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 7 juillet 2026

N° du recours : T 0707/25 - 3.2.01

N° de la demande : 21177137.3

N° de la publication : 3919339

C.I.B. : B61D27/00, B60H1/00

Langue de la procédure : FR

Titre de l'invention :
SYSTÈME DE CLIMATISATION POUR UN HABITACLE DE VÉHICULE, VÉHICULE ET PROCÉDÉ D'UTILISATION CORRESPONDANTS

Titulaire du brevet :
ALSTOM Holdings

Opposante :
Siemens Mobility GmbH

Référence :

Normes juridiques appliquées :
CBE Art. 100b), 100a), 54, 56

Cette fiche de données ne fait pas partie de la décisio
Elle peut être modifiée à tout moment et sans notification préalabl

Mot-clé :
Motifs d'opposition - exposé insuffisant (non)
Nouveauté - (oui)
Activité inventive - (oui)

Décisions citées :
T 0519/12

Exergue :

Cette fiche de données ne fait pas partie de la décisio
Elle peut être modifiée à tout moment et sans notification préalabl

Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets

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 0707/25 - 3.2.01

D E C I S I O N
de la Chambre de recours technique 3.2.01
du 7 juillet 2026

Requérant : (Opposant)	Siemens Mobility GmbH Krauss-Maffei-Straße 2 80997 München (DE)
Mandataire :	Siemens Patent Attorneys Postfach 22 16 34 80506 München (DE)
Intimé : (Titulaire du brevet)	ALSTOM Holdings 48 rue Albert Dhalenne 93400 Saint-Ouen-sur-Seine (FR)
Mandataire :	Plasseraud IP 104 Rue de Richelieu CS92104 75080 Paris Cedex 02 (FR)
Décision attaquée :	**Décision de la division d'opposition de l'Office européen des brevets postée/transmise électroniquement le 19 mars 2025 par laquelle l'opposition formée à l'égard du brevet européen n° 3919339 a ét é rejetée conformément aux dispositions de l'article 101(2) CBE.**

Composition de la Chambre :

Président	G. Pricolo
Membres :	S. Mangin
	S. Fernández de Córdoba

Exposé des faits et conclusions

I. Le recours a été formé par l'opposante (requérante) contre la décision par laquelle la division d'opposition a rejeté l'opposition formée contre le brevet en litige (ci-après le "brevet").

II. La division d'opposition a rejeté l'opposition. Elle a estimé que
(1) L'invention était divulguée de façon suffisamment claire et complète pour qu'une personne du métier puisse l'exécuter.
(2) le document D6.1 ("Konzept klimatisierung BR 407") ne faisait pas partie de l'art antérieure et ne pouvait pas être utilisé contre la nouveauté.
(3) l'objet de la revendication 1 impliquait une activité inventive partant de D1 (EP 1 946 948 A1) en combinaison avec D7 (DIN EN 13129).

III. La procédure orale devant la chambre a eu lieu le 7 juillet 2026.

IV. **La requérante (opposante)** a demandé l'annulation de la décision contestée et la révocation du brevet.

L'intimée (titulaire du brevet) a demandé le rejet du recours, ou alternativement le maintien du brevet sous forme modifiée sur la base de l'une des requêtes subsidiaires 1-3 soumises en procédure d'opposition. Elle demande également le renvoi de l'affaire devant la division d'opposition pour l'étude du document D6.1 et des requêtes subsidiaires.

V. La revendication 1 avec la numérotation des caractéristiques retenue par la division d'opposition s'énonce comme suit:

M1.1 Système de climatisation (14) pour un habitacle (12) de véhicule (10), l'habitacle (12) de véhicule définissant un intérieur (16) de véhicule et un extérieur (18) de véhicule, le système de climatisation (14) comprenant :
M1.2 - un dispositif de climatisation (20) adapté pour régler une température intérieure (Ti), de l'intérieur (16) de véhicule, sur une température consigne (Tc) en chauffant ou en refroidissant un air intérieur et/ou un air extérieur,
M1.3 le dispositif de climatisation (20) comprenant au moins une admission d'air extérieur (24) et des moyens d'obturation (30) de l'admission d'air extérieur (24),
M1.4 les moyens d'obturation (30) étant mobiles entre une position d'obturation, dans laquelle ces moyens d'obturation (30) empêchent la circulation d'air entre l'extérieur (18) et l'intérieur (16) du véhicule, et une position de circulation dans laquelle ces moyens d'obturation (30) permettent la circulation d'air ;
M1.5 -un dispositif de commande (22) du dispositif de climatisation (20), comprenant :
M1.6 - un module d'acquisition (34) configuré pour acquérir une information d'état de l'habitacle (12), l'état de l'habitacle (12) étant soit un état opérationnel, soit un état d'attente,
M1.7 - un module de commande (38) configuré pour commander le dispositif de climatisation (20) en fonction de l'information d'état de l'habitacle ;
M1.8 le module de commande (38) étant configuré pour commander la fermeture des moyens d'obturation (30) pour que les moyens d'obturation (30) soient dans la

position d'obturation lorsque l'information d'état de l'habitacle (12) acquis correspond à l'état d'attente,
caractérisé en ce que
M1.9 le module d'acquisition (34) est en outre configuré pour acquérir une information correspondant à une température extérieure (Te), de l'extérieur (18) du véhicule,
M1.10 le dispositif de commande (22) comprenant en outre un module de détermination (36), configuré pour déterminer la température consigne (Tc) en fonction de l'information correspondant à la température extérieure (Te) acquise et de l'information d'état de l'habitacle acquise,
la température consigne (Tc) étant
M1.11.1 une température consigne opérationnelle (Tco) pour une information d'état de l'habitacle acquise correspondant à un état de l'habitacle opérationnel et
M1.11.2 une température consigne d'attente (Tca) pour une information d'état de l'habitacle acquise correspondant à un état de l'habitacle d'attente,
M1.12 le module de commande (38) étant en outre configuré pour commander le dispositif de climatisation (20) en fonction de la température consigne (Tc) déterminée,
M1.13 l'écart entre la température consigne d'attente (Tca) et la température extérieure (Te) étant inférieur ou égal à l'écart entre la température consigne opérationnelle (Tco) et la température extérieure (Te), dans une plage de températures de fonctionnement du système de climatisation.

Motifs de la décision

1. Suffisance de l'exposé de l'invention

L'invention est exposée de façon suffisamment claire et complète pour qu'une personne du métier puisse l'exécuter.

1.1 Revendication 1, caractéristique M1.13

1.1.1 Selon la requérante (opposante), l'invention vise à minimiser la consommation d'énergie du système de climatisation (cf. paragraphe [0006] du brevet litigieux). La deuxième variante de la caractéristique M1.13 ("égal à") est toutefois en contradiction avec cet effet, car si les écarts entre la température de consigne en attente et la température de consigne de fonctionnement par rapport à la température extérieure sont identiques, aucune économie d'énergie ne peut être réalisée par rapport à un système de climatisation classique.

Si l'effet décrit dans le brevet ne peut être obtenu sur une partie essentielle de l'objet revendiqué (le cas "égal à"), l'invention n'est pas réalisable à cet égard.

1.1.2 Les expressions "température pivot" et "température extérieure pivot" sont utilisées de manière incohérente dans la revendication 2.

Selon la requérante, cette incohérence n'est pas seulement un problème de clarté (article 84 CBE) mais aussi un problème de l'exposé de l'invention (article 83 CBE). La terminologie incohérente laisse la personne du métier dans l'incertitude quant à la manière dont elle doit mettre en œuvre l'invention. La simple constatation que la figure 3 et les paragraphes [0049]-[0051] pourraient fournir des indications ne suffit pas à remédier au manque de l'exposé de l'invention.

1.1.3 L'absence de définition du terme "fonction affine" dans la revendication 3.

Pour la requérante, si l'expression "fonction affine" a une signification claire dans le contexte mathématique (une fonction de la forme f(x) = ax + b), elle n'est pas facilement compréhensible dans le contexte de la technologie de climatisation. Le brevet litigieux ne précise pas quels paramètres sont utilisés comme variables dans cette fonction et comment les paramètres a et b doivent être déterminés.

1.2 L'intimée (titulaire du brevet) fait valoir que l'invention est exposée de façon suffisamment claire et complète pour qu'une personne du métier puisse l'exécuter.

1.2.1 Elle soumet que la suffisance de l'exposé s'apprécie au regard de la possibilité de réaliser l'objet revendiqué (i.e. la mise en œuvre par la personne du métier), et non de l'atteinte de l'effet technique. Elle note qu'en l'espèce, la question de savoir si l'économie d'énergie est atteinte relève de l'activité inventive, et non de son exécution.

L'alternative *"étant égal à"* de la caractéristique M1.13 correspond à l'égalité mathématique suivante : |Tca-Te| = |Tco-Te|.
Même à supposer que l'interprétation de l'article 83 CBE de la requérante soit correcte, l'effet technique d'économie d'énergie serait néanmoins obtenu, notamment car l'alternative M1.13 ne se limite pas à l'égalité : Tca = Tco.

1.2.2 La description et les figures (notamment [0049]-[0051] et la figure 3) du brevet décrivent à quoi correspond la "température pivot" et le fait qu'elle se situe sur l'axe des abscisses, i.e. de la température extérieure Te. Le fait que la température pivot soit une température extérieure précise en découle aisément. Par conséquent, même si les expressions "température pivot" et "température extérieure pivot" diffèrent de par leur dénomination, le brevet dans son ensemble montre qu'il s'agit d'un unique repère lié à la température extérieure Te. La légère variabilité lexicale n'empêche ni la compréhension ni l'exécution.
Ceci est d'autant plus justifié par la présence de la même référence entre parenthèses "(Tp)" qui suit les deux expressions "température pivot" et "température extérieure pivot" dans la revendication 2.

En outre, selon l'intimée, la requérante n'apporte ni démonstration ni exemples justifiant qu'une personne du métier ne pourrait paramétrer la température pivot (Tp), au regard du contenu du brevet. Sans preuve d'une impossibilité technique, l'article 83 CBE n'est pas en cause.

1.2.3 Enfin, l'expression "fonction affine" est un terme mathématique standard qui traduit, dans le contexte de la revendication 3, la formule suivante :
Tca(Te)=a*Te+b, où a et b sont des paramètres constants. Il s'agit d'une relation élémentaire, parfaitement compréhensible qui peut être implémentée par la personne du métier – un spécialiste des systèmes de climatisation de véhicules –, et ce sans effort excessif.

La description ([0052] à [0056] notamment) et la figure 3 du brevet constituent des indications suffisantes

pour la personne du métier. Elles montrent un tronçon linéaire de la température consigne d'attente Tca entre des bornes représentées par : en abscisse l'intervalle [Tecb ; Tech] ; et en ordonnées l'intervalle [Tcamin ; Tcamax]. Les conditions aux limites de ces intervalles fixent directement les paramètres a et b de la fonction affine par simple remplacement de la variable Te ; aucune expérimentation disproportionnée n'est requise de la part de la personne du métier.

Exiger la valeur numérique des paramètres a et b relève au mieux de la clarté (selon l'article. 84 CBE) mais pas de la suffisance de description.

1.3 La Chambre n'est pas convaincue par les arguments de la requérante.

1.3.1 La Chambre constate que l'effet stipulé au paragraphe [0006] du brevet "mise en service rapide du véhicule tout en minimisant la consommation énergétique du dispositif de climatisation" n'est pas revendiqué.

Conformément à la jurisprudence des chambres de recours, l'exigence d'un exposé suffisant se rapporte à l'invention définie dans les revendications et notamment à la combinaison des caractéristiques structurelles et fonctionnelles de l'invention revendiquée, et aucun fondement juridique ne justifie d'étendre une telle exigence afin d'englober d'autres aspects techniques éventuellement associés à l'invention (comme p. ex. des résultats devant être atteints ou des effets techniques) mentionnés dans la description mais non requis par l'objet revendiqué (11ème édition de la jurisprudence des Chambres de recours II.C.3.3).

Par conséquent, comme l'indique l'intimée, la non-réalisation de l'effet technique ne relève pas de l'exposé de l'invention, mais tout au plus de l'activité inventive.

De plus, dans la revendication 2, les expressions "température pivot" et "température extérieure pivot" sont certes différentes mais il est clair de par la description qu'elles se réfèrent à la même température qui est extérieure comme indiquée sur la figure 3.

Enfin une fonction affine est claire pour la personne du métier. C'est une fonction du type f(x)=ax+b. Les coefficients a et b ne sont certes pas spécifiés dans la revendication 1 mais comme l'indique l'intimée, les paragraphes [0052]-[0056] du brevet donnent assez d'information pour que la personne du métier puisse les déterminer sans efforts excessifs.

2. Activité inventive partant de D1 en combinaison avec D7

L'objet de la revendication 1 n'est pas rendu évident partant de D1 en combinaison avec D7.

2.1 La requérante (opposante) fait valoir que D1 divulgue toutes les caractéristiques du préambule de la revendication 1 (voir décision contestée, page 8, paragraphe 20). Bien que D1 se réfère à un véhicule qui, au vu de la description du brevet, est certainement une voiture, D1 traite de concepts généraux de climatisation de l'air applicables à tous types de véhicules, y compris des véhicules ferroviaires.
De plus, la revendication 1 n'est pas limitée à un système de climatisation pour un habitacle de véhicules ferroviaires mais couvre tous types d'habitacles. C'est

pourquoi la personne du métier considérerait D1 comme l'art antérieur le plus proche et le combinerait avec l'enseignement de D7, lequel constitue une norme relative au conditionnement de l'air pour les trains de passagers.

Selon la requérante, contrairement à l'avis de la division d'opposition, D7 divulgue les caractéristiques M1.11.2 et M1.13 (voir décision, p. 8, point 24). D7 divulgue qu'à chaque fois que le véhicule est mis en service ou qu'il est en veille ("Stand-by-Betrieb"), la valeur de consigne doit être celle de la courbe moyenne qui est la valeur de consigne en fonctionnement normal (voir D7, p. 19, 2ème paragraphe). Ce mode de fonctionnement correspond exactement au cas où l'écart entre la température de consigne d'attente et la température extérieure est le même que l'écart entre la température de consigne de fonctionnement et la température extérieure (deuxième alternative de la caractéristique M1.13).

En outre, la personne du métier déduit du document D7 qu'un écart allant jusqu'à 1K par rapport à la courbe moyenne est aussi autorisé en mode de pré-refroidissement. Afin de minimiser la consommation d'énergie, la personne du métier choisirait bien sûr la variante la plus efficace sur le plan énergétique, c'est-à-dire un écart plus faible entre la température de consigne d'attente et la température extérieure qu'entre la température de consigne de fonctionnement et la température extérieure (première alternative de la caractéristique M1.13).

Selon la requérante, la simple mise en œuvre d'une norme telle que la norme EN 13129 du document D7 ne peut constituer une activité inventive, comme l'a

constaté la chambre de recours dans l'affaire T 0519/12.

De plus, il est de notoriété publique que, pour économiser de l'énergie en mode veille, il convient de réduire la différence entre la température de consigne et la température extérieure. C'est une stratégie courante qui ne demande aucune activité inventive. Le réglage de la température de consigne en fonction de l'état de fonctionnement, avec une différence plus faible par rapport à la température extérieure en mode veille, est donc une mesure évidente pour économiser de l'énergie pour un expert.

2.2 L'intimée (titulaire du brevet) soumet que le document D1 fait référence à un système de climatisation pour véhicules automobiles. La personne du métier, partant de ce document, ne combinerait pas son enseignement avec une norme de climatisation spécifique aux trains de passagers car ces derniers présentent des spécificités très différentes des climatisations de voitures.

L'intimée fait observer que :
i. Le passage de D7 cité par la requérante prescrit une réinitialisation de la température consigne à une valeur médiane pour garantir des conditions de départ reproductibles et une stabilité des évaluations, ainsi que d'ignorer toute modification de la température consigne pendant les phases transitoires de préchauffage et pré refroidissement. Cette valeur médiane est à distinguer de la courbe 3 sur la Figure 2 de D7 (milieu du couloir formé par les courbes 4 et 5) qui correspond à la courbe de consigne à utiliser par défaut si la spécification technique ne fixe rien.

ii. Ainsi, D7 ne définit pas deux températures consignes distinctes toutes deux liées à la température extérieure moyenne Tem, mais plutôt un réglage initial indépendant de la température extérieure moyenne Tem. Aucune stratégie de consigne différenciée par mode n'y est divulguée. La réinitialisation ne peut pas être assimilée à l'état d'attente et la température consigne d'attente correspondante, tels que prévus par les caractéristiques M1.10 et M1.11.
iii. A fortiori, D7 ne divulgue :
- ni la commande en fonction de la température consigne déterminée (caractéristique M1.12),
- ni l'inégalité en fonction de la température consigne d'attente, la température consigne opérationnelle et la température extérieure (caractéristique M1.13).

Enfin l'intimée note que la décision T0519/12 ne s'applique pas au cas d'espèce. Dans la décision T0519/12, la norme ISO/IEC 7816-2:2007 était explicitement mentionnée dans la description du brevet litigieux et au cœur du raisonnement d'activité inventive : la Chambre de Recours a jugé qu'une activité inventive ne peut être dérivée d'une caractéristique qui ne fait que refléter une prescription explicite de cette norme (voir T0519/12, point 3.5). Or, la norme EN 13129 de D7 n'est aucunement divulguée dans le présent brevet.

2.3 La Chambre juge que la personne du métier ne combinerait pas l'enseignement du document D1 avec celui de D7.

Il apparait que le document D1 n'est pas spécifique aux trains. Au contraire, une analyse de la description de D1 indique que la climatisation de D1 est spécifique aux véhicules automobiles. En particulier, le

paragraphe [0012] divulgue une configuration typique de climatisation de voitures automobiles, dans laquelle l'air est soufflé vers la partie supérieure du corps du passager, vers ses pieds et vers le pare-brise.

De plus, D1 ne s'intéresse pas au contrôle de la température intérieure du véhicule mais plutôt au nettoyage de l'air intérieur avant l'entrée d'un passager. Le problème que cherche à résoudre D1 est de réduire la température dans l'habitacle, d'éliminer les odeurs et les polluants, tout en limitant la consommation de la batterie.

Le document D7, quant à lui, est une norme spécifique aux trains de passagers qui divulgue les conditions de l'air, notamment sa température pour le confort des passagers. D7 ne s'applique pas aux véhicules automobiles.

Les contraintes de régulation de la température dans l'habitacle d'un véhicule automobile sont très différentes de celles d'un train, ne serait-ce qu'en raison de la différence de taille, qui influence de manière déterminante la gestion de la température intérieure de l'habitacle. La personne du métier ne combinerait donc pas le document D1 avec le document D7.

Comme l'indique l'intimée, la décision T0519/12 ne saurait s'appliquer en l'espèce, dès lors que ni le brevet ni D1 ne mentionnent la norme D7.

3. Nouveauté par rapport à D6.1

La Chambre juge que l'objet de la revendication 1 est nouveau par rapport au document D6.1.

Dès lors, la question de savoir si le document D6.1 fait partie de l'état de la technique, ainsi que celle de savoir si l'usage antérieur des rames automotrices "DB 407", dont le fonctionnement de la climatisation repose sur D6.1, a effectivement été rendu accessible au public, peuvent rester en suspens.

3.1 Selon la requérante (opposante), le document D6.1 divulgue toutes les caractéristiques de la revendication 1. En particulier D6.1 divulgue que l'écart entre la température consigne d'attente (Tca) et la température extérieure (Te) est inférieur ou égal à l'écart entre la température consigne opérationnelle (Tco) et la température extérieure (Te), dans une plage de températures de fonctionnement du système de climatisation. (cf. D6.1, page 5, alinéa 3 ; page 9, figure 3 et page 31) (caractéristique M1.13).

Selon la requérante, il ressort du document D6.1 que, pour le mode de pré-refroidissement en état d'attente, on choisit la courbe + 2K, tandis qu'en mode automatique, on utilise la courbe médiane, celle-ci pouvant être augmentée ou diminuée de +/-2K pour chaque wagon. Ainsi, l'écart entre la température consigne d'attente et la température extérieure est inférieur ou égal à l'écart entre la température consigne opérationnelle et la température extérieure.

La requérante souligne que la conception de la climatisation dans D6.1 est réalisée conformément à la norme EN 13129 du document D7 (cf page 5 de D6.1). Dès lors, l'enseignement de D7 exposé ci-dessus dans le cadre de l'analyse de l'activité inventive partant de D1 en combinaison avec D7 est aussi pertinent pour l'objection de défaut de nouveauté de la revendication 1 au regard de D6.1.

3.2 L'intimée (titulaire du brevet) considère que la caractéristique M1.13 n'est pas divulguée par D6.1.
- Le mode "Automatik" définit un pilotage de la température intérieure selon une courbe de consigne prédéfinie. Autour de cette courbe, l'utilisateur dispose d'une marge d'ajustement limitée: typiquement ±2 K définissant un couloir représenté par deux courbes extrêmes +2K et -2K ("Sollwertkurve ±2K") entre lesquelles se trouve une courbe médiane (comme illustré par les courbes "Min", "Mitte" et "Max", respectivement, des figures 3 et 4).
- Le mode "Standby" regroupe des fonctions de protection/préconditionnement avec des seuils/valeurs prédéfinies (voir pages 59-61):
• si la température extérieure est inférieure à 5°C, un déclenchement de l'antigel ("Klimafrostschutz") intervient avec un chauffage de l'intérieur jusqu'à ce que sa température atteigne 7°C ;
• si le véhicule doit être remis en service et que la température intérieure est trop faible, un préchauffage intervient pour atteindre une température intérieure de 18°C. Ce préchauffage est suivi d'un basculement au mode "Automatik"; et
• si le véhicule doit être remis en service et que la température intérieure est trop haute, un prérefroidissement ("Vorkühlen") jusqu'à la courbe de consigne +2K ("Sollwertkurve +2K"), i.e. la borne supérieure du mode "Automatik", intervient.
Ce prérefroidissement est suivi d'un basculement au mode "Automatik".

Ainsi, seul le déclenchement de l'antigel ("Klimafrostschutz") est fonction de la température extérieure, les deux autres étant fonction de la température intérieure et du moment de mise en service

du véhicule. Ce déclenchement de l'antigel n'est valable que sur une plage de température extérieure inférieure à 5°C ; l'antigel étant encore actif jusqu'à ce que la température intérieure atteigne 7°C.
En outre, la requérante associe la fonction de prérefroidissement à la température consigne d'attente de la caractéristique M1.13.
Quand bien même cette fonction serait dépendante non pas de la température intérieure et du moment de mise en service du véhicule mais de la température extérieure, elle ne définirait le comportement de consigne à adopter que sur une portion de la plage de température de fonctionnement. En effet, une fois la courbe de consigne +2K atteinte, le mode "Standby" est arrêté et laisse place au mode "Automatik" qui prend le relais. Dans ce cas, il n'est pas question de deux températures consignes distinctes sur la plage de température de fonctionnement, mais plutôt de la concaténation de deux modes qui se relaient.
Ce mode "Standby" ne définit donc pas un état d'attente associée à une température consigne d'attente spécifique qui serait fonction de la température extérieure, a fortiori une inégalité mathématique telle que prévue par M1.13, de manière continue sur l'entièreté de la plage de température de fonctionnement du système de climatisation.
D6.1 précise par ailleurs qu'en cas de mise en route en mode "Standby", la valeur de température consigne est ramenée à un réglage par défaut ("Sollwert auf Mitte", voir p.31), ce qui est différent d'une température consigne d'attente au sens de la revendication 1.
- Quant au mode "Wartebetrieb", il a pour fonction de maintenir la température intérieure à des températures cibles approximatives constantes (≈ 7°C en chauffage; ≈ 30°C en refroidissement) et impose un fonctionnement en recyclage d'air ("Umluft") (voir p. 61-62).

Il ne s’agit donc pas d’une régulation sur une courbe de consigne dépendante de la température extérieure, car les températures cibles sont des valeurs approximatives constantes qui sont propres audit mode. Autrement dit, le mode "Wartebetrieb" ne présente pas une température consigne qui soit fonction continue de la température extérieure et propre à un état d’attente, contrairement à ce que prévoit M1.13.

4. La Chambre n'est pas convaincue par les arguments de la requérante (opposante) et suit l'avis de l'intimée (titulaire du brevet).

La température consigne opérationnelle est dépendante de la température externe comme le montre la figure 3 à la page 9 de D6.1.

En revanche, la température dans le mode "Wartebetrieb" qui correspond à la température consigne d'attente, dépend de la température intérieure de l'habitacle. À la page 61 de D6.1, il est divulgué que l'habitacle est maintenu à une température de 7°C lors du chauffage et à une température de 30°C lors du refroidissement. Les appareils fonctionnent alors en "mode recyclage". *"Beim Heizen werden die Fahrgasträume auf eine Temperatur von ca. 7°C gehalten. Beim Kühlen werden die Fahrgasträume auf eine Temperatur von +30°C gehalten. Die Geräte arbeiten dabei im Umluftbetrieb".*

Il en est de même dans le mode "standby" si celui-ci est considéré comme le mode d'attente :
- Pour la température de l'habitacle lors de la fonction de protection contre la surchauffe : lorsque la température intérieure de l'habitacle atteint 40°C, l'habitacle est refroidi à une température de 35°C.

- Pour la température de l'habitacle lors de la fonction de prérefroidissement, la température intérieure est amenée à 18°C.

Enfin, à la page 31, D6.1 divulgue que la plage de réglage de la température consigne opérationnelle est de ±2 K par rapport à la température consigne opérationnelle moyenne. Lorsque le train est mis en mode veille (en service/hors service), la valeur de consigne est automatiquement réglée sur la position centrale.
La température consigne mentionnée dans ce passage est différente d'une température consigne d'attente au sens de la revendication 1.

Ainsi, le document D6.1 ne divulgue pas de manière directe et non ambiguë la caractéristique M1.13 : |Tca-Te| < ou = |Tco-Te| dans une plage de températures de fonctionnement du système de climatisation.

En outre, la norme D7 indique qu'en mode "Stand-by Betrieb", la température intérieure doit se trouver entre 3°C et 30°C indépendamment de la température extérieure (c.f.point 8.5 à la page 17 de D7). De même, dans le mode préchauffage "vorheizen", la température intérieure doit être supérieure ou égale à 18 °C indépendamment de la température externe. Le document D7 ne permet donc pas de conclure que ces modes de fonctionnement soient dépendants de la température externe et que les conditions de la caractéristique M1.13 soient remplies.

5. Il s'ensuit que l'usage antérieur des rames automotrices "DB 407", mème s'il avait effectivement eu lieu comme allégué par la requérante, ne serait pas non

plus destructeur de nouveauté du fait que le fonctionnement de la climatisation repose sur D6.1.

Dispositif

Par ces motifs, il est statué comme suit

Le recours est rejeté.

La Greffière : Le Président :

M. Schalow G. Pricolo

Décision authentifiée électroniquement