

**Code de distribution interne :**

- (A) [ ] Publication au JO  
(B) [ ] Aux Présidents et Membres  
(C) [ ] Aux Présidents  
(D) [X] Pas de distribution

**Liste des données pour la décision  
du 1 décembre 2010**

**N° du recours :** T 2045/07 - 3.2.01

**N° de la demande :** 00400821.5

**N° de la publication :** 1038732

**C.I.B. :** B60R 19/12

**Langue de la procédure :** FR

**Titre de l'invention :**  
Pare-chocs muni d'un appui bas

**Titulaire du brevet :**  
COMPAGNIE PLASTIC OMNIUM

**Opposant :**  
FAURECIA BLOC AVANT  
Peguform France  
DaimlerChrysler AG

**Référence :**  
-

**Normes juridiques appliquées :**  
RPCR Art. 12, 13  
CBE Art. 123(3)

**Normes juridiques appliquées (CBE 1973) :**  
CBE Art. 54(1)(2), 56

**Mot-clé :**  
"Recevabilité (requêtes subsidiaires 1-3, 5-7: non)"  
"Nouveauté (requête principale: non)"  
"Activité inventive (requêtes subsidiaires 4, 8-12: non)"  
"Extension de la protection (requête 13: oui)"

**Décisions citées :**

T 0253/06, T 0413/07

**Exergue :**

-



N° du recours : T 2045/07 - 3.2.01

**D E C I S I O N**  
de la Chambre de recours technique 3.2.01  
du 1 décembre 2010

**Requérante :**  
(Titulaire du brevet)

COMPAGNIE PLASTIC OMNIUM  
19, avenue Jules Carteret  
F-69007 Lyon (FR)

**Mandataire :**

de la Bigne, Guillaume Michel Marie  
Lhermet La Bigne & Rémy  
11, boulevard de Sébastopol  
F-75001 Paris (FR)

**Intimée I :**  
(Opposante 01)

FAURECIA BLOC AVANT  
88, rue de Seloncourt  
F-25400 Audincourt Cedex (FR)

**Mandataire :**

Domenego, Bertrand  
Cabinet Lavoix  
2, place d'Estienne d'Orves  
F-75441 Paris Cedex 09 (FR)

**Intimée II :**  
(Opposante 02)

Peguform France  
ZI Le Virolet - BP 2266  
F-27950 Saint Marcel (FR)

**Mandataire :**

Texier, Christian  
Cabinet Régimbeau  
20, rue de Chazelles  
F-75847 Paris Cedex 17 (FR)

**Intimée III :**  
(Opposante 03)

DaimlerChrysler AG  
IPM - HPC C106  
D-70546 Stuttgart (DE)

**Mandataire :**

-

**Décision attaquée :**

Décision de la division d'opposition de  
l'Office européen des brevets postée le  
26 octobre 2007 par laquelle le brevet  
européen n° 1038732 a été révoqué conformément  
aux dispositions de l'article 102(1) CBE 1973.

**Composition de la Chambre :**

**Président :** Y. Lemblé  
**Membres :** C. Narcisi  
G. Weiss

## **Exposé des faits et conclusions**

- I. Le brevet européen No. 1 038 732 a été révoqué par la décision de la Division d'Opposition signifiée par voie postale le 26 octobre 2007. Un recours a été formé contre cette décision par la Titulaire (Requérante) le 19 décembre 2007. Le mémoire exposant les motifs du recours a été déposé le 27 février 2008.
- II. Une procédure orale a eu lieu le 1er décembre 2010. Comme annoncé par lettre en date du 29 novembre 2010, l'Intimée II (Opposante 02) n'était pas représentée à la procédure orale. La Titulaire a sollicité l'annulation de la décision contestée et le maintien du brevet sous forme modifiée sur la base des revendications 1 à 6 (requête principale) déposées au cours de la procédure orale ou, à titre subsidiaire, sur la base des revendications déposées à titre de requêtes subsidiaires 1 à 13, les requêtes subsidiaires 1, 2, 3, 5 à 13 ayant été déposées par lettre en date du 29 octobre 2010 et la requête subsidiaire 4 au cours de la procédure orale. D'autre part, elle a retiré la requête en remboursement de la taxe de recours. Les Intimées I et III (Opposantes 01 et 03) ont demandé le rejet du recours.

La revendication 1 de la requête principale a le libellé suivant :

"Pare-chocs de véhicule automobile, comportant, en saillie de sa face frontale, une première zone d'impact (7) destinée à entrer en contact avec un pare-chocs d'un autre véhicule automobile du même type, et une seconde zone d'impact (8) située en dessous de la première zone d'impact, sensiblement à la verticale de cette dernière,

cette seconde zone d'impact étant destinée à entrer en contact avec le tibia d'un piéton, lors d'un choc du pare-chocs avec ce dernier, ladite seconde zone d'impact étant constituée par la partie inférieure du pare-chocs, caractérisé par le fait que la seconde zone d'impact (8) comporte un réseau de nervures (16;16';21;22;23) de rigidification et par le fait que lesdites nervures sont réalisées dans un carénage (18) constituant la seconde zone d'impact du pare-chocs."

La revendication 1 de la première requête subsidiaire se différencie de la revendication 1 de la requête principale par la partie caractérisante suivante :  
"caractérisé par le fait que la seconde zone d'impact (8) comporte un réseau de nervures (21;22;23) de rigidification, lesdites nervures (21;22;23) étant réalisées dans un carénage (18) constituant la seconde zone d'impact du pare-chocs, ledit carénage (18) étant relié au bouclier (31) du véhicule, le carénage (18) comportant une partie frontale (19) et deux parties latérales (20), ces parties (19,20) étant rigidifiées par des réseaux de nervures (21,22), le carénage comportant des nervures de renfort (23) placées derrière la partie frontale."

La revendication 1 de la requête subsidiaire 2 diffère de la revendication 1 de la requête subsidiaire 1 en ce que la caractéristique "ledit carénage (18) étant relié au bouclier (31) du véhicule" est remplacée par la caractéristique suivante : "ledit carénage (18) étant relié au bouclier (31) du véhicule, ledit carénage (18) étant relié aux longerons (34) du véhicule ou au berceau moteur du véhicule".

La revendication 1 de la requête subsidiaire 3 diffère de la revendication 1 de la requête subsidiaire 2 en ce que la caractéristique "lesdites nervures (21;22;23) étant réalisées dans un carénage (18) constituant la seconde zone d'impact du pare-chocs" est remplacée par la caractéristique suivante : "lesdites nervures (21;22;23) étant réalisées dans un carénage (18) constituant la seconde zone d'impact du pare-chocs, le pare-chocs comprenant un bouclier (31) muni de deux ouvertures (32) pour la mise en place de systèmes d'éclairage et de passages (33) destinés à la circulation d'air pour le système de refroidissement du moteur".

La revendication 1 de la requête subsidiaire 4 diffère de la revendication 1 de la requête subsidiaire 1 en ce que le libellé "sensiblement à la verticale de cette dernière" est remplacé par le libellé suivant : "sensiblement à la verticale de cette dernière, à une distance du sol d'environ 25 centimètres".

La revendication 1 de la requête subsidiaire 5 se différencie de la revendication 1 de la requête subsidiaire 4 par la partie caractérisante suivante : "caractérisé par le fait que la seconde zone d'impact (8) comporte un réseau de nervures (21;22;23) de rigidification, lesdites nervures (21;22;23) étant réalisées dans un carénage (18) constituant la seconde zone d'impact du pare-chocs, ledit carénage (18) étant relié au bouclier (31) du véhicule, le carénage (18) comportant une partie frontale (19) et deux parties latérales (20), ces parties (19,20) étant rigidifiées par des réseaux de nervures (21,22), le carénage

comportant des nervures de renfort (23) placées derrière la partie frontale (19)".

La revendication 1 de la requête subsidiaire 6 diffère de la revendication 1 de la requête subsidiaire 5 en ce que la caractéristique "ledit carénage (18) étant relié au bouclier (31) du véhicule" est remplacée par la caractéristique suivante : "le carénage (18) étant relié au bouclier (31) du véhicule, ledit carénage étant relié aux longerons (34) du véhicule ou au berceau moteur du véhicule".

La revendication 1 de la requête subsidiaire 7 diffère de la revendication 1 de la requête subsidiaire 6 en ce que le libellé "Pare-chocs de véhicule automobile, comportant, en saillie de sa face frontale, une première zone d'impact (7)" est remplacé par le libellé suivant : "Véhicule automobile comprenant un pare-chocs comportant, en saillie de sa face frontale, une première zone d'impact (7)".

La revendication 1 de la requête subsidiaire 8 a le libellé suivant :

"Pare-chocs de véhicule automobile, comportant, en saillie de sa face frontale, une première zone d'impact (7) destinée à entrer en contact avec un pare-chocs d'un autre véhicule automobile du même type, et une seconde zone d'impact (8) située en dessous de la première zone d'impact, sensiblement à la verticale de cette dernière, cette seconde zone d'impact étant destinée à entrer en contact avec la partie inférieure du tibia d'un piéton, lors d'un choc du pare-chocs avec ce dernier, ladite seconde zone d'impact étant constituée par la partie



inférieure du pare-chocs, caractérisé par le fait que la seconde zone d'impact (8) comporte un réseau de nervures (16;16';21;22;23) de rigidification pour le choc avec un piéton."

La revendication 1 de la requête subsidiaire 9 se différencie de la revendication 1 de la requête subsidiaire 8 par la partie caractérisante suivante : "caractérisé par le fait que la seconde zone d'impact (8) comporte un réseau des nervures (16;16';21;22;23) de rigidification pour le choc avec un piéton et est assujettie aux longerons ou au berceau moteur dudit véhicule".

La revendication 1 de la requête subsidiaire 10 se différencie de la revendication 1 de la requête subsidiaire 9 par la partie caractérisante suivante : "caractérisé par le fait que le pare-chocs est muni d'un carénage (18), également désigné spoiler, qui est rigidifié par les nervures d'un réseau de nervures (21,22,23) pour le choc avec un piéton et pour constituer la seconde zone d'impact du pare-chocs".

La revendication 1 de la requête subsidiaire 11 se différencie de la revendication 1 de la requête subsidiaire 10 par la partie caractérisante suivante : "caractérisé par le fait que le pare-chocs est muni d'un carénage (18), également désigné spoiler, qui est rigidifié par les nervures d'un réseau de nervures (21,22,23) pour le choc avec un piéton et pour constituer la seconde zone d'impact du pare-chocs, le carénage étant assujetti aux longerons ou au berceau moteur dudit véhicule".

La revendication 1 de la requête subsidiaire 12 se différencie de la revendication 1 de la requête subsidiaire 8 en ce que le libellé "et une seconde zone d'impact (8) située en dessous de la première zone d'impact" est remplacé par le libellé suivant : "et une seconde zone d'impact (8) située en dessous de la première zone d'impact, à une distance du sol d'environ 25 centimètres".

La revendication 1 de la requête subsidiaire 13 a le libellé suivant :

"Utilisation d'un carénage, également désigné spoiler, rigidifié par des nervures d'un réseau de nervures de rigidification pour constituer la seconde zone d'impact d'un pare-chocs de véhicule automobile, comportant, en saillie de sa face frontale, une première zone d'impact (7) destinée à entrer en contact avec un pare-chocs d'un autre véhicule automobile du même type, et une seconde zone d'impact (8) située en dessous de la première zone d'impact, sensiblement à la verticale de cette dernière, cette seconde zone d'impact étant destinée à entrer en contact avec la partie inférieure du tibia d'un piéton, lors d'un choc du pare-chocs avec ce dernier, ladite seconde zone d'impact étant constituée par la partie inférieure du pare-chocs, la seconde zone d'impact (8) étant rigidifiée pour le choc avec un piéton."

III. La Requérante a développé les arguments suivants :

La requête principale et les requêtes subsidiaires 1 à 13 sont recevables pour les raisons suivantes. Les revendications de la requête principale et des requêtes subsidiaires 1 à 7 ont été formulées sur la base des

revendications des requêtes présentées avec le mémoire exposant les motifs du recours, en particulier en tenant compte des observations de l'Intimée I portant sur la clarté des revendications. A titre d'exemple, il apparaît clairement que la revendication 1 de la requête principale, qui résulte directement de la combinaison des revendications 1 et 2 du brevet tel que délivré, correspond essentiellement à la revendication de la requête subsidiaire 2 du mémoire exposant les motifs de recours, les termes pour lesquels des objections de clarté ont été soulevés ayant été supprimés. En ce qui concerne les requêtes 8 à 13, force est de constater qu'elles sont identiques aux requêtes déposées avec le mémoire exposant les motifs du recours, notamment à la requête principale et aux requêtes subsidiaires 1 à 5 déposées avec le mémoire exposant les motifs du recours et que ces requêtes constituent le fondement même de la procédure de recours. Comme indiqué dans la lettre du 29 octobre 2010, les modifications apportées ont pour but de simplifier la discussion au cours de la procédure orale suite aux objections formulées jusqu'à présent au cours de la procédure de recours, et elles ne présentent pas une complexité particulière. Du fait qu'elles portent essentiellement sur des combinaisons de la revendication 1 du brevet tel que délivré avec des revendications dépendantes du brevet tel que délivré, elles surmontent ainsi les objections de clarté. Force est de conclure que ces requêtes ont été présentées dans le seul but de répondre aux objections soulevées au cours de la procédure de recours et que la Requérante n'avait pas eu l'opportunité de le faire avant.

L'objet de la revendication 1 de la requête principale est nouveau vis-à-vis de l'état de la technique et

particulièrement de D1 (FR-A-2 445 783). Le pare-chocs de D1 a été conçu dans le but de réduire la gravité des blessures subies par un piéton qui heurterait le véhicule. Il ressort spécifiquement de D1 que ce but est atteint par l'absorption de l'énergie cinétique de l'impact (D1, page 1), en imprimant au corps du piéton une trajectoire telle que le piéton retombe sur le capot, qui absorbe de l'énergie cinétique en se déformant. Pour parvenir à ce résultat D1 prévoit la construction d'un pare-chocs comportant une pièce frontale avec trois zones A,B,C destinées à absorber de l'énergie et disposées à des hauteurs différentes de la face avant du véhicule. Ces zones ont une déformabilité croissante de la partie inférieure à la partie supérieure de la pièce frontale, la zone A de moindre déformabilité étant située sur la partie inférieure et disposée à un niveau inférieur au niveau moyen du genou. Des éléments de structure du véhicule comprenant une bande inférieure 5 et une bande supérieure 6 sont situés derrière cette pièce frontale (D1, page 2). En particulier, "la zone A, située devant la bande inférieure 5 du pare-chocs présente une possibilité de déformation "a" relativement faible. Cette zone peut être réalisée en matériau plastique souple tel que du polyuréthane comportant de petites nervures intérieures 8 prenant appui sur la bande 5" (D1, page 2). Il ressort de l'ensemble de ces caractéristiques et des passages cités que D1 ne divulgue pas de nervures de rigidification, car la zone A de la pièce frontale avec les nervures 8 sert uniquement à l'absorption du choc lors de l'impact avec le tibia du piéton. D'autre part, une rigidification de la zone A au moyen de nervures 8 n'aurait aucun sens d'un point de vue technique, car il serait impossible d'augmenter ultérieurement la rigidité de la bande

inférieure 5 du pare-chocs qui forme un appui pour les nervures, et qui est disposée en contact direct avec les nervures, afin de supporter et reprendre le choc. Par ailleurs, l'utilisation de nervures pour l'absorption ou l'amortissement d'un choc est une mesure technique connue et habituelle de l'homme du métier (voir par exemple T29 (EP-A-776792) et des nervures ayant encore d'autres effets techniques sont également généralement connues. Par conséquent, dans le pare-chocs selon D1, la zone A comprenant les nervures constitue exclusivement une partie déformable de la face avant du pare-chocs destinée à absorber de l'énergie (D1, revendication 1) et elle s'écrase et se déforme en cas de choc avec le tibia d'un piéton, alors que la bande inférieure 5 est destinée à reprendre l'impact. Par contre, d'après la revendication 1 de la requête principale les nervures de rigidification réalisées dans le carénage permettent à la seconde zone d'impact selon l'invention de résister à elle seule au choc-piéton, sans la participation substantielle des éléments de structure du véhicule.

D'autre part, D1 ne divulgue pas que les "nervures sont réalisées dans un carénage constituant la seconde zone d'impact du pare-chocs". En effet, on déduit par exemple des documents T1 (EP-A1-1 652 732), T2 (EP-A1-1 652 733), T3 (EP-B1-1 082 247), T4 (FR-A-2 524 061), T5 (FR-A-2 597 428), T6 (EP-B1-847 9122) et T21 (Manuel "Megane", Régie Nationale des usines Renault S.A. 1995, page 55-2) que le "carénage" ne désigne pas l'ensemble de la face avant du véhicule (voir décision contestée, page 6 : partie qui "s'étend de haut en bas du pare-chocs") mais une pièce bien précise de la face avant du véhicule faisant à la fois fonction de partie basse du bouclier s'étendant sous le moteur et de déflecteur de

l'écoulement de l'air (spoiler). D1 montre par contre que la seconde zone d'impact est située sur le bouclier constituant le pare-chocs et que la plaque de fermeture sous moteur ne joue aucun rôle dans le contexte du pare-chocs de D1. Le carénage du pare-chocs de D1 est dépourvu de nervures.

L'objet de la revendication 1 de la requête subsidiaire 4 est nouveau au regard de D1. Cela résulte de l'exposé ci-dessus en considérant également que la caractéristique additionnelle impliquant que la seconde zone d'impact est située "à une distance du sol d'environ 25 centimètres" n'est connue d'aucun document de l'art antérieur. En particulier, D1 montre à la figure 2 que la zone B du pare-chocs est située à peu près à la hauteur du genou, donc à une hauteur de 50 cm du sol. D'autre part, la figure 2 montre que la zone A est située à une hauteur bien supérieure à la moitié de ladite distance de 50 cm, c'est-à-dire à une hauteur bien supérieure à 25 cm du sol.

L'objet de cette revendication ne découle pas non plus de manière évidente de l'état de la technique, tel qu'il ressort des explications fournies pour la requête principale. En outre, l'homme du métier n'aurait aucune incitation concernant le pare-chocs de D1 à baisser la position de la zone d'impact A. En fait, ni le document T34 (European Commission, Directorate General III, "Proposal for a European Parliament and Council Directive relating to protection of pedestrians and other road users..", III/5021//96 EN, Brussels 7 February 1996 PAS) ni le document T35 (European Commission, Directorate General III, "Study of research into pedestrian protection", Report No. 97-456502-01,

21 August 97) ne divulguent une zone d'impact disposée à une distance du sol d'environ 25 cm. T35 se réfère à la partie inférieure de la jambe ("lower leg") et ne donne pas de valeurs spécifiques. De plus, T35 (voir pages 2-25) suggère simplement d'adapter un pare-chocs du type connu aux exigences du choc-piéton en ajoutant au pare-chocs connu une zone d'impact située à une hauteur inférieure et ayant les propriétés nécessaires pour assurer l'intégrité du piéton. L'application de cet enseignement au pare-chocs de D1 conduirait donc l'homme du métier à prévoir une zone d'impact supplémentaire dans ledit pare-chocs, ce qui ne correspondrait manifestement pas à l'objet de la revendication. Quant au document T34, ce document montre uniquement (voir page 21, figure 1) que le centre de gravité du tibia est situé à une hauteur supérieure à 25 cm du sol, ne donnant par conséquent aucune indication sur l'emplacement de la zone du pare-chocs destinée à absorber l'impact du tibia lors du choc-piéton. D'autre part, il n'y aurait pour l'homme du métier aucune incitation et aucune raison à combiner le pare-chocs de D1, qui comporte une structure et des propriétés qui ne satisfont plus aux exigences techniques et réglementaires bien différentes des pare-chocs plus modernes connus à la date de priorité de l'invention, avec celui de D13 ("Les matériaux polymères an carrosserie automobile", Lisbonne 22-24 Avril 1998, M. Xavier Gumery, SFIP/SIA/0498.10), qui concerne des problèmes très spécifiques qui se posent lors de la conception et de la construction d'un pare-choc moderne. D13, en outre, ne montre pas que la seconde zone d'impact est située sensiblement à la verticale de la première zone d'impact et que la seconde zone d'impact est rigidifiée par des nervures. Enfin, on constate que

la position plus basse de la seconde zone d'impact selon la revendication 1 entraîne un effet technique important, à savoir en ce qu'elle contribue concrètement à imprimer au piéton lors de l'impact une trajectoire telle qu'il retombe sur le capot du véhicule. Ce résultat est obtenu par l'augmentation du bras de levier de l'effort appliqué sur le tibia par rapport au genou.

L'objet de la revendications 1 de la requête subsidiaire 8 est nouveau et inventif par rapport à l'art antérieur cité. Cela résulte essentiellement du fait que la seconde zone d'impact "est destinée à entrer en contact avec la partie inférieure du tibia d'un piéton" et que cette seconde zone comporte "un réseau de nervures de rigidification pour le choc avec un piéton". Tel que détaillé dans l'exposé concernant la requête subsidiaire 1 et 4, ces caractéristiques ne sont pas connues de D1, qui divulgue au contraire des nervures pour l'absorption du choc et une seconde zone d'impact située au-dessus de la partie inférieure du tibia; de plus, elles ne résultent pas de la combinaison de D1 avec les documents de l'art antérieur.

L'objet de la revendication 1 de la requête subsidiaire 9 est nouveau et inventif par rapport à l'art antérieur cité pour les raisons données ci-dessus (voir requête subsidiaire 8). La caractéristique ajoutée spécifie deux modes de fixation qui "présentent l'avantage de solidariser la partie basse du pare-chocs à des éléments du véhicule présentant une forte rigidité de sorte que, en cas de choc avec un piéton, cette partie basse exerce un effort important sur la partie inférieure du tibia du piéton, évitant ainsi un



fléchissement important du genou" (voir brevet publié, paragraphe [0014], par la suite désigné EP-B).

L'objet de la revendication 1 de la requête 10 spécifie par rapport à l'objet de la revendication 1 de la requête 8, que "le pare-chocs est muni d'un carénage, également désigné spoiler, qui est rigidifié par les nervures d'un réseau de nervures pour le choc avec un piéton et pour constituer la seconde zone d'impact du pare-chocs". De ce fait, tel qu'il résulte des explications données pour la requête subsidiaire 8, cet objet est nouveau et inventif. En particulier, l'effet technique de la caractéristique mentionnée est que le carénage/spoiler est suffisamment rigide pour résister à lui seul à un choc avec un piéton. En d'autres termes, il n'est pas nécessaire que la seconde zone d'impact soit soutenue par un appui rapporté de type poutre basse, puisque le carénage/spoiler remplit cette fonction de rigidité pour le choc avec un piéton en plus de sa fonction de déflexion et de guidage de l'air sous le capot. D1, par contre, divulgue un pare-chocs dont la seconde zone d'impact est soutenue par un appui rigide et avec un carénage qui est dépourvu de nervures de rigidification. En outre, les autres documents de l'art antérieur ne suggèrent pas la caractéristique discutée ci-dessus.

L'objet de la revendication 1 de la requête subsidiaire 11 comporte les caractéristiques des revendications 1 des requêtes 9 et 10 et par conséquent, remplit les conditions de nouveauté et d'activité inventive pour les raisons déjà indiquées.

L'objet de la revendication 1 de la requête 12 comprend les caractéristiques de la requête subsidiaire 8 avec l'adjonction que la seconde zone d'impact est située "à une distance du sol d'environ 25 centimètres" (voir requête subsidiaire 4). Par conséquent, sur la base des raisons présentées pour les requêtes subsidiaires 4 et 8, cet objet satisfait également aux conditions de nouveauté et d'activité inventive.

La revendication 1 de la requête subsidiaire 13, dont l'objet porte sur l'utilisation d'un carénage pour constituer la seconde zone d'impact d'un pare-chocs est admissible, car cette modification est supportée par les lignes 20 à 26 de la page 1 de la description et ne contrevient donc pas aux dispositions de l'Art. 123 (2) CBE, et l'objet revendiqué satisfait également aux autres dispositions de la CBE.

IV. L'Intimée I a développé les arguments suivants :

La requête principale et les requêtes subsidiaires 1 à 7 ont été déposées tardivement et elles ne sont pas recevables pour les raisons suivantes : premièrement, aucune justification n'a été apportée pour la présentation tardive de ces requêtes. Ces requêtes ne sont pas justifiées, car le débat et les antériorités discutées jusqu'à présent dans la procédure de recours n'ont en substance pas changé par rapport à la procédure d'opposition. Les objections des Intimées sont toujours les mêmes que celles soulevées au cours de la procédure d'opposition. Ces requêtes auraient donc pu être présentées en première instance et ne sont donc pas recevables d'après l'Article 12 (4) du Règlement de procédure des Chambres de recours (RPCR). Deuxièmement,

ces requêtes n'apportent aucune simplification au débat qui, au contraire, devient plus complexe, car elles introduisent des éléments qui n'ont jusqu'à présent jamais été discutés au cours de la procédure. Troisièmement, ces requêtes sont manifestement inadmissibles, car elles ne prennent pas en considération les objections des Intimées, à savoir que l'objet de ces requêtes demeure dénué de nouveauté (voir par exemple requête principale) et n'est pas clair (voir par exemple requêtes subsidiaires 4 à 7), et qu'il s'étend au-delà du contenu de la demande telle que déposée. Quatrièmement, ces requêtes comprennent des caractéristiques qui ont été reprises de la description, lesquelles n'ont à présent jamais été discutées au cours de la procédure. Finalement, la Requérante n'a fourni dans sa lettre d'accompagnement aucune explication à propos des raisons pour lesquelles elle considère que ces requêtes nouvellement déposées surmontent les objections des Intimées quant à la nouveauté et l'activité inventive, et que leurs contenus satisferaient au critère de "convergence de nouvelles requêtes avec les faits déjà discutés" développé par la jurisprudence (voir en ce sens T 1474/06). A cet égard, cette absence d'explications a été relevée dans la décision T 253/06 justifiant l'irrecevabilité de nouvelles requêtes.

L'objet de la revendication 1 de la requête principale n'est pas nouveau au regard de D1. Le pare-chocs de D1 comporte une seconde zone d'impact A située en dessous de la première zone d'impact B (D1, figure 2), sensiblement à la verticale de cette dernière. La seconde zone d'impact A est destinée à entrer en contact avec le tibia d'un piéton (D1, page 3, lignes 17-20). La

seconde zone d'impact A est constituée par la partie inférieure du pare-chocs, qui est une partie du carénage du véhicule. Les zones A, B et C comportent des rigidités différentes (D1, page 2, lignes 18,19), et la zone A présente une possibilité de déformation relativement faible (D1, page 2, lignes 20-22) par comparaison aux zones B et C, qui ont une déformabilité accrue (D1, revendication 1). La zone A comprend des nervures 8 qui possèdent donc une fonction de rigidification, pour le choc avec un piéton (D1, page 3, lignes 17 à 24). D'après la Requérante, la seconde zone d'impact selon l'invention serait suffisamment rigide à elle seule, grâce aux nervures, pour résister aux chocs avec un piéton. Une telle interprétation ne peut se déduire et est même en totale contradiction avec la description du brevet (voir paragraphes [0012] à [0016] dans EP-B), puisque les modes de réalisation décrits aux paragraphes [0012] à [0016] solidarisent la partie basse du pare-chocs à des éléments présentant une forte rigidité pour résister aux chocs avec un piéton.

L'objet de la revendication 1 de la requête subsidiaire 4 est dépourvu de nouveauté au regard de D1. La caractéristique que la seconde zone d'impact est située "à une distance du sol d'environ 25 centimètres", qui distingue l'objet de cette revendication de l'objet de la revendication 1 de la requête principale, ne rend pas l'objet de cette revendication nouveau par rapport à D1. En particulier, cette caractéristique ne remplit pas les critères de nouveauté pour une invention de sélection. La distance indiquée correspond, en tenant compte du terme "environ", à peu près à la distance du sol de la zone A tel que montré dans la figure 1 de D1, car la zone A est située dans cette figure près de la

partie inférieure du tibia et du centre de gravité du tibia, qui d'après T34 (pages 20, 21, voir figure) se trouve à une distance de 24,7 cm du sol. En tout état de cause, cette caractéristique n'implique pas d'activité inventive, car les documents D13 (page 13, figure 5) et T35 (page 2-25, figure 2-18) indiquent respectivement que le point de "contact jambe" doit être situé "en-dessous du centre de gravité du tibia, le plus en avant possible, pour initier la rotation de la jambe" et que la seconde zone d'impact "est destinée à entrer en contact avec la partie inférieure du tibia" ("to support the bottom part of the lower leg"). L'objet de la revendication découle donc de manière évidente de D1 en combinaison avec D13 ou T35.

L'objet de la revendication 1 de la requête subsidiaire 8 n'est pas nouveau au regard de D1 (voir raisons concernant requête subsidiaire 4) et en tout état de cause, il n'implique pas d'activité inventive en tenant compte des raisons présentées ci-dessus (voir requête subsidiaire 4), notamment à l'égard de la combinaison évidente de D1 avec D13 ou T35.

L'objet de la revendication 1 de la requête subsidiaire 9 n'est pas nouveau vis-à-vis de D1. En effet, cet objet, qui se distingue de celui de la revendication 1 de la requête subsidiaire 8 par la caractéristique que la seconde zone d'impact "est assujetti aux longerons ou aux berceau moteur dudit véhicule", est connu de D1 (voir raisons concernant la requête subsidiaire 4), qui montre également que le pare-chocs est relié à la traverse inférieure 1 du berceau moteur (figure 2, page 2, lignes 9-12). En tout état de cause, cet objet n'est pas inventif vis-à-vis de

D1 considéré en combinaison avec D13 ou T35 (voir raisons concernant requête subsidiaire 4). La deuxième alternative de la caractéristique susmentionnée, à savoir que la seconde zone d'impact est assujettie aux longerons, est également évidente pour l'homme du métier, tel que montré par exemple par D21 (US-A-4 466 646) et D29 (US-A-3 926 463).

L'objet de la revendication 1 de la requête subsidiaire 10 n'est pas nouveau par rapport à D1 et en tout cas pas inventif, en vue de la combinaison évidente de D1 avec D13 ou T35, pour les raisons indiquées relativement à la requête principale et à la requête subsidiaire 4. En particulier, il est observé que le carénage comporte selon T1 (paragraphe [0014]) "une première pièce de carénage formant peau de pare-chocs et une deuxième pièce de carénage formant cloison inférieure". Une explication équivalente du terme carénage se trouve dans T3 (paragraphe [0027], [0028]). Cela confirme donc que la seconde zone d'impact A du pare-chocs de la figure 2 de D1 est bien une partie du carénage.

L'objet de la revendication 1 de la requête subsidiaire 11 n'est pas nouveau à l'égard de D1 et en tout cas pas inventif par égard à la combinaison évidente de D1 avec D13 ou T35 pour les raisons indiquées relativement à la requête subsidiaire 9 et 10.

L'objet de la revendication 1 de la requête subsidiaire 12 n'est pas nouveau vis-à-vis de D1 et en tout état de cause, il n'est pas inventif en vue de la combinaison évidente de D1 avec D13 ou T35 pour les

raisons indiquées relativement à la requête principale et à la requête subsidiaire 4.

L'objet de la revendication 1 de la requête subsidiaire 13 ne remplit pas les dispositions de l'Article 123 (3) CBE, car il permet de couvrir la seconde zone d'impact indépendamment du reste du pare-chocs du véhicule. La protection conférée au brevet tel que délivré a donc été étendue puisqu'une seconde zone d'impact seule n'était pas revendiquée dans la version délivrée.

V. L'Intimée III a déclaré qu'elle partageait entièrement la position de l'Intimée I et a présenté les arguments suivants :

La requête principale et les requêtes subsidiaires 1 à 7 déposées tardivement ne sont pas recevables du fait qu'elles constituent uniquement un moyen tactique pour retarder le déroulement de la procédure et gagner du temps.

L'objet de la revendication 1 de la requête principale n'est pas nouveau. Les nervures 8 de la zone A du pare-chocs de D1 possèdent inévitablement un certain degré de déformabilité, mais il est relativement faible (D1, page 2, lignes 20-26). Les nervures sont donc essentiellement rigides. Cela est absolument nécessaire afin d'impartir au piéton un moment angulaire et donc une rotation suffisante pour imprimer au corps une trajectoire telle que le piéton retombe sur le capot du véhicule. Il ressort clairement de D1 que la zone A est la zone la plus résistante par rapport aux autres zones B et C du pare-chocs. Il y a donc entre D1 et la

présente invention selon la revendication 1 une identité totale des moyens techniques employés ainsi que du but technique ou de l'objet poursuivi.

L'objet de la revendication 1 de la requête subsidiaire 4 n'implique pas une activité inventive. Sur la base de ses capacités habituelles et de ses connaissances générales, l'homme du métier choisirait de manière appropriée la distance au sol de la zone A du pare-chocs et parviendrait nécessairement à la valeur indiquée dans la revendication. En particulier, il semble évident qu'afin de pouvoir impartir une rotation suffisante au corps du piéton cette distance doit être bien inférieure à la distance au sol du genou mais supérieure à la distance minimale au sol des pièces de fermeture sous moteur. Le résultat souhaité sera donc obtenu par des essais et par optimisation, sans l'exercice d'une activité inventive. De plus, le document T34 conduirait de manière évidente l'homme du métier partant de D1 à l'objet de la revendication 1 selon cette requête. Il en est de même pour la requête subsidiaire 8.

L'objet de la revendication 1 de la requête subsidiaire 9 n'est pas nouveau au regard de D1. En particulier, il ne ressort nullement de la divulgation du brevet tel que délivré que la seconde zone d'impact pourvue de nervures de rigidification suffit à elle seule pour résister à un choc avec un piéton. Au contraire, la figure 7 et le paragraphe [0044] du brevet (EP-B), de la même manière que les paragraphes [0012] à [0016] du brevet, montrent clairement que ce sont les éléments de structure du véhicule, voir longerons 34 connectés directement au pare-chocs, qui reprennent le



choc lors de l'impact avec un piéton. Il en est de même pour D1.

L'objet de la revendication 1 de la requête subsidiaire 10 n'est pas nouveau par rapport à D1. A cet égard, d'après le libellé de la revendication, la seconde zone d'impact est située "sensiblement à la verticale" de la première zone d'impact et donc l'objet de la revendication ne couvre pas un mode de réalisation tel que par exemple illustré aux figures 6 et 7 du brevet, car dans ces figures les nervures de rigidification sont situées dans une partie du carénage, qui n'est pas disposée "sensiblement à la verticale" de la première zone. Il n'y a par conséquent aucune différence par rapport à la divulgation de D1.

### **Motifs de la décision**

1. Le recours est recevable.
2. D'après la Chambre, la requête principale et la requête subsidiaire 4, déposées au cours de la procédure orale, sont recevables eu égard aux dispositions et aux critères de l' Article 13 (1),(3) du Règlement de Procédure des Chambres de Recours (RPCR) (JO OEB 2007, 536). En particulier, la revendication 1 de la requête principale et de la requête subsidiaire 4 se base sur la revendication 1 de la deuxième requête subsidiaire du mémoire exposant les motifs de recours. Par rapport à cette revendication, les seules modifications effectuées par rapport à la revendication 1 de la requête principale ont consisté à supprimer les termes "la

partie inférieure du tibia", et à les remplacer par "le tibia", ainsi qu'à supprimer le libellé "caractérisé par le fait que le pare-chocs est muni d'un carénage, également désigné spoiler, qui est rigidifié par les nervures d'un réseau de nervures pour le choc avec un piéton et pour constituer la seconde zone d'impact du pare-chocs" et à le remplacer par "caractérisé par le fait que la seconde zone d'impact comporte un réseau de nervures de rigidification et par le fait que lesdites nervures sont réalisées dans un carénage constituant la seconde zone d'impact du pare-chocs". Ces modifications, qui se basent sur les revendications 1 et 2 du brevet tel que délivré, constituent une réaction directe aux objections de l'Intimée I (voir pages 3-5 et 10-11 dans la lettre du 7 juillet 2008) fondées sur les Articles 84 CBE 1973 et 123 (2) CBE. Elles n'introduisent aucun élément technique fonctionnel ou structurel substantiellement nouveau ou différent par rapport aux éléments techniques présents dans la revendication 1 de la deuxième requête subsidiaire du mémoire exposant les motifs de recours. Par conséquent, ces modifications sont manifestement et strictement limitées à surmonter les objections soulevées par l'Intimée I et n'introduisent donc aucun aspect essentiel nouveau par rapport à la discussion qui a eu lieu jusqu'à présent pendant la procédure écrite de recours. Le même raisonnement s'applique à la revendication 1 de la requête subsidiaire 4, dans laquelle l'expression "à une distance du sol d'environ 25 centimètres" remplace les termes "partie inférieure du tibia" exclusivement dans le but de clarifier une caractéristique considérée ambiguë par l'Intimée I.

Selon la Chambre, les requêtes subsidiaires 1 à 3 et 5 à 7, déposées par lettre en date du 29 Octobre 2010, ne sont pas recevables au regard des dispositions des Articles 12 (2) et 13 (1), (3) du Règlement de Procédure des Chambres de Recours (RPCR) et notamment des critères fixés à l' Article 13 (1), deuxième phrase et (3) RPCR. En effet, ces critères d'admission d'un nouvel objet tiennent compte du droit des autres parties à une procédure équitable. Ils visent à garantir une conduite de la procédure plus pragmatique et plus fiable et à réduire le nombre de renvois en première instance et de reports. Ainsi, la chambre de recours dans l'exercice de son pouvoir souverain d'appréciation peut ne pas prendre en considération de nouvelles questions soulevées à un stade avancé de la procédure de recours et qui nécessiteraient un examen approfondi. Dans ce contexte, l'Article 12 (4) RPCR permet à la chambre de recours, dans l'exercice de ce pouvoir, de juger irrecevable des requêtes « qui auraient pu être produites ou n'ont pas été admises au cours de la procédure de la première instance ».

En l'espèce, l'objet de la revendication 1 de ces requêtes subsidiaires comprend en particulier les caractéristiques des revendications dépendantes 7 et 8 du brevet tel que délivré, qui comportent des éléments techniques nouveaux concernant des éléments de structure spécifiques du carénage. L' inclusion des caractéristiques des revendications 7 et 8 du brevet tel que délivré dans la revendication 1 ne constitue pas une réaction aux objections fondées sur l' Article 84 CBE 1973 et l'Article 123 (2) CBE de l'Intimée I, puisque ces caractéristiques comportent uniquement des éléments techniques nouveaux qui ne contribuent aucunement à

surmonter les objections de l'Intimée I concernant la caractéristique "carénage également désigné spoiler" (voir pages 3-5 et 10-11 dans la lettre du 7 juillet 2008). Lesdites modifications ne résultent donc pas strictement de ces objections. Ces caractéristiques représentent par conséquent des aspects complètement nouveaux. Toutefois, l'introduction de ces caractéristiques à ce stade avancé de la procédure est purement arbitraire et n'est justifiée d'aucune manière par le déroulement de la procédure. La discussion pendant la procédure d'opposition et la procédure de recours concernait jusqu'à présent des questions très différentes, ces caractéristiques n'ayant jamais été discutées au cours de la procédure d'opposition ni au cours de la procédure de recours. Par conséquent, ces requêtes constituent un changement fondamental des moyens invoqués par la Requérante. Elles auraient pu et dû être déposées au plus tard avec le mémoire exposant les motifs de recours (Article 12 (2) RPCR; dans le même sens T 413/07, motifs de la décision, point 2), le cas échéant au cours de la procédure d'opposition (Article 12(4) RPCR). De plus, étant donné qu'il s'agit d'un cas complexe, puisque un nombre important de documents a été cité (voir documents D1-D35 cités dans la décision de la Division d'Opposition; D35 et D36 transmis par l'Opposante 01 (télécopie du 11 juin 2007); D40-D43 (ancienne numérotation D10-D13 de l'Opposante 03) cités dans le courrier du 23 août 2005 de l'Opposante 03; T1-T20 déposées par la Titulaire par courrier en date du 11 mai 2007; documents T21-T36 soumis par la Titulaire avec le mémoire exposant les motifs de recours) et que la Requérante n'a fourni, dans la lettre d'accompagnement en date du 29 Octobre 2010, aucune explication sur les raisons pour lesquelles elle

considérerait que l'objet de ces requêtes subsidiaires remplissait les conditions de l'Article 56 CBE 1973 vis-à-vis de l'état de la technique, la Chambre a jugé que lesdites requêtes n'auraient pu être traitées sans un ajournement de la procédure orale. La Chambre a donc décidé sur la base de son pouvoir d'appréciation qui lui est conféré par l'Article 13 (1), (3) RPCR et en vertu des critères mentionnés dans cette disposition, que les requêtes subsidiaires 1 à 3 et 5 à 7 n'étaient pas recevables (dans le même sens T 413/07, loc. cit.; T 253/06, motifs de la décision, point 3).

Concernant les requêtes subsidiaires 8 à 13 qui correspondent exactement aux requêtes déposées avec le mémoire exposant les motifs de recours, la Chambre de recours juge dans l'exercice de son pouvoir souverain d'appréciation qu'elles sont recevables, ce qui d'ailleurs n'a pas été contesté par les Intimées.

3. L'objet de la revendication 1 de la requête principale n'est pas nouveau par rapport à D1 pour les motifs suivants. La Chambre ne partage pas l'avis de la Requérante, à savoir que le pare-chocs de D1 ne comporte pas une seconde zone d'impact ayant (i) "un réseau de nervures de rigidification" et que D1 ne montre pas que (ii) "lesdites nervures sont réalisées dans un carénage constituant la seconde zone d'impact du pare-chocs".

Concernant la caractéristique (i), il faut constater que la seconde zone d'impact du pare-chocs de D1 est constituée par une partie déformable A de la face avant du véhicule portée par la bande inférieure 5 (D1, revendication 1 et 2), cette zone A présentant une possibilité de déformation inférieure à la possibilité

de déformation de la zone B (revendication 3; page 2, lignes 20-26) et de la zone C (revendication 1; page 2, ligne 20 - page 3, ligne 7) de la face avant du véhicule. Les zones A,B,C aménagées en avant des éléments de structure possèdent donc des "rigidités différentes" (D1, page 2, lignes 18-19). La rigidité de la seconde zone d'impact A dont il est question dans D1 est une propriété conjointe de la partie déformable de la zone A ainsi que de la bande inférieure de la face avant du véhicule, dans la mesure où l'impact du choc doit être repris successivement par la partie déformable et par la bande inférieure. En particulier, pour le domaine des vitesses et de l'énergie de l'impact à considérer lors du choc piéton, c'est grâce à la rigidité réduite, par comparaison aux éléments de structure, de la partie déformable qu'une partie de l'énergie de l'impact peut être absorbée pour éviter des blessures graves du piéton (D1, page 1, lignes 3-6), et d'autre part c'est grâce à la rigidité forte de la bande inférieure 5 qu'une impulsion suffisante permet par la suite d'imprimer une trajectoire la moins défavorable possible au corps du piéton en cas de choc relativement important (D1, page 1, lignes 7-12; page 2, lignes 20-22; page 3, lignes 17-24). Ceci dit, il est évident que les nervures intérieures 8 formées dans la partie déformable (D1, page 2, lignes 20-25) ne peuvent que contribuer à déterminer et à augmenter la rigidité de cette partie déformable par rapport au cas où elles seraient absentes, car ces nervures constituent une structure de support qui augmente l'épaisseur et participent à la résistance de la partie déformable. Cela est vrai indépendamment de la disposition et de la nature de la bande inférieure 5. La déformation de la partie déformable lors de l'impact, mentionnée par la Requérante, ne contredit en rien les

raisons qui ont été exposées. Au contraire, elle confirme que la rigidité de la partie déformable permet l'absorption d'une partie de l'énergie de l'impact, afin d'éviter les blessures graves du piéton, mais ce n'est qu'avec la bande inférieure 5 qu'elle résiste à l'énergie totale de l'impact (D1, page 3, lignes 18-20). Par conséquent, l'argumentation de la Requérante concernant la caractéristique (i) est dépourvue de fondement. De plus, force est de constater qu'il n'est pas indiqué dans la revendication et qu'il n'est aucunement divulgué dans le brevet tel que délivré, que les nervures de rigidification formées dans la seconde zone d'impact confèrent à la seconde zone d'impact une rigidité suffisante pour permettre au carénage de résister à lui seul à un choc avec un piéton. Au contraire, il ressort très clairement des paragraphes [0011] à [0014] du brevet tel que délivré que les modes de fixation de la partie basse rigidifiée sur le véhicule prévus par l'invention "présentent l'avantage de solidariser la partie basse du pare-chocs à des éléments du véhicule présentant une forte rigidité de sorte que, en cas de choc avec un piéton, cette partie basse exerce un effort important sur la partie inférieure du tibia du piéton, évitant ainsi un fléchissement du genou", et "en cas de choc relativement important du véhicule avec un obstacle vertical, la seconde zone d'impact absorbe une partie de l'énergie du choc". Dans le cas de l'invention, les effets techniques sont donc substantiellement les mêmes que dans le cas de D1.

En ce qui concerne la caractéristique (ii), la Chambre constate tout d'abord que la revendication 1 ne permet pas d'interpréter le terme "carénage" d'une manière

précise. Si l'on se rapporte aux connaissances générales de l'homme du métier et au domaine pertinent de la technique considérée, il ressort par exemple du document T1 (paragraphe [0014]), cité par la Requérante à l'appui de son argumentation, que le carénage comporte normalement "une première pièce de carénage formant peau de pare-chocs, et une deuxième pièce de carénage formant cloison inférieure". Cela correspond entièrement à la configuration de la partie déformable de la zone A du pare-chocs de D1. On reconnaît dans la figure 2 que la zone A du pare-chocs est constituée par un carénage incluant une première partie formant peau de pare-chocs, comprenant les nervures de rigidification 8, et une deuxième partie se prolongeant vers la traverse inférieure 1 et formant, au moins partiellement, une cloison inférieure défectrice. La caractéristique (ii) de la revendication 1 est donc connue de D1. Par conséquent, comme les caractéristiques du préambule de la revendication 1 sont connues de D1 et cela n'a pas été contesté par la Requérante, l'objet de la revendication 1 de la requête principale n'est pas nouveau.

4. L'objet de la revendication 1 de la requête subsidiaire 4 n'est pas inventif vis-à-vis de D1. La caractéristique additionnelle précisant que la seconde zone d'impact est située "à une distance du sol d'environ 25 centimètres" est évidente pour l'homme du métier, en particulier au regard de T35 et D13. En effet, cette distance correspond à la distance du sol du centre du gravité du tibia ou à une distance légèrement inférieure (voir par exemple T34, pages 20,21; figure 1), autrement dit au niveau de la partie inférieure du tibia. Etant donné que la seconde zone d'impact A se trouve



selon D1 au niveau du tibia (D1, page 3, lignes 17-20), évidemment au-dessous du genou (voir D1, figure 2), et qu'il est nécessaire d'impartir au corps du piéton la trajectoire la moins défavorable possible, cette trajectoire étant de préférence telle que le piéton retombe sur le capot (D1, page 1, lignes 7-17), l'homme du métier se poserait le problème de trouver l'emplacement le plus approprié au niveau du tibia pour la seconde zone d'impact. Il retiendrait donc les documents T35 et D13, qui donnent des indications très claires à ce sujet. En particulier, T35 dit explicitement (page 2-25, figures 2-18) qu'il est nécessaire pour préserver l'intégrité du piéton de prévoir une première ("deep bumper") et une deuxième ("lower bumper") zone d'impact, la première zone d'impact étant disposée sensiblement à la hauteur conventionnelle ou habituelle d'un pare-chocs (voir figures 2-18) et la deuxième zone d'impact étant destinée à supporter la partie inférieure du tibia ("bottom part of the lower leg"). De la même manière, D13 suggère explicitement (voir D13, page 13, figure 5) un "point de contact bas, en dessous du centre de gravité du tibia, le plus en avant possible, pour initier la rotation de la jambe". Ces indications permettraient donc à l'homme du métier de choisir l'emplacement de la seconde zone d'impact de manière appropriée, au-dessous du centre de gravité du tibia, à savoir à une hauteur d'environ 25 cm du sol (voir T34). Il est d'ailleurs également évident que cet emplacement est choisi de sorte à initier la rotation de la jambe de la manière la plus favorable possible. Sur la base de ces considérations l'homme du métier parviendrait en partant de D1 et vis-à-vis de T35 ou D13 à l'objet de la revendication 1 sans exercer une activité inventive.

5. L'objet de la revendication 1 de la requête subsidiaire 8 découle de manière évidente de D1 au regard de T35 ou D13 pour les motifs déjà exposés ci-dessus au point 4. En effet, la hauteur de la "partie inférieure du tibia" est située dans une plage des valeurs qui inclue une hauteur du sol qui est à peu près d'environ 25 centimètres (voir point 4). De plus, D1 divulgue explicitement que la seconde zone d'impact A, qui comporte les nervures de rigidification 8, a été prévue "pour le choc piéton" (D1, figure 2; page 3, lignes 17-24).
  
6. L'objet de la revendication 1 de la requête subsidiaire 9 n'implique pas une activité inventive au regard de D1 et de la combinaison évidente avec T35 ou D13, pour les motifs indiqués concernant la requête subsidiaire 8. En effet, la caractéristique que la seconde zone d'impact "est assujettie au berceau moteur dudit véhicule" est également connue de D1, qui montre que la zone A est portée par un support 4, comprenant la bande inférieure 5, qui est assujettie à une traverse 1 du berceau moteur (D1, figure 2; page 2, lignes 9-17). Alternativement, il est généralement connu de l'homme du métier, tel que montré par exemple par D21 (colonne 2, lignes 27-30) ou D29 (colonne 3, lignes 27-32), que le pare-chocs avec ses zones déformables absorbant l'impact du choc est assujetti aux longerons du véhicule. Ces caractéristiques ne peuvent donc pas contribuer à une activité inventive.
  
7. L'objet de la revendication 1 de la requête subsidiaire 10 ne comporte pas d'activité inventive, essentiellement pour les mêmes motifs que ceux exposés

pour la requête subsidiaire 8. En effet, contrairement aux allégations de la Requérante, les nervures de la seconde zone d'impact A du pare-chocs de D1 sont situées sur le carénage, également désigné spoiler, car, tel que montré par exemple par T1 (paragraphe [0014]), le carénage comprend une première partie formant peau de pare-chocs constituant la partie inférieure du pare-chocs et une deuxième partie formant cloison inférieure. D1 montre que les nervures 8 sont situées sur la première partie du carénage, selon la définition de T1, cité par la Requérante. De plus, le libellé de la revendication 1 n'implique aucunement que les nervures sont réalisées sur la partie formant cloison inférieure du carénage. En effet, il est indiqué explicitement dans la revendication que la seconde zone d'impact est "située en dessous de la première zone d'impact, sensiblement à la verticale de cette dernière". Par conséquent, la première zone d'impact ayant une extension substantiellement verticale, il doit en être de même pour la seconde zone d'impact.

8. L'objet de la revendication 1 de la requête subsidiaire 11 découle de manière évidente de l'état de la technique pour les motifs exposés respectivement pour les requêtes subsidiaires 9 et 10. La partie caractérisante de la revendication 1 comporte uniquement une juxtaposition des caractéristiques déjà discutées de la revendication 1 des requêtes subsidiaires 9 et 10, cette juxtaposition n'entraînant aucun effet technique additionnel qui pourrait justifier une activité inventive.
9. L'objet de la revendication 1 de la requête subsidiaire 12 n'implique aucune activité inventive pour

les motifs concernant les requêtes subsidiaires 4 et 8. Une juxtaposition de certaines des caractéristiques de la revendication 1 des requêtes subsidiaires 4 et 8, qui ne produit aucun effet technique additionnel, ne peut pas conduire à un objet satisfaisant les conditions de l'activité inventive.

10. L'objet de la revendication 1 de la requête subsidiaire 13 contrevient aux dispositions de l'Article 123 (3) CBE. En particulier, cet objet concerne l'utilisation "d'un carénage, également désigné spoiler, rigidifié par des nervures d'un réseau de nervures de rigidification pour constituer la seconde zone d'impact d'un pare-chocs de véhicule automobile". Par conséquent, la protection conférée par cette revendication concerne l'utilisation du carénage et n'est pas limitée par les autres caractéristiques du pare-chocs, tel que par exemple l'emplacement par rapport à la première zone du pare-chocs et la disposition de cette dernière. La protection étant indépendante de ces caractéristiques, l'étendue de la protection a donc été élargie.

**Dispositif**

**Par ces motifs, il est statué comme suit :**

Le recours est rejeté.

La Greffière :

Le Président :

A. Vottner

Y. Lemblé