

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 13 janvier 2026**

N° du recours : T 0979/24 - 3.2.01

N° de la demande : 15193361.1

N° de la publication : 3018023

C.I.B. : B60T17/22

Langue de la procédure : FR

Titre de l'invention :

VÉHICULE FERROVIAIRE À DISPOSITIF D'OBSTACLE INTÉGRÉ ET
PROCÉDÉ ASSOCIÉ

Titulaire du brevet :

ALSTOM Holdings

Opposante :

Siemens Mobility GmbH

Référence :

Normes juridiques appliquées :

CBE Art. 54, 56

Mot-clé :

Nouveauté - (oui)

Activité inventive - (oui)

Décisions citées :

Exergue :



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 0979/24 - 3.2.01

D E C I S I O N
de la Chambre de recours technique 3.2.01
du 13 janvier 2026

Intimée : ALSTOM Holdings
(Titulaire du brevet) 48 rue Albert Dhalenne
93400 Saint-Ouen-sur-Seine (FR)

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

Requérant : Siemens Mobility GmbH
(Opposant) Krauss-Maffei-Strasse 2
80997 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 5 juin 2024 concernant le maintien du
brevet européen No. 3018023 dans une forme
modifiée.**

Composition de la Chambre :

Président G. Pricolo
Membres : S. Mangin
M. Millet

Exposé des faits et conclusions

- I. Des recours ont été formés par la titulaire et par l'opposante contre la décision intermédiaire par laquelle la division d'opposition a conclu que, sur la base de la requête subsidiaire 3 (alors au dossier), le brevet en litige (ci-après le "brevet") satisfaisait aux exigences de la CBE.

- II. La division d'opposition avait estimé en particulier que l'objet de cette requête était nouveau par rapport à D3 (Fahrerhandbuch DT3, Version 1.0. VAG) et impliquait une activité inventive partant de D3 en combinaison avec les connaissances générales de la personne du métier ou en combinaison avec D2 (DE 10 2005 007 336 A1).

- III. La procédure orale devant la chambre a eu lieu le 13 janvier 2026 par visioconférence.

- IV. La requérante (opposante) a demandé l'annulation de la décision contestée et la révocation du brevet européen n° 3 018 023.

La requérante (titulaire du brevet) a retiré son recours au cours de la procédure orale. La titulaire, désormais intimée, a demandé que le recours de l'opposante soit rejeté et à titre subsidiaire, que le brevet soit maintenu sur la base de l'une des requêtes subsidiaires 4 - 13 déposées avec le mémoire de recours.

- V. La requête subsidiaire 3 est identique à la requête subsidiaire 3 sur laquelle se base la décision contestée. La revendication 1 de cette requête (avec la

numérotation des caractéristiques utilisée par la division d'opposition) s'énonce comme suit:

M1 Véhicule ferroviaire comprenant

M1.1 une caisse (4),

M1.2 au moins un bogie (6) réunissant chacun au moins un essieu,

M1.3 une unité de contrôle (24) de commande de freinage d'urgence reliée à une unité de freinage (9), et

M1.4 à au moins un capteur (34) de détection d'un obstacle pour la commande du freinage d'urgence caractérisé en ce que

M1.5 l'unité de contrôle comporte un moyen (66) de désactivation d'une commande d'un freinage d'urgence par le ou chaque capteur de détection,

M1.6 l'unité de contrôle comporte un moyen de restauration propre à désamorcer le freinage d'urgence de l'unité de freinage à l'arrêt.

M1.7 le moyen (66) de désactivation étant un commutateur disposé entre le capteur (34) de détection et l'unité de freinage (9).

VI. La décision se réfère aux autres documents suivants cités dans la décision contestée:

- D1: Siemens Bedienungsanleitung DT3
- D2A: Annexe 1 - Schema D2 - Représentation schématique de la divulgation de D2 selon la requérante (opposante)
- D4: DE 10 2011 052 070 A1
- D9: EP 2 133 254 A2

Motifs de la décision

1. Recevabilité de l'opposition

L'intimée (titulaire) a contesté la recevabilité de l'opposition tant dans son mémoire de recours que dans sa réponse. À ce sujet la Chambre confirme la conclusion de la division d'opposition selon laquelle l'opposition est recevable, et adopte comme siennes les raisons exposées au point 17 de la décision contestée. D'ailleurs, non seulement l'intimée s'est référée à ce sujet à ses écritures lors de la procédure orale, mais elle a implicitement cessé de contester la recevabilité de l'opposition en faisant du maintien du brevet dans la forme maintenue par la division d'opposition sa requête principale.

2. Requête subsidiaire 3

Lors de la procédure orale, la Chambre a confirmé l'opinion de la division d'opposition selon laquelle D3 avait été mis à disposition du public et faisait partie de l'état de la technique (voir protocole). Ce point de jugement n'est pas déterminant pour la présente décision, dès lors que l'objet de la revendication 1 de la requête subsidiaire 3 est nouveau par rapport à D3 et n'est pas rendu évident partant de ce document. Il s'en suit qu'il n'est pas nécessaire d'élaborer ce point plus en détail.

2.1 Nouveauté

2.2 L'objet de la revendication 1 est nouveau par rapport à D3, D1, DT3 (usage antérieur du train du type DT3) et D2.

Lors de la procédure orale, la requérante (opposante) souligne que l'objet de la revendication 1 n'est pas

nouveau par rapport à D3 et se réfère à ses écritures pour le reste de ses attaques. Quant à l'intimée (titulaire), elle se réfère entièrement à ses écritures.

2.2.1 La requérante (opposante) soumet qu'en ce qu'il concerne la caractéristique M1.7 ("*le moyen (66) de désactivation étant un commutateur disposé entre le capteur (34) de détection et l'unité de freinage (9)*"), la figure 2 du brevet représente certes le commutateur (66) graphiquement dans le sens longitudinal du véhicule, entre l'unité de freinage (9) et le capteur (34). Toutefois, la disposition spatiale n'est pas déterminante pour la caractéristique M1.7 compte tenu de la fonction du commutateur et de l'absence d'effet technique de la position spatiale. D'un point de vue fonctionnel le commutateur doit être disposé entre le capteur et l'unité de freinage, comme l'indiquent également les lignes de la figure 2 et la description du brevet. Cela ne présuppose pas nécessairement un positionnement spatial particulier du commutateur, mais un couplage permettant de désactiver la liaison active entre le capteur et l'unité de freinage à l'aide du commutateur.

a) La requérante (opposante) soumet qu'un moyen de désactivation conforme à la caractéristique M1.5 est divulgué dans D3 sous la forme d'un commutateur rotatif, à savoir le sélecteur de mode de fonctionnement 2.37 (voir page 24). Conformément à la page 24 de D3, le commutateur rotatif 2.37 court-circuite une boucle de sécurité afin que le capteur (chasse-obstacle) ne puisse pas déclencher un freinage de sécurité. En effet, conformément au premier paragraphe du chapitre 4.4 à la page 16 de D3, le freinage de sécurité ne peut être déclenché

que lorsque la boucle de freinage de sécurité est ouverte. Pour obtenir ces fonctions, le commutateur 2.37 doit être placé entre le capteur (chasse-obstacle) et l'unité de freinage. L'expression "2.37 Drehschalter Sicherheitsschleife überbrücken" à la page 24 de D3, combinée avec la phrase "Die Sicherheitsbremsung wird bei Öffnen der Sicherheitsschleife ... ausgelöst" à la page 16 de D3 montre donc que l'ouverture ou le court-circuit du commutateur rotatif 2.37 active ou désactive la liaison active entre le capteur du chasse-obstacle et l'unité de freinage, ce qui correspond à la disposition du commutateur rotatif 2.37 entre le capteur et l'unité de freinage. Selon le tableau de la page 16 du document D3 (dernière ligne, troisième alternative à partir de la droite dans la colonne de droite), le chasse-obstacle déclenche le freinage de sécurité en mode ATC. Le chasse-obstacle comprend le capteur (D3, page 19 : les quatre interrupteurs de fin de course sensibles du dégagement de voie). Le freinage de sécurité est déclenché par l'unité de freinage (voir les deux premières phrases du chapitre 4.4 à la page 16 de la D3). En mode manuel, le chasse-obstacle n'est pas actif (voir page 72, section 4.8 "Bahnräumer"). Mais un freinage de sécurité peut toujours être déclenché, par exemple par un freinage d'urgence du conducteur (voir tableau à la page 16). Par conséquent, le commutateur rotatif ("2.37" à la page 24) de D3 ne désactive pas l'ensemble du freinage de sécurité, mais uniquement le déclenchement par les capteurs du chasse obstacle. Le commutateur rotatif 2.37 de la D3 est donc nécessairement placé entre le capteur et l'unité de freinage du point de vue de la signalisation.

- b) En outre, le sélecteur de mode de fonctionnement représenté à la figure 30 de la page 29 du D3 fonctionne comme le commutateur de la revendication 1 car lorsque le mode de fonctionnement manuel est sélectionné avec ce commutateur, le chasse-obstacle (capteur) est inactif conformément à la page 72. Ce sélecteur de mode de fonctionnement désactive donc le capteur, ce qui suppose également que le sélecteur de mode de fonctionnement soit disposé entre le capteur et l'unité de freinage du point de vue de la transmission des signaux. Le commutateur rotatif 2.37 à la figure 26 (page 24 de D3) ainsi que le sélecteur de mode de fonctionnement selon la figure 30 (p.29 de D3) divulguent donc la caractéristique M1.7 de la requête subsidiaire 3.
- c) La caractéristique M1.7 de la revendication 1 de la requête subsidiaire 3 est aussi divulguée au chapitre 5.10.1 à la page 89 de D1 dans lequel il est indiqué que le frein d'urgence du conducteur peut aussi être déclenché en mode manuel.
- d) L'usage antérieur du train du type DT3 anticipe la caractéristique M1.7 de la revendication 1 de la requête subsidiaire 3 pour les mêmes raisons que pour D3 et D1.
- e) Conformément aux paragraphes [0022] et [0023] du document D2, un interrupteur d'arrêt d'urgence est raccordé à une interface d'entrée de l'unité de commande des freins afin de contourner les commandes de freinage, l'actionnement de l'interrupteur d'arrêt d'urgence annulant toutes les commandes (de freinage) précédentes. Par conséquent, le commutateur d'arrêt d'urgence dans D2 doit être disposé entre le système de capteurs

et l'unité de freinage afin de pouvoir désactiver les commandes de freinage transmises par le système de capteurs lorsque le commutateur d'arrêt d'urgence est actionné (voir également D2A).

2.2.2 L'intimée (titulaire) soumet qu'aucun des documents cités ne décrit ni explicitement ni implicitement la caractéristique M1.7 selon laquelle *"le moyen (66) de désactivation étant un commutateur disposé entre le capteur (34) de détection et l'unité de freinage (9)"*. Selon la titulaire, la décision contestée explique bien au point 31.3 que la non-prise en compte de la boucle de sécurité pourrait être gérée par une fonction logicielle.

2.2.3 La Chambre considère comme la requérante (opposante) que la caractéristique M1.7 requiert que le commutateur soit disposé dans le circuit du système de freinage entre le capteur de détection et l'unité de freinage mais que le commutateur n'a pas forcément besoin d'être spatialement entre le capteur de détection et l'unité de freinage.

Toutefois, D3 ne divulgue pas la position du commutateur dans le système de freinage. Il n'est pas implicite que le commutateur soit interposé entre les capteurs du chasse-obstacle et l'unité de frein puisque le commutateur peut être intégré dans le circuit du système de freinage de différentes manières. Comme le note la division d'opposition, le commutateur 2.37 pourrait être relié directement au calculateur de l'unité de freinage.

Cette constatation est valable pour le manuel D1, l'usage antérieur du train du type DT3 et le document

D2, comme indiqué dans l'opinion préliminaire de la chambre.

En effet, le paragraphe [0022] de D2 auquel se réfère la requérante (opposante) divulgue une unité de commande de freinage avec une interface d'entrée pour les signaux pour que l'unité de commande de freinage puisse aussi être activée automatiquement, sans que le conducteur intervienne, et le paragraphe [0023] divulgue un interrupteur d'urgence connecté à l'interface d'entrée pour contourner les commandes de freinage. Ainsi, en appuyant sur l'interrupteur d'urgence, le conducteur peut annuler toutes les commandes précédentes, de sorte qu'un véhicule ferroviaire puisse encore quitter une zone dangereuse (par exemple un tunnel) avant de s'arrêter. Le paragraphe [0025] divulgue que pour le fonctionnement sans conducteur, un système de capteurs est connecté à l'interface d'entrée, par exemple pour surveiller la zone des voies.

Comme l'indique la division d'opposition et l'intimée, D2 ne divulgue pas que l'interrupteur d'urgence est disposé entre les capteurs de détection et l'unité de freinage.

2.2.4 Quant au document D9, il n'est pas admis dans la procédure de recours.

La division d'opposition n'a pas admis le document D9 déposé le 22 décembre 2023, dernier jour du délai de la règle 116(1) CBE. La Chambre ne constate pas d'erreur dans l'exercice du pouvoir d'appréciation de la division d'opposition.

- a) La requérante (opposante) note que D9 concerne un procédé permettant à un véhicule ferroviaire d'activer des dispositifs de sécurité (titre du brevet: "Verfahren für ein Schienenfahrzeug zur Anforderung von Sicherheitsreaktionen"). Aux paragraphes [0002] à [0004], D9 indique que dans les véhicules ferroviaires, le freinage d'urgence ou le freinage rapide sont généralement activés via des boucles de sécurité câblées et explique leurs réalisations dans l'art antérieur. Ainsi, D9 divulgue en introduction les connaissances générales relatives à l'activation des dispositifs de sécurité pour les véhicules ferroviaires avant la date de priorité.

La requérante (opposante) soumet que le dépôt de la requête subsidiaire 13 contenant des modifications basées principalement sur la description ainsi que l'avis provisoire de la division d'opposition du 22 juin 2023, considérablement modifié par rapport au premier avis provisoire du 11 juillet 2022 ont incité l'opposante à effectuer une recherche complémentaire, au cours de laquelle D9 a été découvert pour la première fois. D9 est pertinent de prime abord puisque l'objet de la revendication 1 n'est pas nouveau ou au moins pas inventif par rapport aux connaissances générales divulguées dans l'introduction de D9 (voir en particulier le paragraphe [0004] qui divulgue les caractéristiques 1.5 et 1.6).

- b) L'intimée (titulaire) soumet que les arguments de l'opposante selon lesquels le document D9 proviendrait d'une réaction légitime au dépôt de la requête subsidiaire 13 et du changement d'avis de la division d'opposition n'ont pas de sens.

Selon elle, la requête subsidiaire 13 a été déposée pour des problématiques d'extension induite présumée et ne vient pas introduire de nouvelles caractéristiques surprenantes par rapport à la requête subsidiaire 12 précédente.

En outre, le changement d'avis de la division d'opposition est un changement d'avis sur l'opposabilité d'un document existant, cette problématique d'opposabilité étant là depuis l'origine du dépôt de l'opposition.

Rien dans ces éléments ne justifie une nouvelle recherche documentaire.

De plus, le document D9 n'est pas *prima facie* pertinent.

- D9 impose la même discussion que les autres documents sur la présence implicite ou non d'un carénage en référence à la caractéristique M1.1.
- D9 ne divulgue pas de capteur de détection d'un obstacle pour la commande d'un freinage d'arrêt d'urgence. Le freinage d'urgence passager dans D9 désigne simplement un freinage d'urgence actionné par un passager et ne correspond pas à un capteur de détection d'un obstacle. La caractéristique M1.4 n'est pas décrite par le document D9.
- D9 ne divulgue pas les caractéristiques M1.5 et M1.6. La requérante (opposante) fait référence à la dernière ligne du paragraphe [0004] du document D9 comme décrivant un moyen de désactivation d'une commande de freinage d'urgence par le ou chaque capteur de détection.

Toutefois, comme indiqué précédemment, le document D9 ne décrit pas de capteur de détection. Il ne décrit a fortiori donc pas un moyen de désactivation d'une commande provenant d'une unité non décrite. Pour la caractéristique M1.6,

l'absence de moyen de désactivation implique l'absence de moyen de restauration. Contrairement à ce qu'indique l'opposante d'ailleurs, le paragraphe [0004] ne parle jamais de désactiver une commande et de la restaurer ensuite.

- c) Il est de jurisprudence constante que si une décision prise par la division d'opposition dans l'exercice du pouvoir d'appréciation de ne pas admettre des moyens fait l'objet d'un recours, il n'incombe pas à la chambre de réexaminer les faits et les circonstances comme si elle était à la place de la division d'opposition ni de décider si elle aurait exercé son pouvoir d'appréciation de la même manière ou non. La chambre ne devrait statuer dans un sens différent de la manière dont la division d'opposition a exercé son pouvoir discrétionnaire que si elle parvient à la conclusion que la division n'a pas exercé ses pouvoirs discrétionnaires conformément aux principes corrects, ou qu'elle a exercé ses pouvoirs discrétionnaires de manière déraisonnable outrepassant ainsi les limites de ce pouvoir.

Dans la présente affaire, comme l'indique l'intimée (titulaire) et la division d'opposition, le dépôt de la requête subsidiaire 13 ne justifie pas l'introduction de D9 dans le dossier pour contester la nouveauté ou l'activité inventive des requêtes subsidiaires précédentes. Pour une objection de manque de nouveauté ou d'activité inventive des requêtes subsidiaires 1-12, D9 est en effet tardif. Il s'ensuit que la division d'opposition a la discrétion d'admettre ou pas D9.

La division d'opposition n'a pas admis D9 dans la procédure d'opposition, conformément au critère correct de pertinence de prime abord du document (voir point 32 à la page 12 de la décision contestée).

La Chambre n'annule donc pas la décision de la division d'opposition concernant la recevabilité de D9.

2.3 Activité inventive

L'objet de la revendication 3 n'est pas rendu évident partant de D3, D1 ou de l'usage antérieur du train du type DT3 en combinaison avec les connaissances générales de la personne du métier ou en combinaison avec D2 ainsi que partant de D4 en combinaison avec D2

Lors de la procédure orale les parties se sont référées à leurs écritures.

La requérante (opposante) a soulevé dans son mémoire de recours à l'encontre de la revendication 1 de la requête subsidiaire 3 les attaques d'activité inventive suivantes:

- partant de D1, D3, DT3 avec les connaissances générales de la personne du métier, D2 ou D9, et
- partant de D4 avec D2 ou D9

La Chambre ne voit aucune raison pour dévier de son opinion préliminaire communiquée aux parties par la notification datée du 15 septembre 2025 selon l'article 15(1) RPCR qui est reproduite ci-après:

2.3.1 La Chambre confirme son opinion préliminaire concernant les attaques d'activité inventives partant de D1, D3 et DT3:

- a) Selon la requérante (opposante), si la caractéristique M1.7 (*le moyen (66) de désactivation étant un commutateur disposé entre le capteur (34) de détection et l'unité de freinage (9)*) n'est pas considérée comme divulguée sans ambiguïté dans D1, D3 et DT3, la personne du métier lors de la mise en œuvre du système de freinage doit définir la position du commutateur.

La disposition du commutateur entre le capteur et l'unité de freinage serait une option appropriée et donc évidente, voire la plus évidente, car, selon D3 ou D1, le commutateur ainsi disposé est destiné à empêcher le capteur d'agir sur l'unité de freinage en cas de désactivation souhaitée, ce qui correspond à la fonction décrite dans D3 ou D1. En particulier, la personne du métier s'efforce toujours de mettre en œuvre des circuits courts, car cela réduit d'une part la sensibilité aux perturbations et conduit d'autre part à une conception compacte. La disposition spatiale du commutateur entre le capteur et l'unité de freinage permet de satisfaire à ces critères de conception bien connus, de sorte que la personne du métier envisagerait une telle disposition spatiale sur la base des connaissances générales, sans faire preuve d'activité inventive.

De plus, l'installation d'un interrupteur entre deux composants électriques afin de désactiver de manière sélective le couplage électrique entre ces deux composants électriques relève des connaissances techniques générales. La technique

bien connue consistant à placer un interrupteur entre une source d'électricité ou de signal (ici un capteur) et un récepteur d'électricité ou de signal (ici une unité de freinage) ne peut en aucun cas constituer une activité inventive. Une telle mesure fait également partie des connaissances générales.

L'objet de la revendication 1 ne repose pas non plus sur une activité inventive par rapport à D3 (ou DT3 ou D1) en combinaison avec D2. La caractéristique distinctive "commutateur disposé entre le capteur et l'unité de freinage" n'a aucun effet technique particulier (voir les paragraphes [0009], [0048] et [0052] du brevet). Partant du manuel D3 (ou D1, ou DT3), le problème technique objectif est de placer le commutateur de telle sorte qu'il puisse désactiver un freinage d'urgence initié par le capteur du chasse-obstacle. Pour résoudre ce problème technique, la personne du métier se référerait à D2 (paragraphe [0001]) qui décrit un véhicule ferroviaire dans lequel une unité de commande de freinage est reliée à des unités de freinage. L'unité de commande de freinage peut comporter une interface d'entrée afin d'être commutée automatiquement et sans l'intervention d'un conducteur (paragraphe [0022]). Un interrupteur d'urgence peut être raccordé à l'interface d'entrée afin de contourner les commandes de freinage. Son actionnement annule toutes les commandes précédentes, de sorte qu'un véhicule ferroviaire peut encore quitter une zone dangereuse avant de s'arrêter (paragraphe [0023]). Pour le fonctionnement sans conducteur, un système de capteurs peut être raccordé à l'interface d'entrée afin de surveiller la zone de la voie et de détecter à temps les obstacles présents dans

cette zone, de manière que le véhicule ferroviaire puisse s'arrêter avant l'obstacle (paragraphe [0025]). Selon l'annexe D2A, D2 divulgue qu'un commutateur (commutateur d'arrêt d'urgence) disposé entre un capteur de détection (système de capteurs pour la détection d'obstacles) et une unité de freinage (unité de freinage) afin de désactiver une commande de freinage d'urgence au moyen du capteur. Un expert partant de D3 et recherchant un agencement approprié permettant au commutateur (par exemple 2.37) de désactiver un freinage d'urgence effectué par l'unité de freinage sur la base du capteur reprendrait l'idée de D2 et placerait le commutateur entre le capteur de détection et l'unité de freinage (comme dans l'annexe 1) afin de désactiver une commande de freinage d'urgence au moyen du capteur. Ainsi, la personne du métier partant de l'enseignement de D3 en combinaison avec D2 arriverait à l'objet de la revendication 1 sans faire preuve d'activité inventive.

- b) L'intimée (titulaire) soumet que la décision de la division d'opposition est correcte. En particulier, du fait qu'il existe de multiples solutions au problème technique de réaliser le court-circuit (voir paragraphe 31.4 de la décision contestée), la solution revendiquée est une solution technique non-évidente.
- c) La chambre considère que dans D3, D1 ou DT3, le commutateur permet de passer d'un contrôle automatique à un contrôle manuel. Dans D3, D1 et DT3, le commutateur n'a pas seulement la fonction de désactiver les capteurs du chasse-obstacle. Il ne semble donc pas évident pour la personne du

métier de disposer le commutateur entre le capteur et l'unité de freinage.

En outre, la personne du métier ne combinerait pas D3, D1, DT3 avec D2. Le commutateur de D3, D1, DT3 permet de passer d'un contrôle automatique à un contrôle manuel alors que le but de D2 est de désamorcer le freinage d'urgence afin que le véhicule ferroviaire ne s'arrête pas dans un tunnel.

Mais même si la personne du métier combinait D3 avec D2, il n'arriverait pas à l'objet de la revendication 1 car D2 ne divulgue pas la caractéristique ajoutée.

2.3.2 L'objet de la revendication 1 n'est pas rendu évident partant de D4 en combinaison avec D2

- a) Selon la requérante (opposante), la revendication 1 n'implique pas d'activité inventive partant de D4 en combinaison avec D2 car la caractéristique M1.7 de la requête subsidiaire 3 est divulguée dans D2.
- b) L'intimée soumet que la caractéristique M1.7 n'est pas divulguée dans D2
- c) Comme indiqué ci-dessus pour l'attaque de nouveauté par rapport à D2, la Chambre, contrairement à ce qu'indique la requérante (opposante), juge que D2 ne divulgue pas la caractéristique M1.7 selon laquelle *"le moyen (66) de désactivation étant un commutateur disposé entre le capteur (34) de détection et l'unité de freinage (9)"*. La combinaison de D4 avec D2 ne permet pas d'arriver à l'objet de la revendication 1.

2.3.3 La Chambre rappelle que les attaques d'activité inventive faisant intervenir D9 ne sont pas recevables.

Dispositif

Par ces motifs, il est statué comme suit

Le recours est rejeté.

La Greffière :

Le Président :



M. Schalow

G. Pricolo

Décision authentifiée électroniquement