

**COUR DES ASSURANCES SOCIALES**

---

---

Arrêt du 27 janvier 2015

---

Présidence de       Mme     DESSAUX  
Juges     :       Mme Dormond Béguelin et M. Berthoud, assesseurs  
Greffier       :       M. Addor

\* \* \* \* \*

Cause pendante entre :

**I.** \_\_\_\_\_, à Bussigny-près-Lausanne, recourant, représenté par Me Flurin von Planta, avocat à Lausanne,

et

**OFFICE DE L'ASSURANCE-INVALIDITE POUR LE CANTON DE VAUD**, à Vevey, intimé.

---

**Art. 8 al. 1 et 2, 21 al. 1 et 2, 21<sup>ter</sup> al. 1 LAI ; ch. 10.04 de l'annexe  
à l'OMAI**

## **E n f a i t :**

**A.** Ressortissant allemand né en 1965, entré en Suisse en 1992, titulaire d'une autorisation d'établissement (catégorie C), I.\_\_\_\_\_ (ci-après : l'assuré ou le recourant), est marié et père de deux enfants, nés en 1997 et 1999. Au bénéfice d'une formation d'ingénieur acquise en Suisse et en Allemagne, il travaille depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1998 en qualité d'ingénieur de recherche et développement au service de l'entreprise A.\_\_\_\_\_ Sàrl.

Le 21 octobre 1999, l'assuré a été victime d'un accident de la voie publique : alors qu'il circulait au guidon de son motorcycle, il a été heurté par une voiture. Il a subi diverses lésions (fracture au fémur droit et au poignet gauche, fracture costale droite, lésion du plexus brachial droit, parésie diaphragmatique droite, dents cassées). Le 26 octobre 1999, l'employeur de l'assuré a annoncé le cas à la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents (ci-après : la CNA), qui a versé les prestations correspondantes (indemnités journalières et frais de traitement).

Par décision du 1<sup>er</sup> décembre 2003, la CNA a alloué à l'assuré, pour les séquelles de l'accident du 21 octobre 1999, une rente d'invalidité à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2004 pour une incapacité de gain de 50% ainsi qu'une indemnité pour atteinte à l'intégrité d'un montant de 38'880 fr. correspondant à une diminution de l'intégrité de 40%.

En l'absence d'opposition de l'assuré, cette décision est entrée en force.

**B.**        **a)** A la suite de cet accident, l'assuré a déposé, le 9 mai 2000, une demande de prestations AI tendant à l'octroi de moyens auxiliaires, subsidiairement d'une rente. Cette demande a été traitée par l'Office de l'assurance-invalidité pour le canton de Vaud (ci-après : l'office AI). S'agissant des moyens auxiliaires, l'assuré a sollicité la prise en charge de

diverses modifications d'un véhicule à moteur (installation d'une chaise adaptée en raison de ses problèmes au membre supérieur droit et mise en place d'une boîte à vitesses automatique notamment). Il a invoqué une utilisation à titre privé et professionnel d'un véhicule à moteur.

Les 8 et 11 décembre 2000, l'office AI a fait savoir à l'assuré qu'il prenait à sa charge diverses transformations apportées à son véhicule ainsi que des frais d'auto-école.

Par décision du 27 décembre 2001, l'office AI a reconnu, dès le 1<sup>er</sup> octobre 2000, le droit de l'assuré à une rente entière basée sur un taux d'invalidité de 80% puis, dès le 1<sup>er</sup> juillet 2001, à une demi-rente basée sur un taux d'invalidité de 50%.

L'assuré n'ayant pas contesté cette décision, cette dernière est entrée en force.

L'octroi d'une demi-rente d'invalidité a été confirmé au cours de procédures de révision successives intervenues en 2002, 2005 et 2009.

**b)** Le 19 novembre 2012, l'assuré a informé l'office AI qu'il allait changer de voiture. Il sollicitait par conséquent la prise en charge des mêmes modifications que celles apportées à son précédent véhicule. Il demandait également le versement d'une contribution d'amortissement.

Le 21 décembre 2012, l'office AI a fait savoir à l'assuré qu'il finançait le coût des modifications apportées à son nouveau véhicule ainsi que le surcoût lié à la boîte à vitesses automatique.

Le 24 avril 2013, l'office AI a informé l'assuré qu'il comptait refuser la prise en charge d'une contribution d'amortissement. Il a notamment exposé ce qui suit :

« Des contributions d'amortissement pour véhicules à moteur et véhicules à moteur pour invalides sont accordées :

- en cas d'exercice probablement durable d'une activité lucrative permettant de couvrir les besoins ou

- en cas d'accomplissement attesté des travaux habituels (dans le ménage, par exemple).

Selon les indications en notre possession, vous exercez l'activité de représentant dans une société informatique, à 50%. Dans le cadre de votre activité professionnelle, il vous est nécessaire de vous déplacer pour de la prospection ou de la livraison, avec un important matériel.

Selon le chiffre 2088 de la circulaire concernant la remise de moyens auxiliaires de l'AI (CMAI), au cas où, dans la même situation, une personne non invalide devrait aussi avoir recours à un véhicule à moteur, l'AI ne prend pas les frais en charge.

En effet, dans le cas particulier, il semble vraisemblable que, même sans atteinte à la santé, un véhicule aurait été nécessaire pour vous permettre de vous rendre auprès de vos clients. »

En date du 31 mai 2013, l'assuré a présenté des objections à l'encontre de ce projet. Décrivant dans un premier temps en quoi consiste son activité, il explique qu'il est amené dans ce cadre à devoir manipuler des cartons volumineux à l'aide d'un seul bras, ce qui exclut, pour cette raison déjà, l'utilisation des transports publics. L'usage d'un véhicule automobile adapté à son handicap est ainsi « objectivement nécessaire à l'exercice de son activité lucrative ». Dans ce sens, une comparaison avec ses collègues de travail n'est pas pertinente, dès lors que ces derniers accomplissent des tâches différentes des siennes (direction et secrétariat). L'assuré a donc demandé à l'office AI de revoir sa position à la lumière de ces éléments et de le faire bénéficier d'une participation à l'amortissement d'un véhicule à hauteur de 3'000 fr. par an.

Par décision du 5 septembre 2013, l'office AI a entériné son refus de prendre en charge la contribution d'amortissement sollicitée par l'assuré pour son nouveau véhicule. La motivation était identique à celle contenue dans le projet de décision du 24 avril précédent. Etait jointe une lettre d'accompagnement du même jour adressée au conseil de l'assuré et prenant position en ces termes sur les objections formulées le 31 mai précédent :

« Nous faisons suite à votre envoi du 31 mai 2013 par lequel vous nous avez fait part de certaines objections à l'égard du projet de décision du 25 avril 2013 [recte : 24 avril 2013].

Il en ressort qu'à votre sens l'exercice de l'activité lucrative de notre assuré ne nécessiterait pas, en soi, l'usage d'un véhicule automobile. Selon vos informations, l'essentiel de l'activité se déroule au bureau. Ce n'est que ponctuellement (lors de la mise en service) qu'un déplacement impliquant le transport de matériel informatique s'impose. Dit matériel est décrit comme étant d'un poids oscillant entre 5 et 15 kg et d'un format tel qu'il peut être porté à bout de bras. Dans de telles circonstances, toujours conformément à vos indications, l'usage des transports publics resterait sans aucun problème possible en l'absence d'atteinte à la santé. Or, vous affirmez que, précisément du fait que notre assuré est atteint dans sa santé, cela ne serait en l'espèce pas le cas. A l'appui de ce point de vue, vous relevez une impossibilité à saisir ou maintenir les cartons contenant le matériel, et le fait que le poids de ceux-ci, ne pouvant être réparti sur les deux bras ou sur les deux épaules, générerait des douleurs. Pour ces motifs, l'usage d'un véhicule automobile lors de l'exercice de l'activité professionnelle serait rendu nécessaire par l'invalidité.

Nous ne pouvons toutefois que constater que les arguments exposés ne sont pas de nature à remettre en cause le bien-fondé du projet de décision évoqué ci-avant.

Nous rappelons avant tout que chaque assuré a l'obligation de mettre en œuvre tout ce qui est raisonnablement exigible pour limiter le dommage (art. 7 al. 1 RAI).

En l'espèce, nous constatons que quel que soit le moyen de transport envisagé (véhicule automobile ou train), l'aide des collègues est nécessaire pour charger le matériel au départ. Une fois chez le client, le matériel doit être déchargé et là également, l'aide de tiers ne serait pas plus nécessaire, que le trajet ait été fait en véhicule automobile ou en train. Le débat ne se situe donc pas à ce niveau.

Le débat se situe au niveau du transport, dans le contexte duquel nous estimons que ledit matériel pourrait autant être chargé et arrimé sur un chariot à roulettes, ou respectivement installé dans une valise munie des mêmes roulettes, que dans le coffre d'un véhicule. Il est manifeste que si le matériel est susceptible d'être porté à bout de bras (abstraction faite d'une atteinte à la santé), le format du matériel emporté permet son installation dans de tels objets, dont on notera au demeurant qu'ils sont désormais courants et disponibles à des prix très raisonnables.

Partant de ce constat, le transport pourrait se faire en train sans aucun réel port de charge, exception faite du moment où il serait nécessaire de soulever le matériel du quai au train (sauf en ce qui concerne les rames modernes dont l'entrée est à hauteur de quai). Compte tenu de sa brièveté et de la différence de poids somme toute modérée relevée en page 2 de votre courrier précité (7,5 kg / 15 kg), dit moment ne saurait être la cause de troubles du positionnement ou de l'équilibre et de maux de dos.

En d'autres termes, il existe une autre solution que l'usage d'un véhicule automobile pour le transport du matériel, et l'obligation de réduire le dommage qui incombe à notre assuré a pour conséquence

qu'il doit opter pour ladite solution, dont le coût ne représente qu'une fraction de la contribution d'amortissement annuelle d'un véhicule. Nous confirmons donc que cette dernière ne peut être prise en charge, elle vous est donc signifiée par une décision formelle confirmant les conclusions du projet de décision du 25 avril 2013 [recte : 24 avril 2013], que vous trouverez en annexe.

[Salutations] »

Dans une lettre séparée du 5 septembre 2013 au conseil du recourant, l'office AI a confirmé qu'il assumait la contribution maximale selon la réglementation applicable, soit 1'300 fr., pour le surcoût lié à une boîte à vitesses automatique.

**C.**           **a)** Par acte du 11 octobre 2013, I.\_\_\_\_\_ a déféré devant la Cour de céans la décision rendue par l'office AI le 5 septembre 2013. En premier lieu, il souligne que son activité lucrative au service d'A.\_\_\_\_\_ Sàrl doit être considérée comme durable. De plus, avec le versement de la demi-rente, elle couvre ses besoins. Il explique ensuite que, contrairement à ce que soutient l'office intimé, un véhicule automobile n'aurait pas été nécessaire dans une situation de non-invalidité pour qu'il puisse se rendre auprès de ses clients. En effet, les déplacements ne représentent qu'une faible proportion du temps dévolu à l'activité professionnelle, celle-ci consistant davantage en la recherche de clients, laquelle s'effectue par téléphone, voire à l'aide des outils électroniques. En outre, s'il est concevable qu'une personne exempte de toute atteinte aux membres supérieurs puisse utiliser les transports en commun, tel n'est en revanche pas le cas du recourant. En présentant un handicap au bras droit, celui-ci ne peut recourir à cette solution car le volume des cartons à manipuler nécessite l'usage des deux bras. Il s'exposerait par ailleurs à des problèmes d'ergonomie et risquerait d'endommager le matériel transporté au cours d'une éventuelle glissade. En ce qui concerne des aides au transport, le recourant observe que les cartons sont trop volumineux pour être charriés à l'aide d'une valise à roulettes ou d'un chariot du même type. Il mentionne ensuite des problèmes d'ordre pratique liés à la nécessité d'obtenir l'aide de tiers pour soulever le matériel du quai au train ainsi que lors des différents changements de moyens de transport auxquels il ne manquerait pas d'être confronté dans le cadre de ses

différents déplacements. En effet, aucun des sites des clients de l'employeur du recourant ne se trouve à proximité d'une gare centrale. Il n'est pas non plus envisageable d'imposer au client d'attendre le recourant pour l'aider à descendre le matériel. Outre qu'une telle attitude passerait pour peu professionnelle, elle représenterait une perte de temps et, par voie de conséquence, d'argent pour le client, affaiblissant du même coup la compétitivité des services d'A.\_\_\_\_\_ Sàrl. Quant à l'utilisation d'un chariot à roulettes, elle n'est possible qu'en train à cause de son volume, ce qui exclut un voyage en bus ou par tout autre moyen de locomotion. En définitive, le recourant est d'avis que l'usage d'un véhicule automobile est le seul qui lui permette d'exécuter son activité sans complication excessive en relation avec le chargement et le déchargement du matériel, tout en tenant compte de son handicap. Cette solution présente des avantages indéniables par rapport à l'usage des transports publics et exclut toute autre alternative. En résumé, le recourant considère que l'utilisation d'un véhicule adapté aux exigences de son invalidité est objectivement indispensable pour l'exercice durable de son activité lucrative au service d'A.\_\_\_\_\_ Sàrl. En conséquence, il conclut, sous suite de frais et dépens, à la réforme de la décision du 5 septembre 2013, « en ce sens que l'Office d'assurance-invalidité doit participer à l'amortissement [de son] véhicule automobile à hauteur de CHF 3'000 par an. » Le recourant a produit un bordereau de pièces, contenant notamment une photographie des cartons qu'il est amené à transporter.

Dans sa réponse du 2 décembre 2013, l'office intimé rappelle que l'objet du litige est de savoir si le handicap qui frappe le recourant (perte de l'usage de la main droite) rend indispensable le recours à un véhicule automobile dans le cadre de l'exercice de sa profession, ou, autrement dit, de savoir si l'usage des transports publics serait, dans ce même cadre, impossible pour le même motif. Tout en se référant à sa lettre accompagnant la décision entreprise, l'intimé relève que les cartons à transporter, tels qu'ils apparaissent sur la pièce produite par le recourant, ne font nullement obstacle à l'utilisation d'un chariot à roulettes. Au demeurant, l'intimé ne voit pas ce qui en empêcherait

l'usage dans un bus, dès l'instant où un tel dispositif est moins volumineux qu'un landau ou une chaise roulante, lesquels sont pourtant rencontrés dans les bus. Par ailleurs, l'intimé estime qu'il n'est pas déraisonnable d'exiger du recourant de soulever le chariot du quai au train, dès lors que ce port de charges ne s'effectuerait que de manière très ponctuelle. L'intimé réfute aussi le risque de dommage dans l'hypothèse d'un transport du matériel avec un chariot. En effet, des cartons bien arrimés au moyen de tendeurs élastiques ne seraient pas plus menacés que s'ils étaient empilés et portés à bout de bras. L'intimé maintient ainsi que le recours à un chariot permettrait l'usage des transports publics et représenterait une solution alternative, économique et viable au financement d'un véhicule automobile dans le cadre professionnel. Précisant que ce dernier n'est pas rendu nécessaire par le handicap du recourant, l'intimé s'étonne pour terminer que l'employeur de celui-ci puisse exiger de ses collaborateurs valides qu'ils effectuent des déplacements professionnels les bras encombrés de cartons de dimensions non négligeables, d'un poids pouvant atteindre 15 kilos. De tels déplacements pourraient être effectués - hors de toute situation de handicap - soit au moyen d'une voiture de fonction, soit au moyen du véhicule privé. Fort de ce qui précède, l'intimé propose le rejet du recours.

En réplique du 22 janvier 2014, le recourant conteste être en mesure de manier un chariot à roulettes avec un seul bras, notamment à cause du poids des charges à transporter. Il prétend ensuite qu'il est inexact d'affirmer que le port de charges se limiterait à quelques secondes, dans la mesure où la clientèle à visiter se situe dans des zones excentrées, nécessitant de la sorte plusieurs transbordements. Tout au plus, le recourant concède que ses collègues peuvent l'aider à placer les cartons de matériel dans sa voiture. En aucun cas toutefois, la solution préconisée par l'intimé n'est défendable ; elle contribuerait bien plutôt à aggraver son état de santé. Enfin, le recourant souligne derechef que les déplacements professionnels ne constituent qu'une faible partie de son activité, ce qui explique que son employeur n'ait jamais acquis un parc automobile. Or, après l'accident de 1999, il s'avère que l'utilisation d'un véhicule adapté à son handicap lui est nécessaire afin qu'il puisse exercer

son activité professionnelle en toute sécurité. Le recourant ne peut donc que confirmer ses conclusions.

Dupliquant le 12 février 2014, l'intimé relève que le fait que le recourant ait un véhicule adapté à son handicap ne le dispense pas de solliciter de l'aide au chargement et au déchargement. En outre, il continue de douter que la solution des transports publics puisse être qualifiée d'adéquate pour les collègues valides du recourant. Dans un contexte entrevu comme concurrentiel, il ne paraît en effet guère réaliste de se présenter au client avec du matériel potentiellement endommagé par les aléas du transport (par exemple en cas de bus bondés) ou, le cas échéant, par l'humidité. Enfin, l'intimé souligne que le recourant admet lui-même que, lorsque des charges lourdes doivent être transportées, l'employeur loue des véhicules automobiles à ses collaborateurs. En ces circonstances, la nécessité de ces véhicules n'est donc pas liée au handicap. L'intimé maintient en conséquence sa position.

Se déterminant par lettre du 21 mars 2014, le recourant signale que ce n'est pas le chargement ou le déchargement du matériel qui lui pose problème, mais les trajets qu'il doit entreprendre. En outre, le matériel à transporter est bien protégé contre les chocs ou les intempéries. Le recourant n'est toutefois pas en mesure de le manipuler en raison de son handicap, ce qui n'est pas le cas de ses collègues valides. De surcroît, même si l'intimé en doute, ces derniers empruntent les transports publics, car l'employeur ne dispose pas de voiture de fonction, les fréquences des transports de matériel ne justifiant pas cet achat. Or, le recourant a besoin d'une voiture adaptée à son handicap, ce qui rend l'argument de l'intimé concernant le possible usage des transports publics sans pertinence. Le recourant maintient ses conclusions.

**b)** Le 11 avril 2014, le magistrat instructeur a invité l'employeur du recourant, A.\_\_\_\_\_ Sàrl, à produire la liste des clients visités en 2013 par ce dernier avec leur adresse. Il devait en outre fournir une copie des pièces justificatives relatives au défraiement des frais de déplacements professionnels effectués par le recourant en 2013 avec son

véhicule personnel ou par les transports publics, une copie des pièces justificatives relatives au défraiement des frais de déplacements professionnels effectués en 2013 au moyen des transports publics par les collègues du recourant ainsi qu'une copie des pièces justificatives relatives à la location de véhicules automobiles par A.\_\_\_\_\_ Sàrl pour les déplacements professionnels des collègues du recourant en 2013. En réponse à cette demande, l'employeur du recourant, A.\_\_\_\_\_ Sàrl, a indiqué, dans une lettre du 15 mai 2014, que, pour l'année 2013, l'intéressé avait effectué 12 voyages professionnels entre le 28 janvier et le 10 décembre 2013. Au cours de ces trajets, il s'était rendu sur quatre sites : Y.\_\_\_\_\_, N.\_\_\_\_\_ et F.\_\_\_\_\_ ainsi que T.\_\_\_\_\_ en France. Tous ces voyages avaient été effectués en voiture à l'exception de celui du 30 mai 2013 à F.\_\_\_\_\_ et celui du 28 novembre 2013 à Y.\_\_\_\_\_, pour lesquels le recourant s'était déplacé en train. L'employeur a précisé qu'en 2013, le recourant était le seul collaborateur à se déplacer auprès de la clientèle. Avant son accident, il pouvait louer une voiture pour ses déplacements professionnels, le cas échéant par l'intermédiaire de la société. Depuis lors, cela n'était plus possible, car il avait besoin d'une voiture spécialement adaptée à son handicap, en l'occurrence sa voiture privée. Pour l'utilisation de cette dernière, A.\_\_\_\_\_ Sàrl versait une indemnité de 70 ct. par kilomètre parcouru. En cas de voyage en transports publics, le prix du billet était remboursé.

Par pli du 4 juin 2014, l'intimé a fait savoir que cette lettre n'apportait aucun élément pertinent qui lui aurait été inconnu à ce stade.

De son côté, le recourant a confirmé, en date du 13 juin 2014, l'exactitude de la teneur de cette lettre.

**D.** Dans l'intervalle, le recourant a déposé, le 2 octobre 2013, une nouvelle demande de prestations AI, tendant à l'octroi d'une allocation pour impotent. Il a fait état de difficultés pour se vêtir/se dévêtir, s'alimenter et effectuer ses soins corporels (se baigner/se doucher).

Procédant à l'instruction du cas, l'office intimé a demandé un rapport à la Clinique M.\_\_\_\_\_. Dans un rapport du 4 novembre 2013 (signature illisible), il était fait état des diagnostics suivants : status après polytraumatisme et lésion du plexus brachial droit avec rupture des racines C5-C6-C7 et avulsion des racines C8-D1. Il était relevé que depuis le dernier contrôle, intervenu au mois de février 2009, la fonction du bras droit était la suivante : « abduction et antépulsion de l'épaule à 90°. Bonne flexion/extension du coude à M4 - utile. Ebauche de flexion des doigts et du poignet, non utilisable. La main a donc perdu toute fonction. » Le recourant n'était par ailleurs pas au bénéfice d'un traitement particulier, hormis la prise d'antalgiques à la demande, accompagnée le cas échéant de séances de physiothérapie.

Le dossier ne contient pas d'autres pièces relatives à cette nouvelle procédure.

### **E n d r o i t :**

**1. a)** Les dispositions de la LPGA (loi fédérale du 6 octobre 2000 sur la partie générale du droit des assurances sociales ; RS 830.1) s'appliquent à l'assurance-invalidité sous réserve de dérogations expresses (art. 1 al. 1 LAI [loi fédérale du 19 juin 1959 sur l'assurance-invalidité ; RS 831.20]). L'art. 69 al. 1 let. a LAI dispose qu'en dérogation aux art. 52 et 58 LPGA, les décisions des offices AI cantonaux peuvent directement faire l'objet d'un recours devant le tribunal des assurances du domicile de l'office concerné.

**b)** La procédure devant le tribunal cantonal des assurances institué par chaque canton en application de l'art. 57 LPGA est réglée par le droit cantonal, sous réserve de l'art. 1 al. 3 PA (loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative ; RS 172.021) et des exigences minimales fixées par l'art. 61 LPGA. Dans le canton de Vaud, la procédure de recours est régie par la LPA-VD (loi cantonale vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative ; RSV 173.36) qui prévoit à

cet égard la compétence de la Cour des assurances sociales du Tribunal cantonal (art. 93 al. 1 let. a LPA-VD). La présente cause doit être tranchée par la cour composée de trois magistrats (art. 83c al. 1 LOJV [loi cantonale vaudoise d'organisation judiciaire du 12 décembre 1979 ; RSV 173.01]) : né en 1965, le recourant est potentiellement actif pendant 19 ans entre la date du dépôt de la demande (le 19 novembre 2012) jusqu'à l'âge de la retraite ; la contribution annuelle d'amortissement sollicitée par le recourant s'élevant à 3'000 fr., la valeur litigieuse excède ainsi le seuil de 30'000 fr. permettant à un juge unique de statuer (art. 94 al. 1 let. a LPA-VD).

**c)** Interjeté en temps utile (art. 60 al. 1 LPGA) et satisfaisant aux autres conditions de forme prévues par la loi (art. 61 let. b LPGA), le recours est recevable si bien qu'il y a lieu d'entrer en matière.

**2.** Le litige porte sur le point de savoir si le recourant a droit à des contributions annuelles d'amortissement pour l'usage professionnel de son véhicule à moteur.

**3. a)** Selon l'art. 8 al. 1 LAI, les assurés invalides ou menacés d'une invalidité (art. 8 LPGA) ont droit à des mesures de réadaptation pour autant que ces dernières soient nécessaires et de nature à rétablir, maintenir ou améliorer leur capacité de gain ou leur capacité d'accomplir leurs travaux habituels (let. a) ; les assurés ont droit aux prestations prévues aux art. 13 et 21 LAI, quelles que soient les possibilités de réadaptation à la vie professionnelle ou à l'accomplissement de leurs travaux habituels (al. 2).

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, première phrase). 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).

**b)** La liste des moyens auxiliaires indiquée à l'art. 21 LAI fait l'objet d'une ordonnance du département fédéral de l'intérieur (art. 14 RAI [règlement fédéral du 17 janvier 1961 sur l'assurance-invalidité ; RS 831.201]). Conformément à cette délégation, le département a édicté l'ordonnance du 29 septembre 1976 concernant la remise de moyens auxiliaires par l'assurance-invalidité (OMAI ; RS 831.232.51). L'art. 2 OMAI dispose qu'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 exercer l'activité nommément désignée au chiffre correspondant de l'annexe (al. 2). Selon l'art. 21<sup>ter</sup> LAI, l'assurance peut allouer des indemnités d'amortissement à l'assuré qui a acquis, à ses frais, un moyen auxiliaire auquel il a droit (al. 1). L'annexe à l'OMAI mentionne sous ch. 10.04\*, en liaison avec le ch. 10, les voitures automobiles destinées aux assurés qui, exerçant d'une manière probablement durable une activité leur permettant de couvrir leurs besoins, ne peuvent se passer d'un tel moyen personnel pour se rendre à leur travail. L'indemnisation a lieu sous la forme de contributions d'amortissement (ch. 10.01\*-10.04\* de la circulaire de l'Office fédéral des assurances sociales (OFAS) concernant la remise des moyens auxiliaires par l'assurance-invalidité [CMAI]). Ces contributions sont allouées annuellement, la première fois lors de l'acquisition du véhicule, puis au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année civile (ch. 10.04\* par. 2091\* CMAI).

**c)** Selon la jurisprudence, l'utilisation d'un véhicule à moteur personnel pour le parcours du chemin du travail n'est pas nécessitée par l'invalidité lorsqu'il faut admettre que l'assuré, même valide, devrait de

toute façon se rendre à son lieu de travail avec une automobile. Pour juger - de manière hypothétique - de cette question, il faut tenir compte de l'ensemble des circonstances du cas particulier. La nécessité d'un véhicule peut être due à des motifs d'ordre strictement professionnel (par exemple lorsque le requérant exerce la profession de chauffeur de taxi, de représentant de commerce ou de transporteur de marchandises) ou à l'éloignement du lieu de travail, lorsque les moyens de transport en commun font défaut ou que leur utilisation ne peut être raisonnablement exigée d'une personne valide, par exemple en raison d'horaires trop défavorables ou parce qu'elle entraînerait une trop grande perte de temps par rapport à l'usage d'un véhicule individuel. Le droit à des contributions d'amortissement pour une voiture automobile ne peut donc pas être refusé au seul motif que l'intéressé utiliserait de toute façon une automobile même sans invalidité. Pour nier l'existence d'un tel droit, on doit bien plutôt pouvoir admettre que l'ensemble des circonstances du cas particulier obligerait également une personne non invalide à utiliser un véhicule automobile (ATF 97 V 239 s. consid. 3b; SVR 2001 IV n° 33 p. 101 s. consid. 3; Praxis 1991 n° 215 p. 909 consid. 2c ; cf. TFA [Tribunal fédéral des assurances] I 1/05 du 28 avril 2006 consid. 2.2 et Michel Valterio, Droit de l'assurance-vieillesse et survivants [AVS] et de l'assurance-invalidité [AI], Genève/Zurich/Bâle 2011, spéc. n. 1798 et les références).

**4.** En l'espèce, il est constant que le recourant exerce de manière durable une activité lui permettant, avec l'octroi d'une demi-rente d'invalidité, de couvrir ses besoins. A l'appui de ses prétentions, il soutient pour l'essentiel qu'il n'est pas en mesure d'utiliser les transports publics car cela nécessiterait des manipulations de charges incompatibles avec les problèmes qu'il présente aux membres supérieurs. En outre, la localisation de la clientèle en zones industrielles rend nécessaire l'usage d'un véhicule automobile. Pour sa part, l'office intimé estime que tel n'est pas le cas, dès lors que l'on peut exiger du recourant qu'il effectue ses déplacements en transports publics, en se munissant le cas échéant d'un chariot ou de tout autre dispositif utile pour l'aider à manipuler les cartons de matériel à l'intention de ses clients. On peine à suivre l'argumentation de l'office intimé dans sa motivation sur le possible usage des transports

publics. Il faut bien plutôt se demander si, au regard des circonstances concrètes du cas, une personne non invalide serait également amenée à devoir utiliser un véhicule automobile, auquel cas le droit à une contribution d'amortissement doit être nié.

De fait, il est hautement probable au vu du but des déplacements professionnels, du matériel à transporter (cf. à cet égard la photographie des cartons à manipuler figurant sous pièce n° 3 du bordereau produit par le recourant) et de la localisation des entreprises visitées, que l'emploi d'une voiture s'impose régulièrement dans l'exercice de cette activité professionnelle, avec ou sans handicap. Plus particulièrement, selon l'expérience générale de la vie, les informaticiens ne se déplacent pas ou qu'exceptionnellement en transports publics pour des démonstrations ou installations de matériel informatique. Sous un autre aspect, l'activité du recourant se rapproche aussi de celle d'un représentant de commerce, profession pour laquelle la nécessité d'un véhicule à moteur est reconnue par la jurisprudence résumée ci-avant (cf. consid. 3c supra). Au demeurant, sur les douze trajets de l'année 2013, seuls deux ont été effectués en train. Les déplacements s'opèrent sur des sites industriels, dont on sait qu'ils sont généralement hors des centres urbains, donc moins bien desservis par les transports publics. Me von Planta le relève d'ailleurs à juste titre dans son mémoire de recours (cf. allégué n° 22 p. 7 et allégué n° 43 des déterminations du 21 mars 2014). Concrètement, au vu des calculs d'itinéraire, l'option du déplacement en transports publics est irréaliste pour le site français - la durée du trajet en voiture est inférieure de moitié - et peu pratique pour les trois sites suisses compte tenu du temps de marche entre le site et la desserte de transport public la plus proche, et ce plus particulièrement lorsqu'il s'agit d'installer du matériel. L'employeur mentionne au demeurant la location de véhicules avant l'accident du recourant, ce qui confirme que même valide, l'usage d'une voiture à des fins de déplacements professionnels était indispensable au recourant, ne serait-ce qu'eu égard aux charges à transporter.

Il découle de ce qui précède que I. \_\_\_\_\_ ne remplit pas les conditions permettant l'octroi d'une contribution d'amortissement pour l'usage professionnel de son véhicule à moteur.

**5.** En définitive, la décision attaquée échappe à la critique et il y a lieu de la confirmer, ce qui entraîne le rejet du recours.

**6.** En dérogation à l'art. 61 let. a LPGA, la procédure de recours en matière de contestations portant sur l'octroi ou le refus de prestations de l'AI devant le tribunal cantonal des assurances est soumise à des frais de justice ; le montant des frais est fixé en fonction de la charge liée à la procédure, indépendamment de la valeur litigieuse et doit se situer entre 200 et 1'000 fr. (art. 69 al. 1<sup>bis</sup> LAI). En l'espèce, compte tenu de l'ampleur de la procédure, les frais de justice doivent être arrêtés à 400 fr. et mis à la charge du recourant, qui succombe (art. 69 al. 1<sup>bis</sup> LAI ; art. 49 al. 1 LPA-VD). Il n'y a pas lieu d'allouer de dépens, le recourant n'obtenant pas gain de cause (art. 55 al. 1 LPA-VD ; cf. art. 61 let. g LPGA).

**Par ces motifs,  
la Cour des assurances sociales  
p r o n o n c e :**

**I.** Le recours est rejeté.

**II.** La décision rendue le 5 septembre 2013 par l'Office de l'assurance-invalidité pour le canton de Vaud est confirmée.

**III.** Les frais de justice, arrêtés à 400 fr. (quatre cents francs), sont mis à la charge de I. \_\_\_\_\_ qui succombe.

**IV.** Il n'est pas alloué de dépens.

La présidente :

Le greffier :

**Du**

L'arrêt qui précède, dont la rédaction a été approuvée à huis clos, est notifié à :

- Me Flurin von Planta, avocat (pour I. \_\_\_\_\_),
- Office de l'assurance-invalidité pour le canton de Vaud,
- Office fédéral des assurances sociales,

par l'envoi de photocopies.

Le présent arrêt peut faire l'objet d'un recours en matière de droit public devant le Tribunal fédéral au sens des art. 82 ss LTF (loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal fédéral ; RS 173.110), cas échéant d'un recours constitutionnel subsidiaire au sens des art. 113 ss LTF. Ces recours doivent être déposés devant le Tribunal fédéral (Schweizerhofquai 6, 6004 Lucerne) dans les trente jours qui suivent la présente notification (art. 100 al. 1 LTF).

Le greffier :