installation indispensable du point de vue de la sécurité.

Elle ne fait, du reste, pas partie des équipements standards, la FSCMA ayant indiqué n'avoir jamais été sollicité par le passé pour l'installation de signalisation lumineuse. Cet élément ne fait que renforcer l'absence du caractère indispensable du moyen auxiliaire sollicité.

g) En définitive, l'installation préconisée par la FSCMA le 19 juillet 2013 et sa prise en charge par l'OAI satisfait aux critères de nécessité, d'adéquation et d'économie au regard des problèmes rencontrés par le recourant lors du chargement de sa chaise roulante dans son véhicule et de l'introduction de ses jambes dans l'habitacle du poste de conduite.

8. La décision entreprise sera ainsi confirmée et le recours rejeté.
9. Un émolument de 200 fr. sera mis à la charge du recourant qui succombe.
10. Il n'est pas alloué de dépens.

**PAR CES MOTIFS,  
LA CHAMBRE DES ASSURANCES SOCIALES :**

**Statuant**

**A la forme :**

1. Déclare le recours recevable.

**Au fond :**

2. Le rejette.
3. Confirme en conséquence la décision de l'Office cantonal de l'assurance-invalidité du 26 août 2013.
4. Met un émolument de 200 fr. à la charge du recourant.
5. Informe les parties de ce qu'elles peuvent former recours contre le présent arrêt dans un délai de 30 jours dès sa notification auprès du Tribunal fédéral (Schweizerhofquai 6, 6004 LUCERNE), par la voie du recours en matière de droit public, conformément aux art. 82 ss de la loi fédérale sur le Tribunal fédéral, du 17 juin 2005 (LTF; RS 173.110); le mémoire de recours doit indiquer les conclusions, motifs et moyens de preuve et porter la signature du recourant ou de son mandataire; il doit être adressé au Tribunal fédéral par voie postale ou par voie électronique aux conditions de l'art. 42 LTF. Le présent arrêt et les pièces en possession du recourant, invoquées comme moyens de preuve, doivent être joints à l'envoi.

La greffière

Le président suppléant

Florence SCHMUTZ

Thierry STICHER

Une copie conforme du présent arrêt est notifiée aux parties ainsi qu'à l'Office fédéral des assurances sociales par le greffe le