

**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 24 juillet 2012**

**N° du recours :** T 0535/09 - 3.2.08

**N° de la demande :** 05717725.5

**N° de la publication :** 1721093

**C.I.B. :** F16H 61/02

**Langue de la procédure :** FR

**Titre de l'invention :**

Procédé de correction des rapports d'une transmission automatique

**Demandeur :**

Renaults SAS

**Référence :**

-

**Normes juridiques appliquées :**

CBE Art. 123(2)

**Normes juridiques appliquées (CBE 1973) :**

CBE Art. 84, 111(1)

**Mot-clé :**

"Extension de l'objet de la demande - non"

**Décisions citées :**

-

**Exergue :**

-



N° du recours : T 0535/09 - 3.2.08

**D E C I S I O N**  
de la Chambre de recours technique 3.2.08  
du 24 juillet 2012

**Requérant :** Renault SAS  
(Demandeur) 13-15, Quai Alphonse Le Gallo  
F-92100 Boulogne Billancourt (FR)

**Mandataire :** Rougemont, Bernard  
Renault Technocentre  
Département Propriété Intellectuelle  
Sce 00267 TCR GRA 2 36  
1 Avenue du Golf  
F-78288 Guyancourt Cedex (FR)

**Décision attaquée :** Décision de la division d'examen de l'Office  
européen des brevets postée le 15 décembre  
2008 par laquelle la demande de brevet  
européen n° 05717725.5 a été rejetée  
conformément aux dispositions de  
l'article 97(2) CBE.

**Composition de la Chambre :**

**Président :** M. Alvazzi Delfrate  
**Membres :** P. Acton  
U. Tronser

## **Exposé des faits et conclusions**

- I. Par décision du 15 décembre 2008 la division d'examen a rejeté la demande de brevet européen no. 05 717 725.5 car elle a considéré que les conditions des articles 123(2) CBE et 84 CBE (1973) n'étaient pas satisfaites.
- II. La requérante a formé un recours contre cette décision le 28 janvier 2009, en acquittant la taxe de recours et en déposant le mémoire exposant les motifs de recours le même jour.
- III. La requérante demande l'annulation de la décision de rejet et la délivrance du brevet sur la base des revendications 1 à 7 soumises avec la lettre du 4 juin 2012.
- IV. La revendication 1 s'énonce comme suit:
- "Procédé de correction des rapports d'une transmission automatique en mode automatique à l'initiative du conducteur, caractérisé en ce que:
- le changement de rapport demandé par le conducteur est imposé à la transmission en priorité par rapport aux fonctions de blocage de rapport en relevé de pied ou de rétrogradage au freinage, si des premières conditions sont remplies,
  - le rapport corrigé est maintenu tant que des conditions de retour en mode automatique incluant:
    - a) une demande de rétrogradage suite à un passage montant ou une demande de passage montant suite à un passage rétro imposé, faite par le conducteur, ou
    - b) Régime primaire < seuil, ou
    - c) Régime moteur > seuil, ou

- d) levier en position Neutre, Park ou Marche Arrière, ou
- e) le conducteur demande un kick, ou
- f) Temporisation échue, ou
- g) le mode automatique demande le même rapport que le conducteur,

ne sont pas remplies, et

- le mode automatique est restauré automatiquement dès que l'une de ces conditions de retour en mode automatique est remplie."

V. Au soutien de sa requête la requérante a développé essentiellement les arguments suivants:

a) Modifications

Toutes les conditions de retour en mode automatique divulguées dans la description (page 5, ligne 21 - page 6, ligne 5; page 6, lignes 16-27) ont été introduites dans la revendication 1.

En outre il a été spécifié que le mode automatique est restauré automatiquement dès que l'une des conditions de retour en mode automatique est remplie.

Par ailleurs il a été précisé que l'on restaure le mode automatique si le régime primaire est inférieur à un seuil ou si le régime moteur est supérieur à un seuil, comme divulgué dans la demande telle que déposée.

Par conséquent la revendication 1 satisfait aux conditions de l'article 123(2) CBE.

b) Clarté

La distinction entre le régime moteur et le régime primaire est due à la présence habituelle d'un organe de glissement, tel qu'un coupleur hydro-cinétique de couple, entre le moteur du véhicule et le mécanisme de changement de vitesse.

La même terminologie est utilisée pour les mêmes caractéristiques dans les revendications indépendantes et dépendantes.

En conséquence le jeu de revendications satisfait aux conditions de l'article 84 CBE (1973).

### **Motifs de la décision**

1. Le recours est recevable.
2. Modifications

La revendication 1 a été modifiée en introduisant les conditions pour restaurer le mode automatique, telles que divulguées dans la demande telle que déposée dans les passages page 5, ligne 21 - page 6, ligne 5; page 6, lignes 16-27, correspondants aux revendications 5 et 6. Notamment les conditions pour un retour en mode automatique qui suit spécifiquement un passage montant ou un passage rétro, c'est-à-dire une demande de rétrogradage ou une demande de passage montant, ont été ajoutées à l'ensemble des conditions de restauration du mode automatique.

Par ailleurs, il a été spécifié que le mode automatique est restauré si le régime primaire est "< seuil" et si le régime moteur est "> seuil", comme divulgué dans la demande d'origine, indépendamment du passage imposé antérieurement par le conducteur.

Quant à la caractéristique "conducteur demande un kick", elle correspond à la caractéristique "Kick\_down=1" utilisée dans les revendications 5 et 6 originales comme montré à la page 6, lignes 1 et 23.

En outre il a été clarifié que le retour en mode automatique est restauré dès que l'une des conditions énumérées est remplie.

Comme, contrairement à la revendication 1 à l'origine de la décision contestée, la revendication 1 actuelle comprend toutes les conditions pour restaurer le mode automatique divulguées dans la demande telle que déposée, la revendication 1 ne s'étend pas au-delà du contenu de la demande telle qu'elle a été déposée et est donc conforme avec l'article 123(2) CBE.

### 3. Clarté

Les revendications utilisent des termes usuels dans le domaine des transmissions de voitures.

La distinction entre le régime moteur et le régime primaire est due à la présence habituelle d'un organe de glissement, tel qu'un coupleur hydro-cinétique de couple, entre le moteur du véhicule et le mécanisme de changement de vitesse. Pour cette raison, l'utilisation des termes "régime primaire" et "régime moteur" avec

deux conditions différentes par rapport à un seuil dans les caractéristiques b) et c) est justifiée.

En outre, la terminologie a été adaptée et les mêmes termes sont utilisés dans toutes les revendications dépendantes et indépendantes.

Les revendications satisfont donc aux conditions de l'article 84 CBE (1973).

#### 4. Poursuite de la procédure

Dans la décision attaquée la demande a été rejetée sur la base des articles 84 CBE (1973) et 123(2) CBE, sans statuer sur la nouveauté et l'activité inventive. La chambre considère donc que l'affaire doit être renvoyée à la division d'examen pour suite à donner comme prévu à l'article 111(1) CBE (1973).

## Dispositif

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

1. La décision attaquée est annulée.
  
2. L'affaire est renvoyée à l'instance du premier degré afin de poursuivre la procédure d'examen sur la base de la version suivante:

revendications: 1 à 7 déposées avec la lettre du 4 juin  
2012

Le Greffier :

Le Président :

V. Commare

M. Alvazzi Delfrate