

**COUR DES ASSURANCES SOCIALES**

---

---

Arrêt du 24 juin 2019

---

Composition :     Mme     RÖTHENBACHER, présidente  
                          M.     Berthoud et Mme Dormond Béguelin, assesseurs  
Greffière :     Mme Mestre Carvalho

\*\*\*\*\*

Cause pendante entre :

**A.** \_\_\_\_\_, à X. \_\_\_\_\_, recourante, représentée Procap, Service juridique,  
à Bienne,

et

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

---

**Art. 21 LAI.**

**E n f a i t :**

**A.** Atteinte d'une paraparésie spastique de type SPG4 évoluant depuis l'adolescence et entraînant des difficultés à la marche, A. \_\_\_\_\_ (ci-après : l'assurée ou la recourante), ressortissante française née en 1982, domiciliée à X. \_\_\_\_\_, a été engagée à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2004 en tant que physiothérapeute à 70 % par D. \_\_\_\_\_ SA, à N. \_\_\_\_\_. Alors qu'elle était enceinte, l'assurée a présenté courant 2012 une aggravation de ses troubles de la marche, avec parallèlement des troubles d'ordre vésico-sphinctériens, persistant après l'accouchement survenu le [...] 2012. A l'issue de son congé maternité en février 2013, elle a repris le travail durant environ un mois puis s'est trouvée en incapacité à des taux variables. Dès le mois de juillet 2013, c'est à un taux de 40 % qu'elle a poursuivi son activité, avec un horaire réparti sur trois jours par semaine.

**B.** Le 13 mai 2013, l'assureur perte de gain [...] a adressé une demande de détection précoce à l'Office de l'assurance-invalidité pour le canton de Vaud (ci-après : l'OAI). Puis, le 20 juin 2013, l'assurée a déposé une demande de prestations de l'assurance-invalidité(AI) eu égard à ses troubles de la marche.

Après avoir octroyé différentes mesures d'intervention précoce à l'intéressée, l'OAI lui a adressé, le 13 février 2015, un projet de décision dans le sens de l'octroi d'un trois-quarts de rente d'invalidité avec effet au 1<sup>er</sup> mars 2014, compte tenu d'un taux d'invalidité de 60 %. Puis, par décisions des 13 mai et 22 juillet 2015 faisant suite au projet précité, l'OAI a fixé le montant des rentes à compter du 1<sup>er</sup> juin 2015, respectivement pour les périodes allant du 1<sup>er</sup> mars au 31 décembre 2014 et du 1<sup>er</sup> janvier au 31 mai 2015.

**C.** En date du 22 septembre 2016, A. \_\_\_\_\_ a déposé une demande de moyens auxiliaires auprès de l'OAI, visant à l'octroi d'une contribution d'amortissement pour véhicule à moteur.

Sur demande de l'office, la prénommée a produit le 29 septembre 2016 ses fiches de salaire pour les mois de juin à août 2016, faisant état d'un salaire mensuel brut de 2'450 francs.

Interpellée par l'OAI, l'assurée a expliqué, par correspondance du 7 novembre 2016, qu'elle rencontrait des difficultés à utiliser les transports publics compte tenu de ses limitations à la marche, à la station debout et au port de charge, ainsi que de sa fatigabilité ; de plus, la hauteur des marches d'accès aux transports publics était un obstacle. Ainsi, l'utilisation de son véhicule automobile lui permettait d'écartier les limitations susdites lors de ses déplacements professionnels, médicaux ou privés. A ce propos, l'intéressée s'est référée à un certificat médical non daté émanant du Dr R.\_\_\_\_\_, médecin à la Clinique [...] (ci-après : la Clinique B.\_\_\_\_\_), exposant ce qui suit :

"Le médecin soussigné certifie que en raison du déficit moteur, la patiente [...] ne peut pas rester en position debout pour un temps prolongé, ni porter des charges pour des longues distances, ce qui empêche l'utilisation des transports publi[c]s (atte[n]te sur le quai, marches d'accès au train/bus trop hautes).

Pour ses déplacements (vie professionnelle et ordinaire, ainsi que contrôles médicaux), l'utilisation d'une voiture privé[e] (sans nécessité d'adaptation) est indiqué[e] en raison de la limitation fonctionnelle."

Par écriture du 17 novembre 2016 adressée à l'OAI, l'assurée a précisé qu'elle travaillait le lundi de 9h30 à 16h30, le mercredi de 11h30 à 18h00 et le vendredi de 9h30 à 16h00.

D'une fiche d'examen du dossier établie le 20 février 2017 par une collaboratrice de l'OAI, il est ressorti que la durée du trajet en transports publics entre X.\_\_\_\_\_ et N.\_\_\_\_\_ était de 1h16 à l'aller et 1h30 au retour les lundi et vendredi, et qu'il n'y avait pas de transports à l'aller (entre 07h30 et 11h00) comme au retour (entre 17h10 et 20h51) le mercredi.

En date du 20 février 2017, l'OAI a adressé à l'assurée un projet de décision dans le sens d'un refus de contribution d'amortissement du véhicule à moteur. Dans sa motivation, l'office a considéré que

l'intéressée était domiciliée dans les hauts de X.\_\_\_\_\_ et qu'au vu des horaires pour rallier N.\_\_\_\_\_ en transports publics, force était de constater que, même en bonne santé, elle aurait dû avoir recours à un véhicule à moteur pour se rendre à son travail. Or, dans une telle constellation, l'AI n'était pas en mesure d'accorder une contribution d'amortissement de la voiture.

Le 4 mai 2017, l'assurée s'est entretenue avec deux collaboratrices de l'OAI et a fait part de ses objections orales à l'encontre du projet susdit, se référant notamment à un document manuscrit établi la veille par ses soins et détaillant les horaires de transports publics suivants :

"40% -> 2 jours de 5,5h travail (+1h pause) => 6,5h sur site  
1 j de 6h " " => 7h " "

Journée de 6,5h à N.\_\_\_\_\_ :

1) Bus X.\_\_\_\_\_ [...] 6h38 -> 7h45 à N.\_\_\_\_\_. [...]

[soit 1h08 de trajet

Problème du court délai entre train et bus à [...] (annoncé 5mn, hors horaires variables - pas d'ascenseur en gare de [...])

Travail de 8h à 14h30

Bus N.\_\_\_\_\_. [...] 15h10 -> X.\_\_\_\_\_ [...] à 16h23 (trajet 1h13)

Même problème entre train et bus à [...]

2) X.\_\_\_\_\_ [...] 7h38 -> 8h46 N.\_\_\_\_\_. [...]

[idem ci-dessus]

Travail de 9h à 15h30

Bus N.\_\_\_\_\_ [...] 16h05 -> X.\_\_\_\_\_ [...] 17h30

(trajet de 1h25)

Idem

Journée de 7h à N.\_\_\_\_\_ :

Plutôt 8h/15h car 10 min avant bus N.\_\_\_\_\_ -X.\_\_\_\_\_ (au lieu 5 min avant bus en finissant à 16h)"

Du procès-verbal relatif à l'entretien du 4 mai 2017, on extrait notamment ce qui suit :

"Notre assurée nous informe que les horaires actuels sont toujours valables et ont été déterminés par rapport au besoin de garde de son enfant, eux-mêmes fixés en fonction de l'impossibilité d'utiliser les transports publics. Ils pourraient dans le futur être modifiés, comme déjà par le passé.

[...] Notre assurée n'accepte pas que nous ne prenions en compte que les données de l'horaire de son activité et des transports publics. Elle n'a pas modifié son horaire de travail pour le moment bien que ce soit possible, car elle ne peut pas prendre les transports publics.

[...]

Le document transmis indique qu'une personne en bonne santé peut assumer un 40% avec les transports publics. Le temps de présence au poste de travail est de :

08h00 => 14h30 avec une heure de pause comprise / 30 minutes prises sur le temps privé en raison de l'atteinte à la santé. Lors de cet horaire le bus quitte X. \_\_\_\_\_ [...] à 06h38 avec 400 mètres de marche depuis le domicile, arrivé[e] à N. \_\_\_\_\_ [...] à 07h45 (le trajet comporte la première partie en bus, ensuite le train et dernier en bus).

Pour le bus retour départ de N. \_\_\_\_\_ [...] à 15h10, arrivé à X. \_\_\_\_\_ [...] à 16h23 (première] partie en bus, trajet en train et bus jusqu'à X. \_\_\_\_\_ [...]) ensuite 400 mètres à pied pour atteindre le domicile.

Le trajet en véhicule privé est de 35 minutes environ, d'après Madame.

Le point 2 du document annexe concerne un horaire possiblement modifié dans le futur, et le dernier point indique les possibilités avec un horaire de 07h au lieu de 06h30 de durée de travail.

En outre, Madame précise avoir également besoin de son véhicule dans le cadre de la réalisation de ses activités habituelles (rendez-vous médicaux (médecin de famille à [...] / parking à 30 mètres - en bus 300 mètres à pied - Hôpital [...] à [...] / parking à 30 mètres - avec le métro 500 mètres en pente)). Notre assurée nous précise qu'au village, une épicerie est disponible, une bibliothèque, une école, un dépôt postal, un restaurant, ainsi, elle dispose de toute[s] les commodités, n'habite pas un lieu isolé.

Avant l'aggravation de son état de santé, elle employait les transports publics afin de se rendre au travail (même lieu)."

Par attestation du 6 juin 2017, la responsable des ressources humaines de D. \_\_\_\_\_ SA a certifié que les horaires de travail de l'assurée pourraient être modifiés afin que cette dernière puisse venir à son travail en transports publics.

Par décision du 30 août 2017, l'OAI a confirmé son projet de décision du 20 février précédent.

Dans une lettre d'accompagnement du même jour, l'office a relevé que, selon les dernières informations reçues, la situation professionnelle de l'assurée n'avait pas été modifiée quant aux horaires de travail quand bien même elle pourrait l'être. Dès lors, le projet de décision s'avérait fondé.

**D.** Agissant par l'entremise de son conseil, A. \_\_\_\_\_ a recouru le 2 octobre 2017 devant la Cour des assurances sociales du Tribunal cantonal à l'encontre de la décision précitée, concluant à son annulation [recte : réforme] et à l'octroi des prestations légales, en particulier une contribution d'amortissement pour véhicule à moteur, subsidiairement à son annulation et au renvoi de la cause à l'intimé pour instruction complémentaire et nouvelle décision. En substance, la recourante fait valoir que les circonstances du cas particulier (éloignement du lieu de travail, horaires des transports publics, flexibilité des horaires offerte par l'employeur) ne permettent pas d'admettre qu'elle serait contrainte, en bonne santé, de se rendre à son travail en automobile. Invoquant la jurisprudence fédérale (TFA I 1/05 du 28 avril 2006), elle allègue par ailleurs qu'en matière d'assurance-chômage, un déplacement jusqu'au lieu de travail est considéré comme convenable jusqu'à deux heures de temps de trajet.

Dans sa réponse du 11 décembre 2017, l'intimé a conclu au rejet du recours. L'OAI relève à cet égard que la recourante satisfait à la première des conditions dont dépend le droit à une contribution d'amortissement pour une voiture automobile, à savoir l'exercice d'une manière probablement durable d'une activité permettant de couvrir les besoins de l'assuré. L'office estime, en revanche, que tel n'est pas le cas s'agissant de la seconde condition, à savoir la nécessité d'un véhicule à moteur en raison de l'invalidité. Sur ce point, l'intimé relève que la zone habitée par la recourante est desservie par des transports publics qui se rendent à proximité de son lieu de travail et que les trajets y relatifs durent, dans le meilleur des cas, entre une heure et quinze minutes et une heure et cinquante minutes selon les horaires de travail et impliquent des transbordements, en ce sens que l'assurée doit prendre un bus, un train

puis à un nouveau un bus pour atteindre sa destination ; en outre, le déplacement en transports publics n'est pas proposé à chaque heure et les horaires de travail devraient être modulés pour se conformer aux horaires. L'OAI relève par contre qu'en véhicule privé, la durée du trajet se situe entre vingt-quatre et trente minutes. Dans ces conditions, l'office considère que l'option du déplacement en voiture apparaît clairement préférable aux trajets en transports publics et qu'une personne sans atteinte à la santé ferait usage de son véhicule afin de se rendre au travail. Dès lors, l'intimé retient que la nécessité de recourir à une voiture n'est, en l'espèce, pas liée à l'invalidité.

Par réplique du 2 février 2018, la recourante confirme ses conclusions. Elle souligne qu'avant d'être atteinte dans sa santé, elle se rendait déjà au travail en transports publics et que, par conséquent, on peut difficilement soutenir qu'une personne en bonne santé serait contrainte de prendre la voiture pour se rendre sur son lieu de travail. Se référant à nouveau à la jurisprudence fédérale (TFA I 1/05 du 28 avril 2006), elle soutient que les durées de parcours évoquées dans la réponse de l'intimé sont inférieures à la limite de deux heures prévalant en matière d'assurance-chômage. Aussi la recourante estime-t-elle pouvoir prétendre à une contribution d'amortissement pour son véhicule à moteur.

Dupliquant le 26 février 2018, l'intimé maintient sa position.

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

**1. a)** La LPGA (loi fédérale du 6 octobre 2000 sur la partie générale du droit des assurances sociales ; RS 830.1) est, sauf dérogation expresse, applicable en matière d'assurance-invalidité (art. 1 al. 1 LAI [loi fédérale du 19 juin 1959 sur l'assurance-invalidité ; RS 831.20]). Les décisions des offices AI cantonaux peuvent directement faire l'objet d'un recours devant le tribunal des assurances du siège de l'office concerné (art. 56 al. 1 LPGA et art. 69 al. 1 let. a LAI), dans les trente jours suivant leur notification (art. 60 al. 1 LPGA).

**b)** En l'occurrence, déposé en temps utile auprès du tribunal compétent (art. 93 let. a LPA-VD [loi cantonale vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative ; RSV 173.36]) et respectant les autres conditions formelles prévues par la loi (art. 61 let. b LPGA notamment), le recours est recevable.

**2. a)** En procédure juridictionnelle administrative, ne peuvent être examinés et jugés que les rapports juridiques à propos desquels l'autorité administrative compétente s'est prononcée préalablement d'une manière qui la lie, sous la forme d'une décision. La décision détermine ainsi l'objet de la contestation qui peut être déféré en justice par voie de recours. Si aucune décision n'a été rendue, la contestation n'a pas d'objet et un jugement sur le fond ne peut pas être prononcé (ATF 134 V 418 consid. 5.2.1). Dans le même sens, les conclusions qui vont au-delà de l'objet de la contestation, tel que défini par la décision litigieuse, sont en principe irrecevables (ATF 142 I 155 consid. 4.4.2 ; 134 V 418 consid. 5.2.1).

**b)** Tel que défini par la décision de l'OAI du 30 août 2017, l'objet de la contestation est circonscrit à la question du droit à une contribution d'amortissement pour véhicule à moteur – aucune autre prestation n'étant visée par cette décision. Dès lors que les conclusions de la recourante portent sur l'octroi des « *prestations légales découlant de la LAI, en particulier une contribution d'amortissement pour [le] véhicule à moteur* » (cf. mémoire de recours du 2 octobre 2017 p. 9), elles s'avèrent ainsi partiellement irrecevables, l'objet du litige devant être ramené à la seule question du droit de l'intéressée à l'octroi d'un moyen auxiliaire de l'AI sous la forme d'une contribution d'amortissement pour un véhicule à moteur.

**3. a)** Selon l'art. 8 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 (al. 1 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). Par ailleurs, 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'OMAI (ordonnance du 29 septembre 1976 concernant la remise de moyens auxiliaires par l'assurance-invalidité ; 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\* à 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 consid. 3b ; SVR 2001 IV n° 33 p. 101 s. consid. 3 ; Praxis 1991 n° 215 p. 909 consid. 2c ; TFA I 1/05 du 28 avril 2006 consid. 2.2 ; 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. a)** En l'espèce, l'OAI ne conteste pas que, d'un point de vue médical, l'état de santé de l'assurée rend désormais incontournable

l'utilisation d'une voiture pour pouvoir se rendre au travail (cf. rapport du Dr R. \_\_\_\_\_ non daté produit le 7 novembre 2016), au sens de l'art. 2 al. 2 OMAI.

**b)** Par ailleurs, il est admis que la recourante exerce de manière durable une activité lui permettant, avec l'octroi d'un trois-quarts de rente d'invalidité, de couvrir ses besoins.

Cela étant, il faut donc considérer que la première condition à l'octroi d'une contribution d'amortissement pour véhicule à moteur selon le ch. 10.04\* de l'annexe à l'OMAI est, en l'occurrence, remplie.

**c)** Est en revanche controversée la question de savoir si l'utilisation du véhicule est nécessitée par l'invalidité, au sens entendu par le ch. 10.04\* de l'annexe à l'OMAI.

Certes, l'assurée a initialement fait état d'horaires difficilement compatibles - le mercredi - avec l'utilisation des transports en commun (cf. écriture du 17 novembre 2016 et fiche d'examen du dossier du 20 février 2017). L'intimé en a déduit que, même en bonne santé, la recourante aurait dû faire usage d'un véhicule à moteur pour se rendre au travail, compte tenu de ses horaires de travail et des horaires de transports publics en vigueur (cf. décision du 30 août 2017 p. 1). L'instruction du dossier a néanmoins montré que les horaires auraient pu être adaptés par l'employeur en vue de faciliter les déplacements en transports publics (cf. attestation de D. \_\_\_\_\_ SA du 6 juin 2017) et qu'un horaire de travail à 40 % accompli selon différentes modalités entre 8h00 et 15h30 était compatible avec des trajets en transports publics (cf. document manuscrit du 3 mai 2017 et procès-verbal d'entretien du 4 mai 2017). Dès lors, l'OAI a ultérieurement procédé à une comparaison entre le temps de trajet en transports publics et celui en voiture, pour en déduire que l'option du déplacement en voiture était « *clairement préférable* » aux trajets en transports publics et qu'une personne sans atteinte à la santé ferait usage de son véhicule afin de se rendre sur son lieu de travail (cf. réponse du 11 décembre 2017 p. 2 s.). Contrairement à

la position ainsi défendue par l'intimé, la question – conformément à la jurisprudence citée plus haut (cf. consid. 3c supra) – n'est toutefois pas de savoir si l'assurée, même valide, utiliserait de préférence une automobile plutôt que les transports publics pour se rendre à son lieu de travail. Il faut bien plutôt examiner si la recourante, en admettant qu'elle ne soit pas atteinte dans sa santé, ne pourrait pas effectuer les trajets entre son domicile, à X.\_\_\_\_\_, et son lieu de travail, à N.\_\_\_\_\_, autrement qu'en véhicule automobile.

Sur ce point, l'intéressée s'est notamment prévalu d'un arrêt I 1/05 rendu le 28 avril 2006 par l'ancien Tribunal fédéral des assurances. Aux termes de cet arrêt, la Haute Cour a apprécié la nécessité du recours à une automobile en se référant à la législation en matière d'assurance-chômage et en appliquant, par analogie, l'art. 16 al. 2 let. f LACI (loi fédérale du 25 juin 1982 sur l'assurance-chômage obligatoire et l'indemnité en cas d'insolvabilité ; RS 837.0) qui dispose qu'un travail qui nécessite un déplacement de plus de deux heures pour l'aller et de plus de deux heures pour le retour (et qui ne satisfait pas à d'autres exigences sans incidences en l'espèce) n'est pas réputé convenable et, par conséquent, est exclu de l'obligation d'être accepté par un assuré qui requiert des prestations de l'assurance-chômage (TFA I 1/05 du 28 avril 2006 consid. 3.4). Ce même raisonnement doit être repris dans le cas particulier, dans la mesure où l'on ne saurait considérer qu'un trajet de moins de deux heures est convenable sous l'angle de l'assurance-chômage, mais pas sous celui de l'AI.

Cela étant, il apparaît en l'espèce que l'horaire de travail de la recourante est réparti sur trois jours, soit deux jours où elle se trouve présente sur le site de D.\_\_\_\_\_ SA durant six heures et demie et un jour où elle y est durant sept heures. En ce qui concerne les journées comportant six heures et demie de présence, il appert qu'avec un horaire de 8h00 à 14h30, l'utilisation des transports en commun – transferts compris – permettrait à la recourante de rallier son lieu de travail en une heure et huit minutes et de réintégrer son domicile en fin de journée en une heure et treize minutes ; avec un horaire de 9h00 à 15h30, le temps

de trajet serait d'une heure et huit minutes à l'aller et d'une heure et vingt-cinq minutes au retour (cf. note manuscrite du 3 mai 2017). Pour les journées de sept heures avec une présence sur le site de D. \_\_\_\_\_ SA entre 8h00 et 15h00, les trajets dureraient respectivement une heure et huit minutes à l'aller et une heure et treize minutes au retour (cf. note manuscrite du 3 mai 2017). On se situe ainsi en-deçà de la limite de deux heures découlant de l'art. 16 al. 2 let. f LACI. Ce constat demeure inchangé même avec des durées de trajets telles qu'invoquées par l'intimé, se situant entre une heure et quinze minutes et une heure et cinquante minutes (cf. réponse du 11 décembre 2017 p. 2). Dans ces conditions, force est de d'admettre que l'utilisation des transports en commun pour effectuer le trajet entre X. \_\_\_\_\_ et le site de D. \_\_\_\_\_ SA pourrait être raisonnablement exigée d'une personne valide. Corollairement, l'éloignement entre ces deux lieux et les horaires des moyens de transport en commun ne permettent pas d'admettre que l'assurée, même valide, serait contrainte de se rendre à son travail en automobile. Au demeurant, on relèvera que la recourante effectuait déjà les trajets y relatifs en transports publics avant l'aggravation de son état de santé (cf. procès-verbal d'entretien du 4 mai 2017 p. 2).

En conséquence, il y a lieu de retenir que l'invalidité de la recourante rend nécessaire l'utilisation d'un véhicule automobile pour qu'elle puisse se rendre à son travail.

**c)** Il suite de là que la recourante a droit à la contribution d'amortissement annuelle prévue à l'art. 21<sup>ter</sup> al. 1 LAI et au ch. 10.04\* de l'annexe à l'OMAI.

**5. a)** En conclusion, le recours doit être admis dans la mesure où il est recevable et la décision attaquée réformée, la recourante ayant droit à une contribution d'amortissement annuelle pour véhicule à moteur.

Pour le surplus, la cause est renvoyée à l'office intimé pour qu'il fixe l'ampleur de la prestation.

**b)** En dérogation à l'art. 61 let. a LPGA, la procédure de recours en matière de constatation portant sur l'octroi ou le refus de prestations de l'assurance-invalidité devant le tribunal cantonal des assurances est soumise à frais de justice (art. 69 al. 1<sup>bis</sup> LAI). En l'espèce, les frais de justice doivent être fixés à 400 fr. et mis à la charge de l'OAI, qui succombe.

Obtenant gain de cause avec l'assistance d'un mandataire professionnel, la recourante a droit à une indemnité de dépens à titre de participation aux honoraires de son conseil (art. 61 let. g LPGA), indemnité qu'il convient d'arrêter à 2'500 fr. (art. 10 et 11 TFJDA [tarif du 28 avril 2015 des frais judiciaires et des dépens en matière administrative ; RSV 173.36.5.1]) et de mettre à la charge de l'intimé qui succombe.

**Par ces motifs,  
la Cour des assurances sociales  
prononce :**

- I. Le recours est admis dans la mesure où il est recevable.
  
- II. La décision rendue le 30 août 2017 par l'Office de l'assurance-invalidité pour le canton de Vaud est réformée en ce sens qu'A. \_\_\_\_\_ a droit à une contribution d'amortissement annuelle pour véhicule à moteur.
  
- III. Les frais judiciaires, arrêtés à 400 fr. (quatre cents francs), sont mis à la charge de l'Office de l'assurance-invalidité pour le canton de Vaud.
  
- IV. L'Office de l'assurance-invalidité pour le canton de Vaud versera à A. \_\_\_\_\_ une indemnité de 2'500 fr. (deux mille cinq cents francs) à titre de dépens.

La présidente :

La greffière :

**Du**

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

- Procap, Service juridique (pour A. \_\_\_\_\_),
- 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).

La greffière :