Eidgenössisches Versicherungsgericht
Tribunale federale delle assicurazioni
Tribunal federal d'assicuranzas

Cour des assurances sociales
du Tribunal fédéral

Cause
{T 7}
I 854/02

Arrêt du 21 mars 2003
IIe Chambre

Composition
MM. les Juges Schön, Président, Ursprung et Frésard. Greffière: Mme von Zwehl

Parties
S._____, recourant, représenté par Me Michael Weissberg, avocat, rue Centrale 47, 2502 Biel/Bienne,

contre

Office cantonal AI Genève, boulevard du Pont-d'Arve 28, 1205 Genève, intimé

Instance précédente
Commission cantonale de recours en matière d'AVS/AI, Genève

(Jugement du 23 octobre 2002)

Faits:
A.
Victime d'un grave accident de la circulation, S._____ est atteint de tétraplégie sensitivo-motrice complète depuis le 27 août 1996.

Le 7 avril 1999, le prénommé a demandé à l'assurance-invalidité la prise en charge des frais de transformation d'un véhicule Mercedes classe V pour conducteur tétraplégique. Les aménagements consistaient principalement en diverses adaptations de l'accès au poste de conduite (notamment une plate-forme élévatrice sous le plancher pour accès par la porte latérale) ainsi que divers aménagements pour la conduite (notamment un «minimanche» ou «joystick» pour la commande centrale de direction, d'accélérateur et de freinage, ainsi qu'un système de commande vocale). Selon le devis de la maison X._____ SA, le montant total des transformations s'élevait à 87'580 fr.

Par décision du 26 octobre 1999, l'Office AI du canton de Genève (ci-après: l'office AI) a refusé la prise en charge demandée, au motif que les transformations requises ne répondaient pas au critère d'un moyen auxiliaire simple et adéquat.
B.
L'assuré a déféré cette décision devant la Commission cantonale genevoise de recours en matière d'AVS/AI (ci-après: la commission).

Après avoir pris des informations complémentaires auprès de la Fédération suisse de consultation en moyens auxiliaires pour personnes handicapées et âgées (FSCMA), la commission a rejeté le recours de l'assuré, par jugement du 23 octobre 2002.
C.

S._____ interjette recours de droit administratif contre ce jugement dont il requiert l'annulation, en concluant, sous suite de frais et dépens, au renvoi de la cause à l'office AI pour nouvelle décision.

L'office AI conclut au rejet du recours, tandis que l'Office fédéral des assurances sociales (OFAS) a renoncé à se déterminer.

Considérant en droit:
1.
La loi fédérale sur la partie générale des assurances sociales (LPGA) du 6 octobre 2000 a apporté diverses modifications dans le domaine de l'assurance-invalidité. Cette loi, entrée en vigueur le 1er janvier 2003, n'est toutefois pas applicable au présent litige qui reste soumis au droit en vigueur jusqu'au 31 décembre 2002 (cf. ATF 127 V 467 consid. 1, 121 V 366 consid. 1b).
2.
2.1 Aux termes de l'art. 21 al. 2 LAI, 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. En application des art. 21 al. 2 et 4 LAI, et 14 RAI, le département fédéral de l'intérieur (DFI) a établi une liste des moyens auxiliaires à l'annexe de l'Ordonnance concernant la remise de moyens auxiliaires par l'assurance-invalidité (OMAI). Cette annexe mentionne sous chiffre 10.05 les transformations de véhicules à moteur nécessités par l'invalidité.
2.2 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 (art. 8 al. 1 LAI et 21 al. 3 LAI; ATF 121 V 264 consid. 4). Le chiffre 10.05.4 de la circulaire de l'OFAS concernant la remise de moyens auxiliaires par l'assurance-invalidité (CMAI) fixe une limite maximale de 25'000 fr. pour les frais de transformation d'un véhicule à moteur. Pour la prise en charge des frais d'un coût supérieur, «une motivation spéciale est alors demandée». D'après la jurisprudence, les prix limites fixées par l'OFAS dans ses directives concrétisent l'exigence légale du caractère simple du moyen auxiliaire et aussi, dans une certaine mesure, de son caractère adéquat. Une application correcte de la loi suppose que l'on s'en tienne, en principe tout au moins, à ces limites de coûts (ATF 123 V 20 consid. 4b). Indépendamment de ces limites, il doit exister un rapport raisonnable entre le coût et l'utilité de la mesure. Lorsqu'il existe à cet égard une disproportion manifeste, l'assurance n'a pas à assumer les frais de la mesure ou du moyen auxiliaire (cf. ATF 107 V 88 consid. 2).
3.
En l'occurrence, le recourant se déplace en fauteuil roulant électrique et il est indéniable qu'un véhicule automobile est de nature à accroître son autonomie. L'assuré doit se rendre plusieurs fois par semaine à des séances de physiothérapie, fait ses courses, va chercher sa fille à l'école maternelle et participe à une association pour l'aide aux handicapés. L'adaptation d'un véhicule automobile lui permettrait de ne plus être dépendant des conditions météorologiques et d'augmenter son périmètre de circulation (voir le rapport établi le 28 juillet 1999 par la FSCMA à la demande de l'office AI).

Pour autant, un coût de transformations de près de 90'000 fr., soit plus de trois fois le montant limite fixé par les directives apparaît démesurément élevé par rapport à cette limite, dont il y lieu d'admettre qu'elle tient compte des frais usuels de transformation d'un véhicule automobile. Le point de savoir si un tel coût pourrait être pris en charge par l'assurance, nonobstant la limite fixée, peut toutefois demeurer indécis en l'espèce compte tenu des considérations qui suivent.
4.
Il ressort des déclarations d'un conseiller de la FSCMA que le système de conduite (système «Kempf» avec un «joystick») pose de réels problèmes de sécurité. Ce système peut être utilisé à la rigueur dans des conditions de circulation protégée (terrain privé), mais peut se révéler «délicat d'utilisation» en zone urbaine (notice d'entretien téléphonique du 26 juillet 2000). On peut en déduire, qu'en raison de cette limitation du périmètre de circulation, le véhicule en question n'est pas de nature à augmenter sensiblement l'autonomie du recourant.

Par ailleurs, dans une lettre à la commission du 31 juillet 2000, la FSCMA a indiqué qu'à sa connaissance aucun système de conduite par «joystick» n'était homologué en Suisse. Elle a exposé que selon la maison

Y._____, reconnue comme centre de dépôt de l'assurance-invalidité des véhicules à moteur, il subsiste trois problèmes majeurs au moins par rapport au système de conduite. Tout d'abord la sensibilité du «joystick» en fonction de la vitesse du déplacement du véhicule. Ensuite l'emplacement de la ceinture de sécurité. Enfin, la sécurité de l'arrimage du fauteuil roulant électrique à la place du conducteur. En effet, pour l'instant, les maisons A._____ et B._____ proposent des systèmes d'arrimage à la place du conducteur, mais uniquement avec des fauteuils spéciaux et dans le cas où le conducteur utiliserait encore le volant; ce n'est pas le cas de l'assuré qui, d'une part, dispose d'un fauteuil roulant «Turbo Twist» qui ne correspond pas à l'arrimage proposé par ces deux maisons et, d'autre part, ne peut pas utiliser un volant.
5.
La FSCMA est un organisme qui a pour mission apporter son soutien à l'Office AI dans le domaine de l'appréciation technique des moyens auxiliaires et dans celui touchant au marché des moyens auxiliaires (ch. 3010 CMAI) et la neutralité de ses avis est admise par la jurisprudence (arrêts T. [I 469/00]et von A. [I 489/00]). Au demeurant son avis n'est pas contesté par le recourant qui a eu connaissance de la lettre du 31 juillet 2000 et de la note d'entretien téléphonique du 26 juillet 2000. Aussi bien doit-on admettre, compte tenu des sérieux problèmes de sécurité et de conduite relevés plus haut et du fait qu'aucun véhicule de ce type n'était encore homologué en Suisse, que les transformations demandées ne répondent pas au critère d'adéquation.
6.
Le jugement attaqué (p. 4) retient certes qu'en date du 27 septembre 2002, «un véhicule semblable à celui réclamé par le recourant a été homologué par le Service des automobiles et de la navigation du canton de Genève». Cette affirmation n'est toutefois étayée par aucune pièce du dossier. On ignore dans quelles conditions et pour quelle utilisation le véhicule a été homologué. Quoi qu'il en soit, il s'agit d'un fait postérieur à la décision litigieuse, qui n'est donc pas décisif pour l'issue du présent litige.

Le recours se révèle par conséquent mal fondé.

Par ces motifs, le Tribunal fédéral des assurances prononce:
1. t
Le recours est rejeté.
2.
Il n'est pas perçu de frais de justice.
3.
Le présent arrêt sera communiqué aux parties, à la Commission cantonale de recours en matière d'assurance-vieillesse, survivants et invalidité et à l'Office fédéral des assurances sociales.
Lucerne, le 21 mars 2003
Au nom du Tribunal fédéral des assurances
Le Président de la IIe Chambre: La Greffière: