

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 12 décembre 2024**

N° du recours : T 1947/23 - 3.5.05

N° de la demande : 18210077.6

N° de la publication : 3495231

C.I.B. : B61L15/00

Langue de la procédure : FR

Titre de l'invention :

Véhicule terrestre de transport en commun, système comprenant un tel véhicule et utilisation d'un tel véhicule

Titulaire du brevet :

SpeedInnov

Opposante :

Siemens Mobility GmbH

Référence :

Véhicule terrestre/SPEEDINNOV

Normes juridiques appliquées :

CBE Art. 56, 123(2),
RPCR 2020 Art. 11, 12(4)

Mot-clés :

Extension de l'objet de la demande - requête principale (non)
Activité inventive - requête principale et requêtes
subsidiaries 1 à 3 (non)
Renvoi à la division d'opposition - (oui): "raisons
particulières" justifiant le renvoi sur la base des requêtes
subsidiaries 4 à 19

Décisions citées :

T 0246/22



Beschwerdekammern

Boards of Appeal

Chambres de recours

Boards of Appeal of the
European Patent Office
Richard-Reitzner-Allee 8
85540 Haar
GERMANY
Tel. +49 (0)89 2399-0

N° du recours : T 1947/23 - 3.5.05

D E C I S I O N
de la Chambre de recours technique 3.5.05
du 12 décembre 2024

Requérante I : SpeedInnov
(Titulaire du brevet) 9 rue Boissy d'Anglas
75008 Paris (FR)

Mandataire : Lavoix
2, place d'Estienne d'Orves
75441 Paris Cedex 09 (FR)

Requérante II : Siemens Mobility GmbH
(Opposante) Otto-Hahn-Ring 6
81739 München (DE)

Mandataire : Siemens Patent Attorneys
Postfach 22 16 34
80506 München (DE)

Décision attaquée : **Décision intermédiaire de la division
d'opposition de l'office européen des brevets
postée le 2 octobre 2023 concernant le maintien
du brevet européen No. 3495231 dans une forme
modifiée.**

Composition de la Chambre :

Président K. Bengi-Akyürek

Membres : P. Tabery
F. Bostedt

Exposé des faits et conclusions

- I. Les présents recours sont formés par la titulaire et l'opposante contre la décision de la division d'opposition de maintenir le brevet tel qu'il a été modifié selon une "requête subsidiaire 2".
- II. La décision attaquée avait fait référence *inter alia* aux documents suivants :
- D2** : US 2013/0132548 A1
D3 : WO 2017/036714 A1
D10 : WO 2014/053318 A2.
- III. La requérante-titulaire ("la titulaire") demande le maintien du brevet tel que délivré (**requête principale**) et, à titre subsidiaire, le maintien du brevet sous forme modifiée conformément aux **requêtes subsidiaires 1 à 19**, produites avec le mémoire exposant les motifs du recours.
- La requérante-opposante ("l'opposante") demande l'annulation de la décision attaquée et la révocation du brevet.
- IV. Par lettre en date du 31 octobre 2024, l'opposante a retiré sa requête en procédure orale, sous réserve que l'affaire serait renvoyée à la division d'opposition sur la base des requêtes subsidiaires 4 à 19.
- V. Par lettre en date du 25 novembre 2024, la titulaire a également retiré sa requête en procédure orale, sous réserve que la décision écrite de la chambre de recours indiquerait des motifs conformes aux points indiqués dans cette lettre.

VI. En conséquence, la chambre a annulé la procédure orale.

VII. La revendication 1 de la **requête principale** s'énonce comme suit (numérotation utilisée dans la décision attaquée) :

- 1.1 "Véhicule terrestre de transport en commun, tel qu'un train, conçu pour transporter un groupe de personnes (10, 20),
- 1.2 le groupe incluant un équipage (10) et des passagers (20),
- 1.3 le véhicule comprenant un système de communication embarqué (30) qui comprend une première architecture de communication embarquée (31), comprenant au moins un point d'accès public sans fil (32), auquel un terminal (11, 21) dont dispose toute personne (10, 20) du groupe est propre à être connecté (12, 22),
- 1.4 et une deuxième architecture de communication embarquée (33), séparée de la première architecture (31), caractérisé en ce que
- 1.5 la deuxième architecture de communication (33) comprenant au moins un point d'accès privé sans fil (34), auquel seulement au moins un terminal (11) dont dispose l'équipage (10) est propre à être connecté (13),
- 1.6 le point d'accès public (32) étant une borne de connexion sans fil mettant en œuvre un protocole de communication à moyenne portée,
- 1.7 le point d'accès privé (34) étant une borne de connexion sans fil mettant en œuvre un protocole de communication à courte portée,

1.8 le protocole de communication à courte portée étant de plus courte portée que le protocole de communication à moyenne portée."

La revendication 1 de la **requête subsidiaire 1** précise, par rapport à la revendication 1 du brevet, la caractéristique 1.4 comme suit (différences comme marquées par la titulaire) :

1.4' "et une deuxième architecture de communication embarquée (33), physiquement séparée de la première architecture, la séparation des deux architectures interdisant la communication de données de l'une des architectures à l'autre".

Dans la revendication 1 de la **requête subsidiaire 2**, les caractéristiques suivantes sont insérées entre les caractéristiques 1.5 et 1.6 de la revendication 1 telle que délivrée :

1.5" "et met en œuvre au moins l'un des réseaux de communication suivants :

1.51" un réseau de communication appartenant à un système (36) d'information des passagers (20) par un affichage appartenant au véhicule, et

1.52" un réseau de communication appartenant à un système (37) de diffusion sonore appartenant au véhicule".

La revendication 1 de la **requête subsidiaire 3** comprend les mêmes caractéristiques que la revendication 1 des requêtes subsidiaires 1 et 2, à savoir les **caractéristiques 1.4', 1.5", 1.51" et 1.52"**.

Motifs de la décision

1. Requête principale (brevet tel que délivré)
 - 1.1 Extension de l'objet de la demande (article 100c) et 123(2) CBE)
 - 1.1.1 L'opposante soutient que l'objet de la revendication 1 du brevet s'étend au-delà du contenu de la demande telle que déposée. La **caractéristique 1.8** constituerait une généralisation intermédiaire inadmissible du paragraphe [0041] de la demande telle que publiée sur laquelle la caractéristique 1.8 est fondée. En particulier, l'omission de l'expression

"de façon à rendre nécessaire une certaine proximité entre le terminal 11 à connecter et le point d'accès privé 34 concerné, aux fins de renforcer la sécurité du point d'accès privé 34"

ne serait pas admissible.
 - 1.1.2 La titulaire fait valoir que la caractéristique 1.8 n'apporte pas de limitation technique aux caractéristiques 1.6 et 1.7 présentées dans la revendication 1, mais constitue essentiellement une reformulation de la relation entre la courte portée et la moyenne portée, déjà intrinsèquement définie par les caractéristiques 1.6 et 1.7 via les expressions "moyenne portée" et "courte portée".
 - 1.1.3 La chambre n'est pas convaincue par les arguments de l'opposante. Le paragraphe [0041] divulgue un effet lié à la faiblesse relative d'une portée, effet bien connu de l'homme du métier. Cet effet est toujours atteint lorsque le protocole de communication à courte portée

est de portée plus courte que le protocole de communication à moyenne portée. En effet, la caractéristique 1.8 définit la "courte portée" en relation avec la "moyenne portée", comme l'a fait valoir la titulaire.

- 1.1.4 Pour ces raisons, la chambre partage l'opinion de la division d'opposition selon laquelle l'objet de la revendication 1 satisfait à l'exigence de l'article 100c) et 123(2) CBE.
- 1.2 Activité inventive au vu du document **D3** (article 100a) et 56 CBE)
 - 1.2.1 La titulaire conteste que le document D3 divulgue le "point d'accès privé" tel que revendiqué selon la caractéristique 1.5. Notamment, D3 utiliserait le terme "Zugangseinheit" au lieu de "Zugangspunkt" qui est la traduction en allemand de "point d'accès" ou du terme anglais correspondant "access point". L'homme du métier considérerait donc qu'il ne s'agit pas d'un "point d'accès privé" au sens de la revendication 1, sinon l'expression "Zugangspunkt" ou bien le terme anglais "access point" auraient été utilisés. En outre, il est clair que "Zugangseinheit" serait un terme générique pour une "serrure électronique".
 - 1.2.2 La chambre n'est toutefois pas convaincue par les arguments de la titulaire. La revendication 1 définit le "point d'accès privé sans fil" dans les caractéristiques 1.5, 1.7 et 1.8. Ces caractéristiques sont bien réalisées par la "Zugangseinheit", c'est-à-dire la "serrure électronique" du document D3.
 - 1.2.3 En conséquence, le sujet de la revendication 1 diffère de ce qui est divulgué dans le document D3 par le

"point d'accès public sans fil" et les caractéristiques correspondantes, c'est-à-dire les **caractéristiques 1.3, 1.6 et 1.8** revendiquées.

- 1.2.4 La chambre constate, comme l'a fait la division d'opposition, que l'effet technique de ces différences est de fournir un accès à un système de communication aux passagers. Le problème à résoudre est donc de savoir *comment modifier ce qui est connu du document D3 pour fournir un accès à un système de communication aux passagers.*
- 1.2.5 La chambre partage l'avis de la division d'opposition selon lequel, à la date de priorité du brevet opposé, il était d'usage qu'un train comporte un système de communication embarqué comprenant une architecture de communication embarquée pourvue d'au moins un point d'accès public sans fil, auquel un terminal dont dispose toute personne du véhicule est propre à être connecté.
- 1.2.6 La titulaire soutient que l'homme du métier qui implémente le Wifi public dans le train du document D3 remplacerait l'interface 20 de D3 par une borne Wifi identique à celles mises en œuvre pour les autres points d'accès Wifi du Wifi public, avec un VLAN permettant d'assurer que seul un terminal 24 de personnel naviguant puisse se connecter.
- 1.2.7 La chambre n'accepte pas cet argument, car il s'agit bien d'une communication de la "Zugangseinheit" par "NFC" ou "Bluetooth" qui est divulguée dans le document D3. En implémentant un point d'accès Wifi, la chambre est d'avis que l'homme du métier n'aurait pas modifié la technologie d'accès de la "Zugangseinheit". L'homme du métier ajouterait donc une borne Wifi

publique à l'objet divulgué dans le document D3, conformément à la caractéristique 1.6 de la présente revendication 1.

- 1.2.8 Pour ces raisons, la chambre partage l'opinion de la division d'opposition selon laquelle l'objet de la revendication 1 n'implique pas d'activité inventive eu égard au document D3 et aux connaissances générales de l'homme du métier.
- 1.2.9 La requête principale ne satisfait donc pas à l'exigence de l'article 100a) et 56 CBE.
- 2. Requête subsidiaire 1
 - 2.1 Activité inventive au vu du document D3
 - 2.1.1 La titulaire prétend que la **caractéristique 1.4'** est inventive, car il n'y a aucune raison pour que l'homme du métier prévoie une séparation physique complète des architectures au sens de cette caractéristique. En effet, l'unité 10 et le réseau Wifi public auraient au moins les moyens de connexion au réseau téléphonique 19 en commun.
 - 2.1.2 La chambre n'est pas convaincue par ce raisonnement. La solution la plus simple pour l'implémentation des bornes WiFi et Bluetooth - qui sont divulguées respectivement dans les documents D1 et D3 - dans un système commun est la juxtaposition des deux systèmes qui sont intrinsèquement indépendants. De plus, la revendication 1 définit uniquement que les deux architectures comprennent respectivement un "point d'accès public" et un "point d'accès privé". Cela implique, *a contrario*, que les moyens de connexion au

réseau téléphonique peuvent être communs aux deux architectures, telles qu'elles sont revendiquées.

- 2.1.3 Pour ces raisons, la chambre partage l'opinion de la division d'opposition selon laquelle l'objet de la revendication 1 n'implique pas d'activité inventive.
- 2.2 Par conséquent, la requête subsidiaire 1 ne satisfait pas à l'exigence de l'article 56 CBE.
3. Requête subsidiaire 2
 - 3.1 Activité inventive partant du document D2 (article 56 CBE)
 - 3.1.1 La chambre ne partage pas l'avis de l'opposant selon lequel le document D2 divulgue un véhicule terrestre conformément à la **caractéristique 1.1** de la revendication 1. Bien qu'un avion effectue des phases de transport terrestre, la phase de déplacement prédominante est la phase de vol. L'utilisation normale d'un avion implique un décollage, contrairement aux véhicules terrestres.
 - 3.1.2 Par ailleurs, la chambre accepte l'argument de la titulaire selon lequel le document D2 ne divulgue pas l'aspect de la **caractéristique 1.4** selon laquelle la deuxième architecture de communication embarquée est "séparée de la première architecture". En effet, suivant l'alinéa [0107] de D2, les mêmes "wireless access points 72, 73, 74" fournissent non seulement la "WiFi short range wireless connection" (la "première architecture de communication" comme revendiquée), mais aussi la "Bluetooth connection" (la "deuxième architecture de communication" comme revendiquée).

- 3.1.3 En outre, la chambre n'est pas d'accord avec le raisonnement présenté dans la décision attaquée selon lequel les **caractéristiques 1.5" et 1.51"** ne sont pas divulguées par le document D2. Comme l'a présenté l'opposante, il est bien connu que les systèmes "in-flight entertainment" fournissent des informations aux passagers par le biais d'affichages distribués, par exemple en montrant des cartes actualisées sur un écran. Par conséquent, les caractéristiques 1.5" et 1.51" sont divulguées de manière implicite par le système "in-flight entertainment" du document D2.
- 3.1.4 Les **caractéristiques 1.6 et 1.7** ont déjà été divulguées par D2 (voir alinéa [0107]). Des bornes WiFi et Bluetooth *intégrées* y sont décrites, ce qui correspond à des "points d'accès" tels que revendiqués par ces caractéristiques. La séparation des bornes n'est toutefois pas mentionnée dans ces caractéristiques, mais seulement dans la **caractéristique 1.4** que la chambre accepte comme caractéristique distinctive (voir le point 3.1.2 ci-dessus).
- 3.1.5 Par conséquent, l'objet de la revendication 1 de la requête subsidiaire 2 diffère de ce qui est divulgué par D2 par les **caractéristiques 1.1 et 1.4**.
- 3.1.6 Concernant la **caractéristique 1.1**, la chambre considère que l'effet technique invoqué par l'opposante (voir Motifs 21.1 : "d'implémenter les réseaux de communication de D2 à un véhicule terrestre") contient un élément de la solution ("véhicule terrestre") et ne peut donc pas être utilisé dans le cadre de l'approche problème-solution. De plus, le problème technique objectif soulevé par l'opposante ne peut pas être utilisé dans le cadre de l'approche problème-solution, car la caractéristique 1.1 ne résout pas ce problème.

Le problème technique objectif est plutôt *d'identifier un autre type de véhicule de transport sur lequel les réseaux de communication de D2 doivent être implémentés.*

3.1.7 L'homme du métier connaît les différents véhicules de transport (par exemple les bus, les trains ou les bateaux) et sait qu'un système comparable au "in-flight entertainment" de D2 peut être avantageux dans de tels véhicules. Par conséquent, la **caractéristique 1.1** constitue un choix découlant de façon évidente des connaissances générales de l'homme de métier, parmi un nombre limité de possibilités connues, n'impliquant donc pas d'activité inventive.

3.1.8 Concernant la **caractéristique 1.4**, la titulaire propose l'effet technique suivant :

"permettre à l'équipage d'informer ou d'alerter les personnes à bord du véhicule de façon particulièrement aisée et efficace, avec un risque néanmoins réduit qu'un passager mal intentionné puisse usurper ce système".

3.1.9 La chambre n'est pas convaincue que cet effet soit atteint de manière crédible. Selon la revendication 1, les deux architectures sont définies par le fait qu'elles comprennent toutes deux un point d'accès sans fil, soit public, soit privé. La revendication couvre donc la possibilité que les points d'accès distincts soient connectés au même réseau. Selon le document D2, les "wireless access points 72, 73, 74" sont des points d'accès intégrés, fournissant un réseau WiFi et un réseau Bluetooth. Un passager mal intentionné peut donc usurper le système de D2 de la même manière que le système avec des points d'accès distincts, comme

revendiqué. En raison de l'absence d'un effet technique obtenu de manière crédible par la **caractéristique 1.4**, la chambre conclut qu'elle ne peut pas contribuer à une activité inventive. Par conséquent, l'objet de la revendication 1 n'implique pas d'activité inventive eu égard au document D2 et aux connaissances générales de l'homme du métier.

3.2 La requête subsidiaire 2 ne satisfait donc pas à l'exigence de l'article 56 CBE.

4. Requête subsidiaire 3

4.1 Concernant l'activité inventive, la titulaire et l'opposante se réfèrent aux arguments présentés dans le cadre de la requête subsidiaire 2. La chambre estime que le raisonnement de la requête subsidiaire 2 s'applique également à la **requête subsidiaire 3**. Par conséquent, l'objet de la revendication 1 n'implique pas d'activité inventive.

4.2 La requête subsidiaire 3 ne satisfait donc pas à l'exigence de l'article 56 CBE.

5. Requêtes subsidiaires 4 à 19

5.1 L'opposante doute de la recevabilité des requêtes subsidiaires 5 à 19, en raison d'un prétendu défaut de convergence. La chambre comprend que cet argument se rapporte aux **requêtes subsidiaires 4 à 18**, selon la dernière numérotation utilisée par la titulaire.

5.2 La titulaire estime que ces requêtes subsidiaires ont déjà été déposées et maintenues en première instance. Il n'y aurait donc pas lieu de considérer ces requêtes

comme une modification dont l'admission serait laissée à l'appréciation de la chambre.

- 5.3 La chambre note que les requêtes subsidiaires 4 à 18 ont été produites avant la date fixée par la division d'opposition selon la règle 116 CBE. De plus, la titulaire a expliqué, dans la lettre accompagnante, quelles objections sont visées par ces requêtes subsidiaires et de quelle manière. La titulaire a donc démontré que ces requêtes subsidiaires ont été valablement produites et maintenues dans la procédure d'opposition comme l'exige l'article 12(4), première phrase, RPCR (voir la décision **T 246/22**). Il en va de même pour la requête subsidiaire 19.
- 5.4 Par conséquent, les requêtes subsidiaires 4 à 19 font partie de la procédure de recours.
6. Renvoi à la première instance (Article 11 RPCR)
- 6.1 Selon l'article 11 RPCR, la chambre ne renvoie l'affaire pour suite à donner à l'instance qui a rendu la décision attaquée que si des raisons particulières le justifient.
- 6.2 Dans ce cas présent, la chambre a décidé de dévier de l'interprétation de la **caractéristique 1.51**" de la revendication 1 adoptée par la division d'opposition en ce qui concerne l'interprétation du terme "affichage" (voir le point 3.1.3 ci-dessus) et de la divulgation correspondante du document D2.
- 6.3 De plus, la chambre a décidé de dévier de la conclusion de la division d'opposition quant à savoir si la **caractéristique 1.1** aurait été évidente à l'homme du métier.

- 6.4 Par ailleurs, l'objection de l'opposante concernant la requête subsidiaire 4 est fondée sur le document **D10**. Cependant, l'analyse de la combinaison des documents D3 et D10 n'a pas encore été effectuée. Comme ces documents divulguent, *prima facie*, de nombreux aspects revendiqués, cette question doit également être considérée comme une question de fond essentielle méritant d'être appréciée par deux instances.
- 6.5 Finalement, l'opposante a contesté que l'objet de certaines requêtes subsidiaires s'étende au-delà du contenu de la demande telle qu'elle a été déposée. La division d'opposition n'a toutefois pas analysé ces objections.
- 6.6 La chambre constate donc qu'il y a des "raisons particulières" justifiant le renvoi de l'affaire à la division de l'opposition pour suite à donner (sur la base des requêtes subsidiaires 4 à 19).

Dispositif

Par ces motifs, il est statué comme suit

1. La décision attaquée est annulée.
2. L'affaire est renvoyée à la division d'opposition afin qu'elle poursuive la procédure.

Le Greffier :

Le Président :



B. Brückner

K. Bengi-Akyürek

Décision authentifiée électroniquement