

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 4 mai 2021**

N° du recours : T 0897/17 - 3.5.01

N° de la demande : 08787925.0

N° de la publication : 2150930

C.I.B. : G06Q10/00, G07C5/00, G07B15/00

Langue de la procédure : FR

Titre de l'invention :

PROCÉDÉ ET SYSTÈME PERMETTANT DE METTRE UN VÉHICULE PUBLIC
INDIVIDUEL À LA DISPOSITION D'UN UTILISATEUR

Demanderesse :

Vu Log

Référence :

Mettre un véhicule à la disposition d'un utilisateur/VU LOG

Normes juridiques appliquées :

CBE Art. 56

Mot-clé :

Activité inventive - le système de type « auto-partage de
véhicules » requiert de faire un pronostic de l'endroit et du
temps pour la disponibilité des véhicules (non - critère
commercial)



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
Fax +49 (0)89 2399-4465

N° du recours : T 0897/17 - 3.5.01

D E C I S I O N
de la Chambre de recours technique 3.5.01
du 4 mai 2021

Requérante : Vu Log
(Demanderesse) 21 Avenue Simone Veil
06200 Nice (FR)

Mandataire : Murgitroyd & Company
Murgitroyd House
165-169 Scotland Street
Glasgow G5 8PL (GB)

Décision attaquée : **Décision de la division d'examen de l'Office européen des brevets postée le 7 novembre 2016 par laquelle la demande de brevet européen n° 08787925.0 a été rejetée conformément aux dispositions de l'article 97(2) CBE.**

Composition de la Chambre :

Président W. Chandler
Membres : N. Glaser
P. Schmitz

Exposé des faits et conclusions

I. Le recours a été formé par la requérante (demanderesse) contre la décision par laquelle la division d'examen a rejeté la demande de brevet en litige (ci-après la "demande").

II. Dans sa décision la division d'examen a jugé que la revendication 1 selon la requête principale n'impliquait pas d'activité inventive selon l'article 56 CBE au regard du système <<Vu Log>>, connu de l'un des documents D1 à D4, en combinaison avec D9.

D1: Sophie Rambure, Des voitures électriques en libre service dès 2007, Nice Matin, Août 2006, XP002472475

D2: Georges Gallais, A Car - Anywhere, Anytime, Inédit, no. 58, Mars 2007, XP002472476

D3: Avenir du véhicule électrique méditerranéen (AVEM), Véhicules électriques en libre service pour le centre Ville d'Antibes, 4 Août 2006, XP002472477

D4: Communication Antibes Villes: En 2007, Antibes Juan-les-Pins expérimente la voiture électrique, Infos Mag, no. 53, Novembre 2006, XP002472478

D9: US2003/120522, 26 Juin 2003

III. La requérante a demandé l'annulation de la décision contestée et la délivrance d'un brevet sur la base du jeu de revendications déposé le 4 janvier 2016. La tenue d'une procédure orale a également été demandée si la demande devait être refusée.

- IV. Par notification en date du 6 novembre 2020 la Chambre a convoqué à une procédure orale et communiqué son avis préliminaire selon lequel la revendication 1 ne serait pas inventive au titre de l'article 56 CBE, essentiellement pour les motifs énoncés dans la décision attaquée.
- V. Par lettre du 20 avril 2021 la requérante a indiqué qu'elle ne participerait pas à la procédure orale. La procédure orale a donc été annulée.
- VI. La revendication 1 de la requête principale s'énonce comme suit :

"Procédé pour mettre à la disposition d'un utilisateur (260) un véhicule (300), pour être utilisé par cet utilisateur (260), d'un groupe de véhicules (300) publics individuels, ledit procédé comprenant les étapes suivantes :

- obtenir des véhicules (300) de ce groupe une information concernant la position géographique du véhicule (300),*
- obtenir des véhicules (300) de ce groupe une information concernant leur disponibilité pour un utilisateur (260),*
- envoyer les informations concernant la position géographiques [sic!] des véhicules (300) et leur disponibilité à un centre informatique (200),*
- recevoir et conserver au centre informatique (200) les informations concernant la position géographique et la disponibilité des véhicules (300),*
- recevoir au centre informatique (200) une requête pour mettre à disposition d'un utilisateur (260) un véhicule (300) à une position,*
- comparer les informations concernant la position géographique et la disponibilité des véhicules (300)*

reçus au centre informatique (200) avec la requête pour mettre à disposition un véhicule (300),

- identifier un véhicule (300) disponible à la position indiqué [sic!] par l'utilisateur (260) ou près [sic!] de cette position,

et dès lors qu'un véhicule a été identifié, transmettre à l'utilisateur des informations concernant la position géographique du véhicule disponible, dans lequel le procédé comprend des étapes suivantes :

- recevoir de chaque véhicule (300) public individuel les informations concernant les mouvements géographiques des véhicules (300),
- créer une base de données comportant les informations concernant les mouvements des véhicules (300),

et si aucun véhicule n'est disponible,

- utiliser la base de données afin de calculer des indices concernant les mouvements des véhicules (300) dans une zone géographique pour pronostiquer les mouvements futurs des véhicules (300) dans cette zone, pour calculer le temps d'attente avant la mise en disponibilité d'un véhicule (300), et
- envoyer à l'utilisateur (260) des informations concernant la position géographique et le délai d'attente avant la disponibilité du véhicule (300)".

Motifs de la décision

1. L'invention
- 1.1 L'invention concerne la mise à disposition d'un "véhicule public individuel" auprès d'un utilisateur, pages 1 à 2.

- 1.2 Les systèmes connus sous le nom "auto-partage" de véhicules, comme par exemple le système européen "Moses", voir page 1, dernier paragraphe, à page 2, premier paragraphe, de la demande, proposent l'usage de véhicules aux particuliers qui, après enregistrement auprès du fournisseur de service, peuvent réserver et utiliser des véhicules en fonction de leur disponibilité. Pour réserver, l'utilisateur doit impérativement indiquer une durée d'utilisation et il doit prendre et rendre le véhicule dans une station spécifique. Ces systèmes ne sont pas assez flexibles pour répondre au souhait des utilisateurs de faire des trajets de courtes distances correspondant à une demande spontanée, voir page 3, troisième paragraphe.
 - 1.3 L'invention propose une liberté maximale à l'utilisateur qui peut réserver quasi spontanément un véhicule. L'utilisateur n'a pas besoin de connaître à l'avance la date ni la durée de son déplacement.
 - 1.4 Selon l'invention tous les véhicules transfèrent à un poste électronique central les informations relatives à leur position qui seront enregistrées dans une base de données. La requête d'un utilisateur pour louer un véhicule comprend une indication relative à l'endroit où il veut récupérer le véhicule.
2. Article 56 CBE
- 2.1 La division d'examen a considéré le système <<Vu Log>>, connu, entre autres, des documents D1 à D4, comme état technique le plus proche pour la revendication 1.
 - 2.2 Selon la division d'examen, la revendication se distingue de cet état technique par trois différences:

e1) *"créer une base de données comportant les informations concernant les mouvements des véhicules (300)";*

Selon la division, le stockage des informations dans une base de données est généralement connu dans le domaine de l'informatique. La caractéristique n'était donc pas inventive.

e2) *"et si aucun véhicule n'est disponible, utiliser la base de données afin de calculer des indices concernant les mouvements des véhicules (300) dans une zone géographique pour pronostiquer les mouvements futurs des véhicules (300) dans cette zone, pour calculer le temps d'attente avant la mise en disponibilité d'un véhicule (300)",*

Selon la division, cette caractéristique porte sur un pronostic qui est basé sur des informations concernant des habitudes des utilisateurs ainsi que leurs manières d'utiliser les véhicules. Elle n'a pas d'effet technique et ne pouvait donc pas contribuer à l'activité inventive.

Cette caractéristique est également connue de D9, paragraphe 15, qui divulgue la mise à disposition à un utilisateur d'un véhicule parmi un groupe de véhicules publics individuels sur la base de données d'un historique et du pronostic de futurs mouvements.

e3) *"envoyer à l'utilisateur (260) des informations concernant la position géographique et le délai d'attente avant la disponibilité du véhicule (300)".*

Toujours selon la division d'examen, le contenu des informations est strictement cognitif et ne peut seulement avoir pour résultat qu'une décision mentale

après une activité cognitive de l'utilisateur. Elle n'a pas d'effet technique et ne peut donc pas contribuer à l'activité inventive.

2.3 La division a conclu que la revendication 1 n'impliquait pas d'activité inventive.

3. Au vu de D1 à D4, la requérante faisait valoir qu'il y aurait une quatrième différence entre la revendication 1 et ces documents :

e0) *"recevoir et conserver, au centre informatique, des informations relatives à la position géographique et la disponibilité des véhicules"*.

3.1 Selon la requérante, les étapes e0) et e1) sont à lire ensemble. Elles mettent en place un centre informatique disposant d'une base de données à laquelle les véhicules transmettent leur position géographique et leur disponibilité. Ainsi, l'invention est capable de stocker pour une utilisation ultérieure, tous les mouvements des véhicules au sein d'un système "d'auto-partage" de véhicules.

3.2 Et selon les étapes e2) et e3), la base de données est utilisée seulement dans le cas où aucun véhicule ne serait disponible, pour calculer le temps d'attente avant la prochaine mise à disposition d'un véhicule.

3.3 Selon la requérante, les quatre étapes e0) à e3) permettent ainsi d'envoyer à un utilisateur une réponse à sa requête pour un véhicule. La réponse serait soit, la disponibilité immédiate du véhicule et le lieu où on peut le récupérer, soit une indication de la position géographique et du délai d'attente avant la prochaine mise à disposition possible d'un véhicule.

L'invention permet alors d'indiquer à un utilisateur en temps réel la disponibilité des véhicules dans un système "d'auto-partage", d'identifier instantanément un véhicule et de le réserver.

3.4 La requérante conteste que e2) serait de nature non-technique. Le pronostic de la position géographique d'un véhicule est, selon la requérante, le résultat de mesures techniques pour obtenir différentes données, entre autres, la longueur moyenne d'un trajet, la durée d'utilisation type d'un véhicule et la zone géographique d'utilisation des véhicules. Des moyens techniques seraient installés dans les véhicules pour fournir ces informations de façon continue.

3.5 Au regard de D9 la requérante a fait valoir que ce document divulguerait seulement comment pronostiquer l'arrivée d'un véhicule dans une station fixe et non pas dans une zone de stationnement non fixée. L'homme du métier ne serait pas capable de comprendre que les informations obtenues à l'aide du système GPS, connu de D9, de tout véhicule devraient être reçues et stockées au sein d'une base de données afin de pouvoir avoir accès aux dites données ultérieurement dans l'éventualité où aucun véhicule ne serait disponible.

4. La Chambre considère que le système <<Vu Log>>, connu entre autres de D2, comprend, comme la division d'examen l'a indiqué, voir point 9 de sa décision, un serveur centralisé qui utilise des données GPS des véhicules pour effectuer en temps réel une analyse des trajets des véhicules et pour optimiser la mise à disposition de ces véhicules. Il est également connu de D2 que l'utilisateur peut à tout moment localiser le véhicule le plus proche dans un système "d'auto-partage" où

les véhicules peuvent être déposés dans des zones de stationnement non prédéterminées.

5. Afin d'arriver à ces fonctions, le système <<Vu Log>> comprend une base de données qui enregistre la position GPS des véhicules, leur trajets et leur utilisation. Ces données sont mises à jour de façon continue afin de pouvoir toujours indiquer à un utilisateur en temps réel le véhicule le plus proche. L'étape e1) est connue de D2, mais aussi l'étape e0) et la partie de l'étape e3) s'agissant d'*"envoyer à un utilisateur des informations concernant la position géographique du véhicule"*.
6. L'étape e2) et la partie de l'étape e3) s'agissant d'*"envoyer à un utilisateur des informations concernant le délai d'attente avant la disponibilité du véhicule"* ne sont pas connues de D2.
7. Ces deux caractéristiques définissent une méthode de location de véhicules dans un système "d'auto-partage" qui fait un pronostic quand une voiture sera disponible et de l'endroit où elle sera disponible. Ces deux éléments paraissent importants dans la location sans zones fixes de stationnements.
8. Selon la chambre, les moyens pour suivre la position GPS des véhicules sont certes de nature technique, mais l'analyse des données transmises au centre informatique a comme seul but l'optimisation de la rentabilité de la location de véhicules dans un système de location en *auto-partage*. La Chambre juge que ceci est un but purement commercial.
9. D'ailleurs, il semble peu probable qu'on puisse calculer le délai d'attente seulement à partir des

données de mouvement et de la disponibilité d'un véhicule, tel que défini dans la revendication. Selon la description, page 24, ligne 7 et suivantes, le délai d'attente est calculé indirectement à partir des habitudes d'un utilisateur, mais cette caractéristique n'est pas technique.

10. La Chambre considère également que la location de véhicules en auto-partage, sans zones de stationnements fixes, impose des critères particuliers, commerciaux ou administratifs, à la méthode de location, notamment de connaître en temps réel la position GPS des véhicules afin de pouvoir proposer à un utilisateur un véhicule proche de sa position et d'indiquer le temps d'attente jusqu'à ce qu'un véhicule soit disponible. Ces contraintes sont purement commerciales.
11. La Chambre partage l'appréciation de la division que D9, voir paragraphes [0015] à [0017], divulgue une analyse des données afin d'optimiser la mise à disposition de véhicules. Des moyens de GPS, le "geofencing" et l'utilisation de données de l'historique ne sont pas des alternatives, comme le prétend la requérante, mais sont utilisés en même temps dans le système de monitoring de D9, voir paragraphe [0031] et l'étape S5 de la figure 2. La Chambre ne voit donc pas d'obstacle pour que l'homme de métier utilise ces méthodes d'analyse dans le système <<Vu Log>>.
12. Au vu des considérations précédentes, la revendication 1 n'implique pas d'activité inventive (article 56 CBE) au regard de la combinaison du système << Vu Log>>, connu par exemple de D2, avec D9.

Dispositif

Par ces motifs, il est statué comme suit

Le recours est rejeté.

La Greffière :

Le Président :



S. Lichtenvort

W. Chandler

Décision authentifiée électroniquement