

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 27 novembre 2015**

N° du recours : T 1970/13 - 3.2.01
N° de la demande : 04718702.6
N° de la publication : 1601543
C.I.B. : B60H1/00
Langue de la procédure : FR

Titre de l'invention :

DISPOSITIF DE CHAUFFAGE-VENTILATION ET/OU CLIMATISATION DE
STRUCTURE COMPACTE POUR L'HABITACLE D'UN VEHICULE AUTOMOBILE

Titulaire du brevet :

VALEO SYSTEMES THERMIQUES

Opposante :

MAHLE Behr GmbH & Co. KG

Référence :

Normes juridiques appliquées :

CBE 1973 Art. 54, 56

Mot-clé :

Nouveauté - requête principale (non)
Activité inventive - requête subsidiaire (oui)

Décisions citées :

Exergue :



**Beschwerdekammern
Boards of Appeal
Chambres de recours**

European Patent Office
D-80298 MUNICH
GERMANY
Tel. +49 (0) 89 2399-0
Fax +49 (0) 89 2399-4465

N° du recours : T 1970/13 - 3.2.01

D E C I S I O N
de la Chambre de recours technique 3.2.01
du 27 novembre 2015

Requérante : VALEO SYSTEMES THERMIQUES
(Titulaire du brevet) Branche Thermique Habitable
8 Rue Louis Lormand, La Verrière
78320 Le Mesnil St. Denis (FR)

Requérante : MAHLE Behr GmbH & Co. KG
(Opposante) Mauserstr. 3
70469 Stuttgart (DE)

Mandataire : Grauel, Andreas
Grauel IP
Patentanwaltskanzlei
Presselstraße 10
70191 Stuttgart (DE)

Décision attaquée : **Décision intermédiaire de la division
d'opposition de l'office européen des brevets
postée le 15 juillet 2013 concernant le maintien
du brevet européen No. 1601543 dans une forme
modifiée.**

Composition de la Chambre :

Présidente S. Fernández de Córdoba
Membres : Y. Lemblé
W. Marx

Exposé des faits et conclusions

I. La titulaire du brevet ainsi que l'opposante ont formé un recours contre la décision de la division d'opposition de maintenir le brevet européen n° 1 601 543 sous forme modifiée.

II. La division d'opposition a estimé que l'objet de la revendication 1 selon la requête subsidiaire 1 déposée lors de la procédure orale du 25 juin 2013 remplissait les critères de brevetabilité de la CBE. Elle a notamment considéré les documents suivants qui sont également cités par la requérante-opposante dans la procédure de recours:

D3: FR-A-2 735 426,
D7: DE-A-196 26 441,
D10: EP-B-0 458 705,
D11: FR-A-2 637 548,
D12: EP-A-0 357 801.

III. Une procédure orale s'est tenue devant la chambre le 27 novembre 2015.

La requérante-opposante a requis l'annulation de la décision attaquée et la révocation du brevet.

La requérante-titulaire a requis l'annulation de la décision contestée et le maintien du brevet tel que délivré (requête principale) ou, à titre subsidiaire, le rejet du recours de la requérante-opposante (maintien du brevet sur la base de la requête subsidiaire 1 maintenue par la division d'opposition).

IV. Le libellé de la revendication 1 telle que délivrée (requête principale) est le suivant (délimitation des

caractéristiques proposée par la division d'opposition):

Dispositif de chauffage-ventilation et/ou climatisation de l'habitacle d'un véhicule automobile, comprenant

C1.1 des moyens pour produire un flux d'air pulsé à température ajustée,

C1.2 ainsi que des sorties de dégivrage, d'aération et de chauffage-pied alimentées par ce flux d'air ajusté et propre à être relié à des buses débouchant dans l'habitacle,

C2 et composé de modules groupés sensiblement dans un même niveau horizontal et comprenant:

C3 - au moins un module de ventilation (14) agencé pour produire un flux d'air pulsé ; et caractérisé par

C4 - au moins un module thermique (12) agencé pour être implanté dans une région centrale de l'habitacle et comportant

C4.1 une entrée d'air (28) pour l'air pulsé,

C4.2 des échangeurs thermiques (32,34, 36) propres à être traversés par le flux d'air et

C4.3 au moins une sortie d'air latérale (46d, 46g); et

C5 - au moins un module de distribution (16)

C5.1 ayant une entrée (50) reliée à une sortie d'air latérale (46d, 46g) du module thermique et

C5.2 comportant des moyens de distribution pour répartir le flux d'air entre des sorties d'air (54,56, 58) débouchant en des régions choisies de l'habitacle.

La revendication 1 selon la requête subsidiaire 1 reprend dans son préambule toutes les caractéristiques de la revendication 1 selon la requête principale, sa partie caractérisante étant la suivante:

"caractérisé en ce que le module thermique (12) comporte deux sorties d'air latérales (46d, 46g) débouchant respectivement du côté droit et du côté gauche, et en ce que le dispositif comprend deux modules de distribution (16) agencés pour être implantés respectivement du côté droit et du côté gauche du module thermique, chacun ayant une entrée (50) reliée à une sortie d'air latérale (46d, 46g) du module thermique."

- V. Les arguments que la requérante-opposante a présenté au soutien de son action peuvent se résumer comme suit:

Requête principale

La décision de la division d'opposition selon laquelle l'objet de la revendication 1 du brevet tel que délivré n'est pas nouveau au vu du document D3 ou du document D10 doit être confirmée.

Requête subsidiaire

Partant de l'installation de chauffage-ventilation et/ou climatisation de l'habitacle d'un véhicule automobile connue du document D10 ou du document D3, si l'homme du métier désirait avoir la possibilité de différencier la répartition ainsi que la température de l'air entre les moitiés droite et gauche de l'habitacle du véhicule (système bi-zone), il aurait considéré comme évident de prévoir deux modules de distribution implantés respectivement du côté droit et du côté gauche du module thermique 3 (voir Fig.2 de D10) et de les alimenter par deux sorties d'air latérales situées respectivement sur le côté droit et du côté gauche de ce dernier. Par conséquent, l'objet de la revendication 1 de cette requête découle à l'évidence

de l'état de la technique divulgué dans le document D10 et compte-tenu des connaissances de l'homme du métier.

Les caractéristiques additionnelles de la partie caractérisante sont également évidentes à la vue des documents D7, D11 et D12 pour un homme du métier qui appliquerait l'enseignement d'un de ces documents au document D10 ou au document D3.

VI. La requérante-titulaire a réfuté les arguments de la requérante-opposante en faisant valoir pour l'essentiel ce qui suit:

Requête principale

L'opinion de la division d'opposition, selon laquelle le document D10 est destructeur de nouveauté pour l'objet de la requête principale (revendication 1 du brevet tel que délivré) résulte d'une analyse erronée de l'objet revendiqué.

Bien que ce document décrive un dispositif de climatisation composé d'un module de ventilation ("blower unit 1"), un module thermique ("cooling unit" 3) et un module de distribution ("distribution case 17"), D10 ne montre pas que le module thermique 3 est agencé pour être implanté dans une région centrale de l'habitacle (caractéristique C4), ni que ce module thermique comporte des échangeurs thermiques propres à être traversés par le flux d'air (caractéristique C4.2).

L'objet revendiqué, notamment dans sa partie caractérisante, est explicite sur le fait que le module thermique doit comprendre une pluralité d'échangeurs thermiques. Cette interprétation est confirmée par la description, notamment aux paragraphes [0039] et [0040], ainsi que les figures du brevet qui toutes

montrent que le module thermique comprend un évaporateur et un radiateur. Tel que décrit dans le document D10 au contraire, le module thermique 3 comprend un et un seul échangeur thermique notamment un évaporateur. En outre selon la caractéristique C4 de la revendication 1, le module thermique du dispositif de chauffage-ventilation et/ou climatisation est agencé pour être implanté dans une région centrale de l'habitacle. Le module thermique 3 du dispositif décrit dans le document D10 n'est pas implanté en région centrale de l'habitacle, ce qui ne lui permet pas d'alimenter, par exemple, à la fois deux modules de distribution disposés latéralement de part et d'autre dudit module thermique. D10 ne décrit donc pas l'ensemble des caractéristiques de la revendication 1 du brevet tel que délivré.

Requête subsidiaire

Comme mentionné dans la décision de la division d'opposition, la revendication 1 de la requête subsidiaire 1 est issue de la combinaison des revendications 1 et 2 telles que délivrées. Les autres revendications ont été simplement renumérotées. La requête subsidiaire est donc conforme aux dispositions de l'article 123(2) CBE.

L'objet de la revendication 1 de cette requête est nouveau en regard des enseignements des documents cités par l'opposante-requérante. De plus, aucun des documents cités D7, D11 ou D12 ne décrit, ni ne suggère un dispositif de climatisation comprenant deux modules de distribution séparés tel que celui objet de la revendication 1, de sorte qu'aucune combinaison de ces documents avec le document D10 ne peut remettre en cause l'activité inventive de l'objet revendiqué.

Motifs de la décision

1. Les recours sont recevables.
2. Requête principale
 - 2.1 Concernant l'objet de la requête principale, la requérante-titulaire conteste que le dispositif de chauffage/climatisation décrit dans le document D10 en liaison avec la figure 2, composé d'un module de ventilation ("blower unit 1"), d'un module thermique ("cooling unit" 3) et d'un module de distribution ("distribution case 17"), divulgue également les caractéristiques C4 et C4.2.

Il s'agit donc d'examiner si le module thermique 3 selon D10 est "agencé pour être implanté dans une région centrale de l'habitable" (caractéristique C4) et si ce module thermique comporte "des échangeurs thermiques propres à être traversés par le flux d'air" (caractéristique C4.2).
 - 2.2 Concernant la caractéristique C4, la chambre note que la revendication 1 se rapporte à un dispositif de chauffage-ventilation et/ou climatisation et non à un habitacle dans lequel serait implanté ce dispositif. Cette caractéristique doit donc se lire comme signifiant que le module thermique doit être apte à être implanté dans une région centrale de l'habitable. De plus, le terme "implanté dans une région centrale de l'habitable" est relativement vague et permet une interprétation relativement large. La région centrale de l'habitable peut avoir une certaine extension. Si l'on considère, comme le montre la figure 2 de D10, que le module 3 ("cooling unit") est immédiatement accolé au module de distribution ("distribution case 17") qui,

lui, est indubitablement en position centrale dans l'habitable - un fait que la requérante-titulaire n'a pas contesté -, on peut estimer que le module thermique est aussi dans une région centrale de l'habitable. La chambre conclut que la caractéristique C4 est divulgué par le document D10.

- 2.3 Concernant la caractéristique C4.2, la chambre remarque que la revendication 1 telle que délivrée se rapporte à un dispositif de chauffage-ventilation **et/ou** climatisation de l'habitable (caractère gras par la chambre), c'est-à-dire que le dispositif revendiqué doit être capable d'effectuer soit la fonction de chauffage-ventilation, soit la fonction de climatisation, soit ces deux fonctions. De plus, concernant l'interprétation de la caractéristique C4.2 et comme l'a remarqué la division d'opposition, il n'y a aucune raison de penser que le terme "des échangeurs thermiques" doit être interprété comme signifiant obligatoirement la présence d'un évaporateur et d'un radiateur de chauffage dans le module thermique. Au contraire, le paragraphe [0063] du fascicule de brevet précise qu'il est possible suivant une autre solution de "transférer des sources thermiques [du module thermique] à l'intérieur de chacun des modules de distribution". Il est alors clair que le libellé de la caractéristique C4.2 couvre, par exemple, le cas d'un module thermique qui ne contiendrait que l'élément frigorifique, notamment l'évaporateur, l'élément de chauffage étant contenu dans le module de distribution, ou inversement. Le terme "des échangeurs thermiques" dans la caractéristique C4.2 est donc à considérer comme un terme générique qui n'impose pas une pluralité d'échangeurs différents ou distincts. Comme l'a fait remarquer la division d'opposition, une telle interprétation est aussi supportée par le paragraphe

[0005] du fascicule de brevet: "Ce flux d'air pulsé est ensuite traité par **un ou plusieurs** échangeurs de chaleur pour produire un flux d'air à température ajustée. Ces échangeurs" (caractère gras par la chambre). La chambre conclut que la caractéristique C4.2 est également divulgué dans le document D10.

Par conséquent, la chambre confirme la conclusion de la division d'opposition que l'objet de la revendication 1 du brevet tel que délivré (requête principale) n'est pas nouveau.

3. Requête subsidiaire; activité inventive
- 3.1 La revendication 1 a été délimitée dans la forme en deux parties, les caractéristiques du préambule étant connues du document D10.
- 3.2 Comme l'a déjà mentionné la division d'opposition, les caractéristiques de la seconde partie de la revendication ont pour effet de proposer un dispositif permettant d'amener l'air traité thermiquement à température ajustée à gauche et à droite de l'habitacle et de l'y distribuer, les modules composant le dispositif étant regroupés sensiblement dans un même niveau horizontal. Ce dispositif présente l'avantage d'un encombrement réduit en hauteur et de s'intégrer dans des véhicules où la présence d'une volumineuse console centrale est considéré comme un inconvénient (voir paragraphes [0007] à [0009] du fascicule de brevet).
- 3.3 La chambre n'a pas suivi la première thèse de la requérante-opposante, selon laquelle le dispositif revendiqué découle à l'évidence de l'enseignement du document D10 (ou du document D3) et des connaissances

de l'homme du métier cherchant à réaliser un système bi-zone.

Considérant le document D10 comme point de départ, l'homme du métier qui cherche à obtenir un dispositif bi-zone (régulation différente côté passager et côté conducteur) n'a aucune raison de remettre en cause la disposition architecturale des modules 1, 3 et 5 divulguée dans D10. Avec un module central 5 dans lequel s'effectue à la fois la distribution (colonne 4, lignes 18-38) et le mixage (colonne 4, lignes 1-17), le dispositif selon D10 présente l'avantage d'une grande simplicité et d'une grande compacité: le module thermique 3 est flanqué d'un côté par le module de ventilation et de l'autre par le module de distribution 5, 17 et est traversé de manière unidirectionnelle par le flux d'air venant du module de ventilation. Cette disposition sérielle est adaptable de manière simple à un système bi-zone par dédoublement des clapets de mixage et de distribution dans le module 5. La figure 2 du document D10 montre qu'il est possible d'envoyer vers des buses de sorties respectives côté passager ou côté conducteur des flux d'air ajustés individuellement à travers des conduits séparés ("side vent duct passenger side 21,43, side vent duct driver side 35", voir colonne 4, lignes 18-32), alimentés par des sorties dédiées du module de distribution 5, 17.

La thèse de la requérante-opposante fondée sur une adaptation du dispositif de chauffage-climatisation selon D10 dans le but d'obtenir un système bi-zone avec deux modules de distribution de chaque côté du module thermique conformément aux caractéristiques de la partie caractérisante de la revendication 1, impliquerait l'abandon de la disposition architecturale sérielle et de ses avantages. D'autre part, la démarche

proposée par la requérante-opposante remet entièrement en question la structure du dispositif de chauffage/ climatisation selon la figure 2 du document D10 qui doit être repensée. L'homme du métier n'a aucune incitation à effectuer un tel remaniement qui bouleverse l'architecture du dispositif selon D10 et en particulier la disposition et la construction du module thermique 3 qui est flanqué d'un côté par le module de ventilation 1 et de l'autre par le module de distribution 5 (voir Fig.2 de D10).

Un dispositif de climatisation dans lequel deux modules de distribution sont implantés de chaque côté d'un module thermique, considéré comme évident par la requérante-opposante, ne trouve aucun antécédent dans l'état de la technique cité par l'opposante-requérante. De plus, une telle modification soulèverait pour l'homme du métier partant de D10 une multitude de questions qui seraient de savoir comment s'effectuerait le mixage et dans quel(s) module(s), quelle serait la construction du module de thermique 3, comment les flux d'air seraient-ils partagés dans le module thermique,...? De l'avis de la chambre, un tel bouleversement n'est pas évident et nécessiterait de repenser entièrement la répartition et la régulation des flux d'air dans l'ensemble du dispositif, ce qui, à l'évidence, exigerait de l'homme du métier une activité inventive certaine.

Des considérations similaires s'appliquent au document D3 qui décrit un dispositif présentant la même disposition architecturale que le dispositif selon D10 (trois modules disposés en série: pulseur 10, module thermique 14 et module distributeur 12).

3.4 Suivant une deuxième ligne d'argumentation, la requérante-opposante estime que le dispositif

revendiqué découle à l'évidence de la combinaison de l'un des documents D10 ou D3 avec l'un des documents D7, D11 ou D12.

- 3.4.1 Le document D7 décrit un cockpit pour véhicule à moteur formé d'éléments modulaires multi-fonctions. Les formes de réalisation selon les figures 2 et 5 montre chacune une unité centrale de chauffage/climatisation (respectivement unité centrale 2: colonne 4, lignes 39-40 et unité centrale 26: colonne 5, lignes 29-30) qui s'intègre dans une console centrale du cockpit, ce dernier étant construit à partir d'éléments modulaires. Ce n'est cependant pas le dispositif de chauffage/climatisation 26 selon D7 qui est composé de modules indépendants mais l'unité de cockpit elle-même avec sa pluralité de composants (colonne 5, lignes 25-35). Les éléments 23, 24, 26', 26" et 27, 28 de la figure 5 sont des buses et des conduites télescopiques ayant pour fonction de guider l'air mais pas des "modules de distribution" au sens de la revendication 1 du brevet (voir paragraphe [0005] du brevet et page 6, troisième paragraphe de la décision de la division d'opposition). La distribution de l'air climatisé ("pieds", "aérateurs", "dégivrage pare-brise") s'effectue, de manière connue en soi par l'homme du métier, dans l'unité centrale 26. On peut noter que la volumineuse unité centrale 26 de chauffage/climatisation selon D7 n'est pas comparable à l'objet revendiqué qui est spécialement développé pour des véhicules dépourvus de console centrale (conformément aux paragraphes [0008] à [0010] du fascicule de brevet) et qui est d'une hauteur réduite (voir caractéristique C2 et paragraphes [0008] et [0011] du fascicule de brevet).
- 3.4.2 Le document D11 décrit une installation de chauffage/climatisation constituée en un seul bloc intégrant des

volets de mixage/distribution 34, 40 et des volets de fermeture et de réglage du débit 52, 54, 56 assignés respectivement à des bouches correspondantes (bouches "pieds" 24, bouches "aérateurs" 26 et bouches "dégivrage" 28). Il n'est pas question dans ce document de construction modulaire, ni *a fortiori* de différents modules de distribution séparés. Au contraire, ce document se rapporte à un problème de stratification de température dans l'habitacle (effet bi-level) entre l'air introduit par les bouches d'aération et l'air introduit par les bouches de chauffage (voir page 2, lignes 13 à 27).

3.4.3 Le document D12 décrit un dispositif de chauffage/climatisation dans lequel l'évaporateur et le radiateur de chauffage sont combinés en un seul "paquet" permettant ainsi d'avoir un échangeur unique plus compact (régulation sur l'eau et sur le fluide réfrigérant). Des clapets de distribution 9, 13, 14, 19 distribuent l'air à différentes sorties débouchant dans l'habitacle (pieds, aération frontale, pare-brise). Ces clapets sont cependant montés dans une seul et même boîtier ("Gehäuse 1") formant une unité avec la console centrale. La chambre ne voit pas en quoi ce document suggère l'adoption de deux modules de distribution séparés.

3.4.4 Partant de D10 et tenant compte de l'un des documents D7, D11 ou D12, l'homme du métier ne serait pas parvenu au dispositif de la revendication 1 selon cette requête.

Les conduits 23, 24, 26', 26", 27, 28 du document D7 (voir Fig.5) ou les conduits 10, 11, 12 du document D12 (voir Fig. 1) ont pour simple fonction de guider l'air distribué par l'unité de climatisation jusqu'aux divers aérateurs, sorties latérales et sorties de dégivrage.

L'application de l'enseignement de ces documents au dispositif selon le document D10 (ou selon le document D3) ne conduit pas à l'objet revendiqué. En effet, l'enseignement de guider les flux d'air ajustés vers les buses de sorties respectives côté passager ou côté conducteur à travers des conduits adaptés alimentés par des sorties dédiées de l'unité de distribution 17 est déjà divulgué dans D10 (voir par exemple conduit 43 côté passager: colonne 4, lignes 18-21 et conduit 35 côté conducteur: colonne 4, lignes 39-42) et n'est d'aucune influence sur la disposition du module de distribution 5. En particulier, ces documents ne suggèrent en rien l'adoption de deux modules de distribution séparés, ni de les disposer conformément à la revendication 1 de la requête subsidiaire.

- 3.5 La chambre conclut de ce qui précède que l'objet de la revendication 1 de la requête subsidiaire implique une activité inventive et, dans ces circonstances, ne voit aucune raison d'annuler la décision de la division d'opposition.

Dispositif

Par ces motifs, il est statué comme suit

Les recours sont rejetés.

La Greffière :

La Présidente :



A. Vottner

S. Fernández de
Córdoba

Décision authentifiée électroniquement