

BESCHWERDEKAMMERN
DES EUROPÄISCHEN
PATENTAMTS

BOARDS OF APPEAL OF
THE EUROPEAN PATENT
OFFICE

CHAMBRES DE RECOURS
DE L'OFFICE EUROPEEN
DES BREVETS

Code de distribution interne :

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

**Liste des données pour la décision
du 7 décembre 2011**

N° du recours : T 0159/09 - 3.2.01

N° de la demande : 01402517.5

N° de la publication : 1193153

C.I.B. : B61B 9/00

Langue de la procédure : FR

Titre de l'invention :

Installation de déplacement de véhicules tractés par câble

Titulaire du brevet :

Poma Otis Systemes de Transport,
(Société par actions simplifiée)

Opposante :

Innova Patent GmbH

Référence :

-

Normes juridiques appliquées (CBE 1973) :

CBE Art. 56

Mot-clé :

"Activité inventive (oui)"

Décisions citées :

T 0190/99

Exergue :

-

N° du recours : T 0159/09 - 3.2.01

D E C I S I O N
de la Chambre de recours technique 3.2.01
du 7 décembre 2011

Requérante :
(Opposante)

Innova Patent GmbH
Rickenbacherstraße 8-10
A-6960 Wolfurt (AT)

Représentant :

Hehenberger, Reinhard
BEER & PARTNER PATENTANWÄLTE KG
Lindengasse 8
A-1070 Wien (AT)

Intimée :
(Titulaire du brevet)

Poma Otis Systemes de Transport,
(Société par actions simplifiée)
109 rue Aristide Bergès, Centr'Alp
F-38340 Voreppe (FR)

Représentant :

Novagraaf Technologies
122, rue Edouard Vaillant
F-92593 Levallois-Perret Cedex (FR)

Décision attaquée :

Décision de la division d'opposition de
l'Office européen des brevets postée le
2 décembre 2008 par laquelle l'opposition
formée à l'égard du brevet européen n° 1193153
a été rejetée conformément aux dispositions de
l'article 101(2) CBE.

Composition de la Chambre :

Président : G. Pricolo
Membres : Y. Lemblé
D. Keeling

Exposé des faits et conclusions

- I. La requérante (opposante) a formé un recours contre la décision de la division d'opposition de rejeter l'opposition contre le brevet européen n° 1 193 153.
- II. La division d'opposition a notamment estimé que l'objet des revendications du brevet était nouveau et ne découlait pas à l'évidence de l'état de la technique tel qu'il est divulgué, entre autres, par les documents suivants :

D1 : US-A-4 092 929,

D2 : EP-A-0 611 220,

D3 : FR-A-26 58 772,

D4 : FR-A-25 97 424,

D5 : EP-A-0 347 324,

D6 : US-A-5 676 059.

- III. Une procédure orale s'est tenue devant la Chambre le 7 décembre 2011.

La requérante a demandé l'annulation de la décision contestée et la révocation du brevet européen en cause.

L'intimée (titulaire du brevet) a demandé le rejet du recours.

- IV. Le libellé de la revendication 1 telle que délivrée est le suivant (avec subdivisions des caractéristiques effectuées par la division d'opposition) :

A Installation (1) permettant le déplacement de véhicules (2) tractés par câble (3), comportant deux

ou plusieurs stations (S), les véhicules circulant sur au moins une voie entre les stations, chaque véhicule (2) comportant au moins une pince (4), mobile entre au moins deux positions (A) et (B), apte à venir en prise avec un câble tracteur (3),

B l'installation comprenant plusieurs câbles tracteurs (3) montés chacun en boucle, lesdites boucles s'étendant verticalement parallèlement à la voie, les unes à la suite des autres,

C les extrémités de deux boucles de câble (3) successives étant suffisamment proches l'une de l'autre pour permettre à la pince (4) de lâcher le câble (3) de la boucle précédente et de saisir le câble (3) de la boucle suivante,

caractérisée en ce

D qu'elle comprend une première et une deuxième succession de boucles de câble (3) permettant de tracter le véhicule (2) suivant respectivement une direction aller et une direction retour,

E les véhicules (2) changeant de direction en bout de ligne,

F et une voie unique (6) de circulation, les deux boucles de câble (3) assurant la traction suivant les directions aller et retour respectivement s'étendant parallèlement à la voie unique (6), à proximité l'une de l'autre, de telle sorte que la pince (4) puisse passer aisément d'un câble (3) à l'autre,

G ladite voie unique (6) se dédoublant localement en deux voies (7a) aller et (7b) retour, associées chacune à une boucle de câble tracteur (3) aller et retour respectivement, de sorte que deux véhicules (2) circulant en sens inverse peuvent se croiser, les deux voies (7a) aller et (7b) retour se rejoignant pour reformer une voie unique (6),

H un véhicule (2) pouvant changer de direction de déplacement en cours de trajet sur la voie unique (6).

V. Les arguments présentés par la requérante peuvent se résumer comme suit :

L'objet de la revendication 1 du brevet tel que délivré n'implique pas d'activité inventive.

Comme l'a déjà démontré la division d'opposition, le premier groupe de caractéristiques A à E de la revendication sont connues du document D2. En effet, D2 décrit une installation comprenant des boucles de câbles successives ainsi que des véhicules comportant une pince mobile permettant au véhicule de passer d'une boucle à l'autre dans la même direction (caractéristiques A à C). L'installation selon D2 présente deux voies, chacune des voies étant réservée pour une direction de déplacement des véhicules (caractéristiques D et E : voir D2, colonne 3, lignes 20-22).

Le second groupe de caractéristiques comprend les caractéristiques F, G et H et ces dernières sont notoirement connues, en particulier du document D3 qui montre (voir figure 1) une installation comportant une voie unique, cette dernière étant munie de deux boucles de câbles 25,31 assurant la traction selon des directions opposées (caractéristiques F). La voie unique se dédouble localement pour permettre le croisement des véhicules circulant en sens opposé (caractéristique G) et les véhicules peuvent changer de direction de déplacement en cours de trajet (caractéristique H).

L'homme du métier confronté au problème cité au paragraphe [0014] du fascicule du brevet mis en cause, à savoir de réduire l'encombrement de l'installation selon le document D2, n'aura qu'à juxtaposer les caractéristiques A-E connues de D2 aux caractéristiques F-H connues de manière notoire du document D3, ou par ailleurs de chacun des documents D4 à D6 qui proposent également de dédoubler localement une voie unique pour permettre le croisement de véhicules circulant en sens opposé. Du fait qu'il n'existe pas entre ces deux groupes de caractéristiques de lien technique et fonctionnel particulier, une telle juxtaposition de caractéristiques ne représente qu'une agrégation n'ayant aucun effet synergétique particulier et ne pouvant justifier une quelconque activité inventive.

Les caractéristiques F et H ne se rapportent qu'à la possibilité fonctionnelle pour les véhicules de changer de direction en cours de trajet sur la voie unique et n'exigent de la pince assignée à chacun des véhicules aucune caractéristique constructive supplémentaire qui ne soit déjà connue du document D2 puisque la pince selon ce document est apte à fonctionner selon les caractéristiques F et H, c'est à dire de passer du câble de traction dans une direction au câble de traction dans la direction opposée. De plus, concernant la possibilité pour un véhicule de changer de direction sur une voie unique (caractéristique H), il ne s'agit là que d'une banalité puisqu'on peut remarquer que le document D1 qui est cité dans D2 comme état de la technique décrit la possibilité pour un véhicule à pince débrayable de changer de direction sur la même voie 18a en passant du câble de traction 74 qui l'entraîne dans la direction "aller" au câble 42a qui l'entraîne dans la direction

"retour" (voir colonne 7, lignes 4-18 en liaison avec la figure 10).

Alternativement (deuxième ligne d'argumentation présentée au cours de la procédure orale), l'homme du métier peut également parvenir à l'objet de la revendication 1 du brevet en raccordant plusieurs sections comportant chacune une installation à une voie se dédoublant localement en deux voies telle que connue du document D3 (caractéristiques F-H), les véhicules qui circulent sur ces sections étant équipés d'une pince mobile conformément au document D2 de manière à leur permettre de passer d'une section à l'autre (caractéristiques A-E).

VI. L'intimée a réfuté l'argumentation de la requérante en faisant valoir pour l'essentiel ce qui suit :

C'est à juste titre que la division d'opposition a considéré que l'objet de la revendication 1 du brevet ne découle pas à l'évidence de l'état de la technique. Aucun des documents D1 à D6 cités par la requérante ne décrit ni ne suggère une installation dans laquelle les boucles de câbles assurant la traction dans le sens "aller" et "retour" sont situés sur la voie unique à proximité l'une de l'autre pour permettre le passage de la pince débrayable d'un câble à l'autre et dans laquelle les véhicules peuvent changer de direction sur la voie unique en cours de trajet.

Motifs de la décision

1. Le recours est recevable.

2. Activité inventive

2.1 L'état de la technique le plus proche est représenté par le document D2, mentionné dans le fascicule de brevet.

La Chambre partage l'analyse faite par la Division d'Opposition quant aux caractéristiques divulguées par ce document. Il décrit en effet une installation comprenant des boucles de câbles successives 23-24, 23-25 ainsi que des véhicules 18.1, 18.2, 18.3, 18.4 comportant une pince mobile 27,28,29 leur permettant de passer d'une boucle à l'autre dans une même direction (caractéristiques A à C). Dans cette installation, tous les véhicules situés sur une voie circulent dans le même sens ou autrement dit, tous les câbles de traction d'une voie se déplacent dans le même sens. Comme l'a affirmé la requérante au deuxième paragraphe de la page 2 de son mémoire exposant les motifs du recours, pour faire retourner les véhicules à leur point de départ l'installation selon D2 présente une deuxième voie de "retour" qui est soit parallèle et adjacente, soit complètement séparée de la voie "aller", chacune de ces voies étant réservée pour une direction de déplacement des véhicules (voir colonne 3, lignes 20-22). Les véhicules doivent donc passer de la voie "aller" vers la voie "retour" en bout de ligne (voir aussi D1 : figure 10). Ainsi si l'on interprète l'expression "bout de ligne" au sens large, c'est à dire comme une extrémité de l'installation et non comme une extrémité d'une voie, D2 montre aussi la caractéristique E, à savoir que les véhicules changent de direction en bout de ligne. On peut remarquer qu'une pince débrayable 27,28,29 du véhicule est respectivement assignée à un

câble de traction 23,24,25 mais il est aussi envisagé d'utiliser une pince unique pouvant être déplacée latéralement (D2 : colonne 4, lignes 35-39).

- 2.2 L'installation selon la revendication 1 telle que brevetée se distingue de celle connue du document D2 par les caractéristiques F, G et H de la partie caractérisante.
- 2.3 Partant de l'installation connue du document D2, le problème technique résolu par ces caractéristiques distinctives peut être formulé comme la réalisation d'une installation ayant un encombrement réduit et dont le fonctionnement ne soit pas trop fortement handicapé par la panne d'un véhicule ou d'un câble tracteur (voir paragraphe [0014] du fascicule de brevet).
- 2.4 La requérante a voulu reconnaître les caractéristiques F, G et H dans le document D3. La Chambre ne partage pas ce point de vue.

La jurisprudence des chambres de recours de l'OEB exige de l'homme du métier qui examine une revendication de tenir compte de l'ensemble des caractéristiques de la revendication avec leurs interactions éventuelles, en s'efforçant d'y reconnaître leur signification technique et avec un goût pour la synthèse (voir T 190/99).

Considérant les caractéristiques F-H sous ce point de vue, force est de constater que ni le document D3, comme d'ailleurs aucun des documents D4-D6 cités par la requérante, ne décrit ni ne suggère une installation comprenant une série de boucle de câbles "aller" et une série de boucle de câbles "retour" s'étendant

parallèlement à une voie unique de circulation et des véhicules munis d'une pince apte à venir en prise avec le câble assurant la traction suivant une direction "aller" et avec le câble assurant la traction suivant une direction "retour" (caractéristiques F et G en liaison avec D), les véhicules pouvant changer de direction de déplacement en cours de trajet sur une voie unique (caractéristique H en liaison avec les caractéristiques précédentes).

2.5 Selon la requérante l'homme du métier n'aurait qu'à juxtaposer les caractéristiques A-E connues de D2 aux caractéristiques F-H connues de manière notoire par exemple du document D3, ou par ailleurs de chacun des documents D4 à D6, pour parvenir à l'installation revendiquée sans faire preuve d'activité inventive.

2.5.1 Le document D3 décrit un funiculaire à deux véhicules tractés par câble, ce funiculaire comportant une voie commune aux deux véhicules et qui se dédouble sur un tronçon d'évitement. Contrairement à un funiculaire conventionnel où les deux véhicules sont reliés en permanence par un câble commun (effet de contrepoids), D3 propose de pourvoir chaque véhicule de son propre câble de traction entraîné individuellement et de manière indépendante l'un de l'autre (page 4, dernières lignes du 2ème paragraphe : moteurs 30 et 34). Les véhicules sont accouplés à leur câble respectif par une pince 24. Cette pince n'est pas débrayable : la régulation de vitesse et la prévention de toute collision s'effectue par une commande appropriée des moteurs d'entraînement respectif de chaque câble (page 5, premier paragraphe).

2.5.2 Juxtaposer des caractéristiques consiste à appliquer à un dispositif présentant des caractéristiques connues d'un premier document des caractéristiques connues d'un autre document et ayant un effet technique particulier indépendant et dénué d'interaction fonctionnelle avec le premier document (pas d'effet combinatoire) afin d'obtenir dans ce dispositif l'effet prévisible fourni par l'ensemble des caractéristiques additionnelles.

En l'occurrence, le document D3 propose effectivement, dans une installation permettant le déplacement de véhicules tractés par câble, de dédoubler localement une voie unique pour permettre le croisement de véhicules circulant en sens opposé. Ce dédoublement est cependant intimement lié à l'utilisation d'une liaison desmodromique de chaque véhicule avec son propre câble (par une pince qui n'est pas débrayable) ainsi que d'une régulation destinée, au travers des câbles, à prévenir toute collision entre les véhicules (voir la revendication 1 de D3). Si l'homme du métier avait envisagé d'appliquer l'enseignement du document D3 à l'installation selon le document D2, il aurait considéré les caractéristiques de D3 dans leur ensemble. Or, l'argumentation de la requérante sélectionne des caractéristiques particulières (dédoublement locale de la voie pour permettre le croisement de véhicules) en les séparant arbitrairement des autres caractéristiques du document D3 (liaison desmodromique de chaque véhicule avec le câble) alors que l'homme du métier aurait considéré à la lecture de D3 l'ensemble de ces caractéristiques comme indissociables. En réalité, l'homme du métier n'aurait pas reconnu dans le document D3 un enseignement utilisable de manière évidente dans une installation avec des véhicules à pince débrayable.

Par conséquent, la Chambre juge que la démarche de la requérante n'est pas une démarche objective et est inspirée par la connaissance rétrospective de l'invention.

- 2.6 Des considérations similaires s'appliquent à la combinaison D2/D5 invoquée par la requérante. Le document D5 décrit un funiculaire à deux véhicules, chacun de ces véhicules étant respectivement tracté en permanence par un brin d'un même câble formant une boucle à deux brins se déplaçant en sens inverse. Comme pour le document D3, la liaison entre les véhicules et les extrémités respectives du câble est desmodromique.
- 2.7 Le document D4 propose une construction modulaire pour un système de transport collectif. Chaque module de ce système comprend deux véhicules indépendants (par exemple rames A,B pour module 11) mobiles en sens inverse le long d'une piste unique. Chaque véhicule est guidé par son propre rail de guidage (page 4, lignes 6-9). La piste comprend une aire élargie 17 pour le croisement des rames. Optionnellement, dans le mode de réalisation selon la figure 3 les rames peuvent être tractées par câble (voir page 6, lignes 11-12). Dans ce mode de réalisation les voyageurs changent de véhicule en passant d'un module à l'autre. La Chambre ne voit pas en quoi une considération combinée des documents D2/D4 pourrait conduire à l'installation revendiquée.
- 2.8 Comme l'a déjà constaté la division d'opposition, le document D6 ne décrit pas une installation comportant des véhicules tractés par câble. Il ne peut conduire l'homme du métier à l'installation revendiquée.

2.9 La figure 10 du document D1 montre comment une station intermédiaire peut être changée en station d'extrémité en cas d'incident. L'installation selon D1 comporte, de la même manière que l'installation selon D2, une première voie 18 pour la direction "aller" et une deuxième voie 18a pour la direction "retour", chacune des voies ayant un câble central dédié à sa direction de circulation. Au niveau d'un aiguillage 72 de la station intermédiaire, un véhicule peut changer de direction sur la voie 18a en étant tracté par un câble spécial 74 qui l'entraîne de la voie 18 à la voie 18a avant que le câble de décélération 42a ne l'entraîne dans la direction "retour". Le câble central 74 chevauche les deux voies "aller" et "retour". Il n'est utilisé que lors de manœuvres de triage de bout de ligne et en cas d'incident. De telles manœuvres n'ont rien à voir avec le déplacement des véhicules en cours de trajet. De plus, la pince selon D1 entre en prise avec un câble central 74 qui à lui seul détermine la direction de circulation lors du trajet. Le document D1 ne divulgue donc pas la caractéristique H de la revendication.

2.10 L'argumentation alternative partant de D3 en combinaison avec D2 et présentée lors de la procédure orale n'a pas convaincu la Chambre. Elle repose également sur un raisonnement à posteriori. Ces documents ne suggèrent pas à l'homme du métier que le funiculaire du document D3 serait à considérer comme une section, susceptible d'être raccordée à une section de construction similaire, avec des véhicules passant d'une section à l'autre. Comme décrit plus haut, les documents D2 et D3 décrivent des enseignements qui ne peuvent être combinés sans faire preuve d'activité inventive. Aucun de ces deux documents ne propose un dédoublement d'une voie en vue

du croisement de véhicules à pince débrayable et circulant en sens opposé.

- 2.11 Contrairement à l'opinion exprimée par la requérante, il existe entre les groupes de caractéristiques A-H de la revendication 1 des liens fonctionnels et des effets synergétiques qui induisent des avantages indéniables.

Ainsi, les véhicules peuvent changer de direction en bout de ligne d'une manière très simple. Il suffit pour un véhicule arrivé en bout d'installation que la pince de ce véhicule change de position et saisisse le câble circulant dans le sens inverse pour qu'il reparte dans l'autre direction (voir paragraphes [0029] et [0073] du fascicule de brevet). Ces caractéristiques permettent de faire fonctionner l'installation avec une grande flexibilité. En cas de dysfonctionnement d'une boucle de câble ou d'un véhicule sur une boucle de câble, les autres véhicules peuvent tous rester sur leur boucle de câble et desservir les stations correspondantes dans une direction puis dans l'autre. Le débit de transport est ainsi réduit mais toujours possible sur la majeure partie de l'installation (voir paragraphes [0030], [0031], [0074] et [0075] du fascicule de brevet).

- 2.12 Dans ces circonstances, la Chambre ne peut que confirmer la décision de la division d'opposition que l'objet de la revendication 1 telle que délivrée implique une activité inventive.

- 2.13 L'objet des revendications dépendantes 2 à 8 contient toutes les caractéristiques de la revendication 1, il implique donc également une activité inventive. Les revendications 9 à 11 se rapportent à un procédé de

fonctionnement d'une installation selon la revendication 1. Comme l'installation selon la revendication 1 est nouvelle et implique une activité inventive c'est également le cas pour son procédé de fonctionnement qui repose sur les caractéristiques nouvelles et inventives de l'installation.

Dispositif

Par ces motifs, il est statué comme suit :

Le recours est rejeté.

La Greffière :

Le Président :

A. Vottner

G. Pricolo