

Cass. comm. 18 mars 1974
Bull. Cass. 1974, n° 91

D
O
S
S 1975 - II - n° 8
I
E
R

GUIDE DE LECTURE

I - LES FAITS

- 10.4.1955 : M. Jean-Marie BUCHE prend un brevet 1.145.144, ayant pour objet un engin constitué par un tracteur dont la structure est surélevée, de telle sorte qu'il peut se déplacer à cheval sur les vignes.
- 24.6.1958 : M. BUCHE dépose un certificat d'addition 73.781 à ce brevet, qui prévoit la disposition, sur l'engin du brevet, d'un poste de conduite décalé vers le côté.
- 4.1.44 : Cession des titres à la société BOBARD.
 - : La Société BOBARD demandeur assigne la société LOISEAU défendeur en contrefaçon de l'addition.
 - : La Société LOISEAU réplique par voie de défense en demandant l'annulation du brevet.
- : T.G.I inconnu
- : appelant inconnu
- 7.11.1972 : La Cour de Dijon prononce la nullité de l'addition, pour défaut de nouveauté.
- 18.3.1974 : La Cour de Cassation rejette le pourvoi formé par la société BOBARD.

II - LE DROIT

A) PROBLEME

Le véritable problème s'est posé devant la Cour d'appel. Il s'agissait d'apprécier les faits de la cause, pour en tirer une qualification juridique : l'existence ou non d'une combinaison brevetable.

1°) Prétention des Parties

a) La société LOISEAU, poursuivie en contrefaçon, et donc intéressée à faire prononcer la nullité de l'addition, soutenait la thèse suivante :

En droit, il est nécessaire pour qu'une réunion de moyens constitue une combinaison éventuellement brevetable que ce groupement procure un résultat d'ensemble commun. Or, on ne trouverait rien de tel dans l'addition en cause. Le moyen constitué par la surélévation du tracteur, qui est repris du brevet principal, continué à procurer le même résultat : il permet à l'engin d'enjamber les vignes. Le moyen qui est ajouté par l'addition, constitué par le décalage du poste de conduite, procure de son côté deux résultats. La visibilité du conducteur est améliorée. Et, surtout, le groupe moteur surélevé peut être avancé, ce qui donne à l'engin une meilleure stabilité lorsqu'il est sur une pente ascendante. Ainsi, les résultats propres à chaque moyen sont sans relation l'un avec l'autre. Et le résultat propre à chaque moyen reste acquis, quelle que soit, par ailleurs, la structure du tracteur. Il n'existe donc pas de résultat d'ensemble commun. Il en découle que la réunion des deux moyens n'est pas une combinaison mais une simple juxtaposition.

La société LOISEAU pouvait, alors, apporter la preuve que chacun des moyens, pris séparément, était antérieur.

b) La société BOBARD, titulaire du brevet, soutenait de son côté que l'addition décrivait bel et bien une combinaison. Pour elle, le fait de disposer, sur le tracteur surélevé déjà décrit dans le brevet, un poste de conduite décalé latéralement, aboutissait à donner naissance à un produit industriel nouveau.

L'engin ainsi agencé, grâce à la réunion des deux moyens, pouvait, en effet, cumuler pour la première fois les aptitudes découlant de chacun d'eux. Et ce cumul conférait à l'engin un effort technique propre. Or, il n'existait pas d'antériorité de toute pièce à pareille combinaison dont la nouveauté se trouvait, donc, établie.

2°) Enoncé du problème

Le fait de disposer, sur l'engin surélevé du premier brevet, un poste de pilotage latéral lui-même connu en lui-même, procure-t-il le résultat d'ensemble commun, qui est la condition d'existence d'une combinaison nouvelle brevetable ?

B) SOLUTION1°) Enoncé de la solution

La Cour d'appel qui n'admet pas que la combinaison de moyens revendiquée procure un résultat d'ensemble commun, d'ailleurs non mentionné dans le certificat d'addition qui est produit, a pu, après avoir ainsi constaté l'existence en l'espèce d'une simple juxtaposition non brevetable d'éléments distincts, examiner séparément les antériorités opposées à chacun de ces éléments pour en déduire, après appréciation souveraine de la portée de ces antériorités, la nullité pour défaut de nouveauté tant du brevet que de l'addition.⁹⁹

2°) Commentaire de la solution

Comme la plupart, sans doute, des arrêts de rejet, cette décision de la Cour de cassation est dépourvue de signification jurisprudentielle. Il ne faut pas y chercher l'expression d'un principe ou d'une doctrine par la Cour suprême. On ne peut même pas y voir une approbation de la décision ou des motifs de Dijon.

Mais, ce qui n'est pas permis à la Cour de cassation, est néanmoins permis au commentateur : l'arrêt de la Cour de Dijon mérite d'être critiqué, en ce qu'il a fait une mauvaise appréciation, du point de vue de la loi de 1844, des faits et des techniques qui lui étaient soumis.

En effet :

- a) Il n'est pas nécessaire, pour qu'il existe un résultat d'ensemble commun, que la fonction propre des moyens soit modifiée par rapport à l'art. antérieur (voir, par exemple, Paris 4ème Ch. 14 février 1967, aff. Eteic, 1967, 15).
Les moyens peuvent contituer à jouer, dans la combinaison, le même rôle qu'ils remplissaient dans l'art. antérieur.
- b) Mais il faut en revanche, -et qu'il me soit permis d'exprimer ici une opinion personnelle-, que le cumul des résultats ainsi procuré permette l'apparition d'un résultat tiers et nouveau.

Lorsque la combinaison a pour objet un produit, le résultat tiers et nouveau peut résider dans un avantage qu'offre ce produit au moment de son utilisation. Si la combinaison vise un procédé, il pourra résider dans un avantage au niveau de l'utilisation du procédé, ou du produit qu'il permet d'obtenir.

Pour vérifier l'existence et la nouveauté de ce résultat tiers, il faut rechercher, par une supputation de l'esprit ou par expérimentation, si ce résultat est encore atteint lorsque l'on casse la combinaison, pour redonner aux moyens qui la composaient leur affectation antérieure conforme à l'état de l'art. . En l'espèce, on peut avoir la vision de ce résultat tiers, si l'on imagine l'engin breveté en train de chevaucher une vigne, qui suit elle-même la pente d'un coteau. A l'endroit où la côte devient raide, l'engin décrit dans le brevet principal ne manquerait pas de se cabrer. Le poste de conduite occupe en effet la place disponible au centre. Le groupe moteur se trouve ainsi disposé à la fois très haut et très à l'arrière. Le centre de gravité va donc franchir le niveau des roues arrières, et l'engin basculera. Dans la même situation, les tracteurs classiques pourvus du poste de conduite latéral ne pourraient chevaucher la vigne sans l'écraser et l'arracher. Seul, le tracteur de l'addition continuera à enjamber la vigne en pente. On n'avait jamais vu cela jusqu'alors.

Pour le vigneron, comme pour l'esprit attaché aux critères objectifs de la brevetabilité, voilà bien la preuve que la combinaison était nouvelle, et qu'elle procurait un résultat tiers lui-même nouveau.

J.P. STENGER

P.S. On notera que l'arrêt précise que le certificat d'addition n'évoque point le résultat d'ensemble.

BREVETS D'INVENTION. — Caractère de nouveauté. — Combinaison nouvelle. — Simple juxtaposition d'éléments (non).

Constatant qu'il résultait d'un brevet et de son certificat d'addition, non pas une combinaison de moyens procurant un résultat d'ensemble commun, mais une simple juxtaposition non brevetable d'éléments distincts, une Cour d'appel peut examiner séparément les antériorités opposées à chacun de ces éléments, pour en déduire, après appréciation souveraine, de la portée de ces antériorités, la nullité pour défaut de nouveauté, tant du brevet que de l'addition.

18 mars 1974.

Rejet.

Sur le moyen unique :

Attendu qu'il est fait grief à l'arrêt attaqué (Dijon, 7 novembre 1972) d'avoir déclaré nuls en les examinant séparément et en leur opposant des antériorités distinctes le brevet principal n° 1.145.144 concernant un tracteur porte-outils transporteur demandé par Buche et sa deuxième addition n° 73.781, cédés à la société Bobard Jeune, alors, selon le pourvoi, qu'une invention de combinaison ne peut se voir opposer qu'une antériorité de toute pièce; que cette invention peut avoir son siège à la fois dans un brevet et un certificat d'addition à ce brevet, qui ne constituent nullement à cet égard deux titres distincts; que la Cour d'appel ne pouvait enfin se contenter d'affirmer l'absence de combinaison en considérant uniquement la fonction générale de chacun des éléments dont la réunion était invoquée et devait également rechercher, sous peine de priver sa décision de base légale, si, compte tenu des particularités du tracteur décrit dans le brevet principal, la disposition au sein de cet ensemble d'un poste de conduite déporté dans des conditions elles-mêmes définies (au certificat d'addition) ne créait pas une combinaison nouvelle de moyens connus donnant elle-même naissance à un produit industriel nouveau;

Mais attendu qu'aux termes mêmes des motifs visés par le moyen, la Cour d'appel relève que la position déportée du poste de conduite décrite dans l'addition et qui, selon les prétentions de la société Bobard, permet d'obtenir une meilleure visibilité ainsi qu'un avancement du moteur qui donne une meilleure stabilité, « vaut quelle que soit la structure du tracteur »; que l'arrêt ajoute que la structure décrite au brevet principal a pour objet de faciliter l'enjambement des rangées de vigne; que la Cour d'appel qui n'admet pas que la combinaison de moyens revendiquée procure un résultat d'ensemble commun, d'ailleurs non mentionné dans le certificat d'addition qui est produit, a pu, après avoir ainsi constaté l'existence en l'espèce d'une simple juxtaposition non brevetable d'éléments distincts, examiner séparément les antériorités opposées à chacun de ces éléments pour en déduire, après appréciation souveraine de la portée de ces antériorités, la nullité pour défaut de nouveauté tant du brevet que de l'addition;

D'où il suit que le moyen n'est pas fondé;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE le pourvoi formé contre l'arrêt rendu le 7 novembre 1972 par la Cour d'appel de Dijon.

N° 73-10.111.

SA « Bobard jeune » et autre contre Société Etablissements Loiseau.

Président : M. Monguilan. — Rapporteur : M. Larere. — Avocat général : M. Robin. — Avocats : MM. Riché et Beurdeley.

Tracteur porte-outils transporteur.

M. JEAN-MARIE BUCHE résidant en France (Côte-d'Or).

Demandé le 10 mai 1955, à 17^h 30^m, par poste.

Délivré le 6 mai 1957. — Publié le 22 octobre 1957.

(Brevet d'invention dont la délivrance a été ajournée en exécution de l'article 11, § 7, de la loi du 5 juillet 1844 modifiée par la loi du 7 avril 1902.)

La présente invention a pour objet un tracteur capable d'effectuer en plus de tous les travaux demandés à un tracteur agricole, les travaux et les traitements dans les cultures en ligne, de prendre et de transporter tout objet, tels que poteaux, arbres, caisses, bidons, réservoirs pour ne citer que quelques exemples.

La forme du tracteur en U renversé, vu dans le sens de la longueur est obtenue par l'élevation des éléments principaux du centre tel que pont, moteur, boîte, siège, volant.

Les caractéristiques et avantages de l'invention ressortiront d'ailleurs de la description qui va suivre d'un mode de réalisation choisi uniquement à titre d'exemple en référence aux dessins annexés dans lesquels :

La figure 1 est une vue en élévation latérale d'un tracteur, et est faite surtout pour présenter les mâts supports de charrues;

La figure 2 est une vue en plan correspondante;

La figure 3 est une élévation de face arrière, faite surtout pour présenter la forme en U renversé du tracteur ainsi que la prise d'une charge;

La figure 4 est une vue en plan à plus grande échelle des mâts supports de charrues et du secteur d'appui, d'un côté du tracteur.

Dans le mode de réalisation représenté, le tracteur selon l'invention comporte :

Un ensemble arrière 1 composé d'un bâti en acier en forme de U renversé. Les côtés verticaux forment carter de chaîne, les arbres des roues motrices sont prises à la partie basse de ces côtés. Ces côtés sont réunis par le haut où se place l'ensemble moteur 2, boîte, pont, réducteur, batterie et réservoir de carburant. Cet ensemble comprend donc tous les éléments nécessaires à la traction ou à la propulsion.

Un bâti avant 3 en acier en forme de U renversé. Chaque côté vertical supporte un ensemble 4 dit télescopique et directeur sur lequel chaque roue

avant vient se monter. Un volant commande ces deux roues comme tout véhicule.

Deux poutres à mi-hauteur 5 partant des côtés du bâti arrière et s'accrochant aux côtés du bâti avant et une poutre centrale 6 au-dessus en forme de Y à plat réunissent l'avant à l'arrière.

Les mâts supports de charrues 7 et 7a sont axés sous chaque côté du bâti arrière.

Il est monté pour chaque côté, un mât 7a supportant un ensemble de fers ou charrues, travaillant devant la roue motrice et un mât 7 supportant un ensemble de fers ou charrues travaillant derrière cette même roue motrice.

Chaque mât avant est réuni au mât arrière par bielle de renvoi 8 de façon à ce que ces deux mâts soient solidaires pour la montée et la descente. Chaque côté est indépendant l'un de l'autre.

Le relevage par simple levier et ressort est également assuré pour chaque côté.

Devant chaque roue motrice et le plus près possible de celle-ci se monte par simple verrouillage un réservoir à liquide 9 servant pour les traitements et servant également de lestage pour les travaux durs.

Ces bidons ne gênent pas le relevage et le réglage des charrues.

La constance du terrage des charrues avant et du même fait des charrues arrière est obtenue par un appui réglable du prolongement des mâts avant sur un secteur horizontal solide de l'arbre de chaque roue avant 11.

L'appui de la prolonge de chaque mât est composé d'un galet monté sur un axe. Ce galet rend possible la direction, le secteur se déplace à chaque modification de direction et le mât ne pouvant et ne devant pas bouger dans le sens latéral.

Ce secteur est limité à un braquage normal pendant le travail. Le braquage à fond n'étant effectué que dans les fourrières, c'est-à-dire outils relevés.

Au milieu et en haut du bâti avant et du bâti

arrière se monte un appareil de levage 12 de préférence à crémaillère et manivelle permettant à l'aide de griffes ou chaînes de prendre une charge une fois le tracteur amené au-dessus de cette charge de l'élever pour son transport.

Une barre d'attelage se fixe à volonté à l'arrière du tracteur.

RÉSUMÉ

L'invention a pour objet un tracteur porte-outils, porteur, dont les éléments du centre sur toute la longueur sont surélevés, caractérisé par les dispositions suivantes :

Un bâti arrière en forme de U renversé comprenant tous les éléments nécessaires à la traction ou propulsion;

Un bâti avant en forme de U renversé supportant les supports télescopiques des roues avant directrices;

Une poutre à mi-hauteur partant de chaque côté du bâti avant allant à chaque côté du bâti arrière et une poutre en haut et au centre en forme de Y

à plat, reliant l'avant à l'arrière et formant un ensemble d'une grande solidité;

Un mât support de charrue partant vers l'avant de chaque roue motrice et un partant vers l'arrière de cette même roue, sont axés sous chaque côté du bâti arrière. Ces mâts sont solidaires pour la montée et descente. Chaque côté est indépendant ainsi que leur levier manœuvré de relevage;

Devant chaque roue motrice se monte un bidon nécessaire aux traitements et dont le poids, variable suivant la quantité de liquide mise dans ces bidons, sert au lestage de l'appareil pour les travaux durs;

Un secteur à plat solidaire de l'axe de roue avant et derrière cette roue sert de butée à la prolonge du mât support des charrues avant, servant ainsi de butée de terrage aux charrues avant et du même fait à celles arrière;

Un appareil de levage à main, armé sur le bâti avant et un sur le bâti arrière permettent la prise et l'élévation d'une charge se trouvant sous la partie centrale du tracteur.

JEAN-MARIE BUCHÉ.

Fig. 1

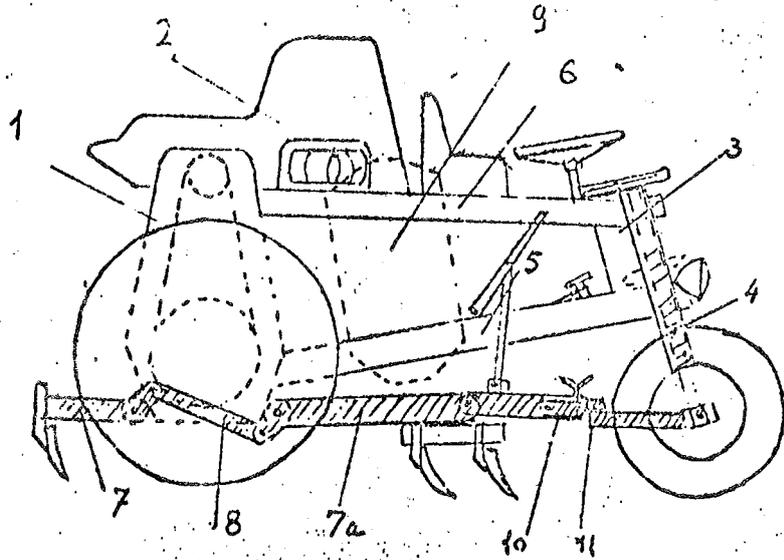
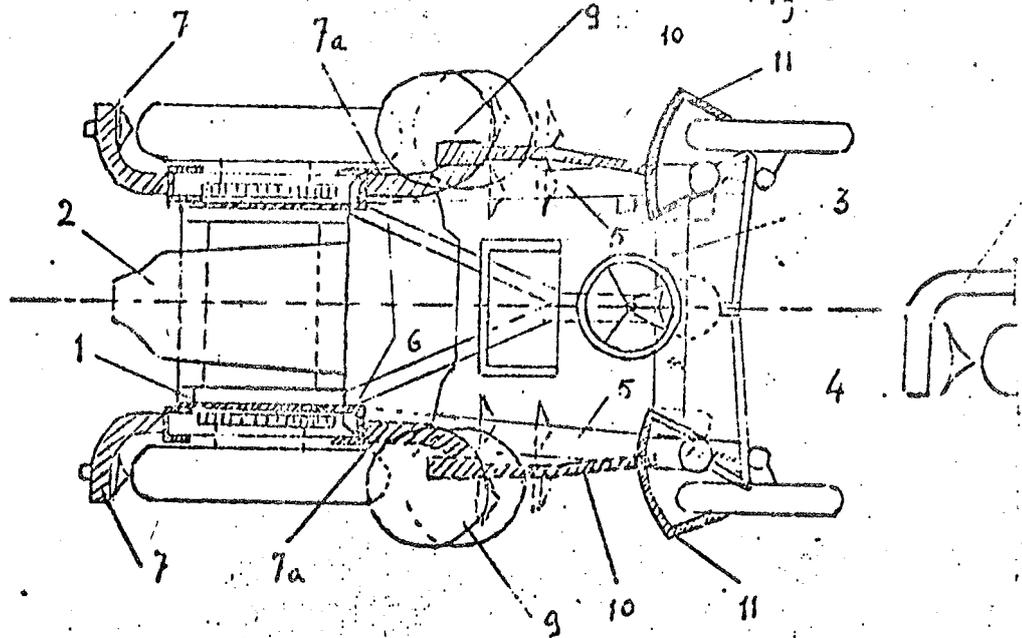


Fig 2



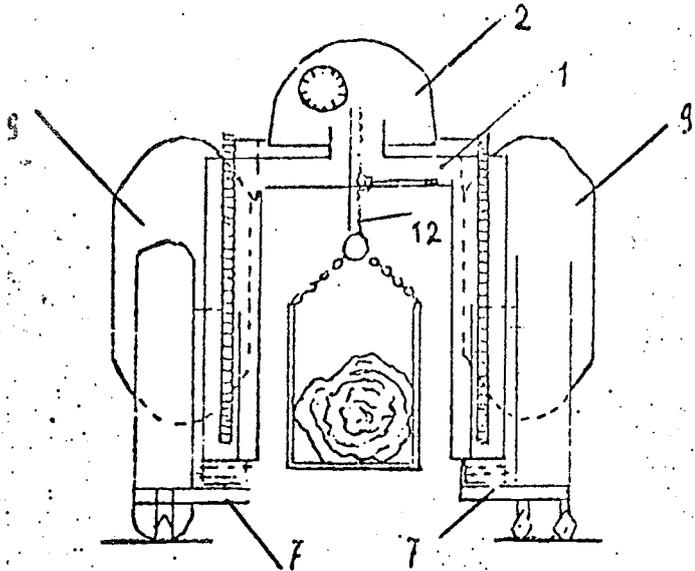
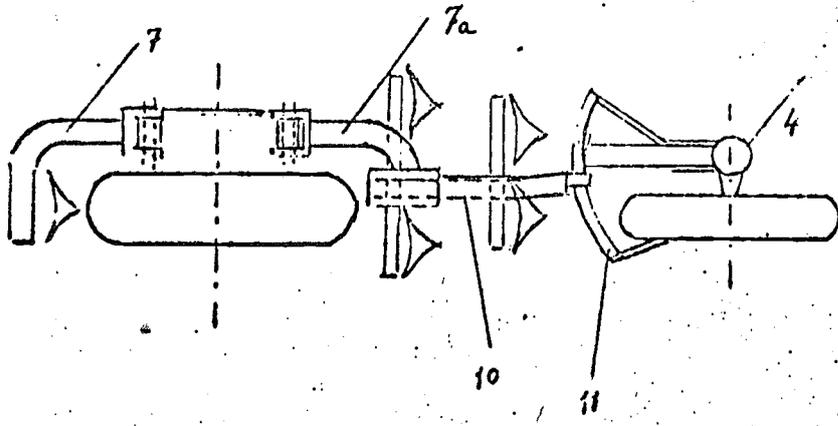


Fig. 4



MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

AU BREVET D'INVENTION

N° 1.145.144

SERVICE
de la PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

P.V. n° 765.822

N° 73.781

Classification internationale :

A 01 b

Tracteur porte-outils transporteur.

M. JEAN-MARIE BUCHE résidant en France (Côte-d'Or).

(Brevet principal pris le 10 mai 1955.)

Demandée le 24 juin 1958, à 15 heures, par poste.

Délivrée le 5 septembre 1960.

1^{re} addition n° 71.410.

Dans le brevet principal on a décrit un tracteur enjambeur dont le poste de conduite se trouve sensiblement sur la ligne centrale longitudinale de ce tracteur, devant le moteur; les points d'attaches des bras supports de charrues avant et arrière sont situés à l'avant et à l'arrière de chaque carter de roue motrice à la partie basse.

La présente invention a pour objet en addition au brevet principal, les perfectionnements suivants :

A. Placement du poste de conduite sur l'un ou l'autre des deux côtés entre une roue avant et une roue arrière, sensiblement sur la ligne passant par ces deux roues.

La présente disposition permet de placer plus en avant le groupe moteur boîte pont, reportant ainsi la plus grosse partie de la charge la plus haute, plus en avant, le cabrage du tracteur en forte côte devient plus difficile.

B. Placement du point d'attache du bras support de charrue arrière à proximité du point d'attache du bras support de charrue avant, c'est-à-dire à la partie avant basse de chaque carter de roue motrice.

Les bras avant et arrière peuvent également profiter du même axe, toujours à la partie avant basse de chaque carter de roue motrice.

Les deux bras sont soit solidaires pour la montée ou la descente tel que l'indique le brevet, soit séparés et dans ce cas possèdent leur relevage propre.

C. Un moyen d'accouplement (tige de préférence) de montage facile relie chaque bras support de charrue arrière à la rampe de sulfatage de même côté et les rend solidaires pour la montée et la descente.

Des plateaux ou bennes servant aux transports s'adaptent de chaque côté du tracteur. Ils sont

axés et basculent suivant une ligne longitudinale au tracteur.

D. Un moyen d'accouplement (tige de préférence) de montage facile, relie chaque bras support de charrue avant au bord intérieur du plancher de même côté.

Le relevage des bras supports de charrues sert donc au relevage des rampes de sulfatage ainsi qu'au basculement des bennes ou plateaux de transport, que les charrues soient montées ou non sur ces bras.

Une forme d'exécution à titre d'exemple sera maintenant représentée par des dessins dans lesquels :

La figure 1 est une vue en plan décrivant le châssis 1, les roues avant 2, les roues motrices 3, le groupe moteur 4, le poste de conduite, siège 5, volant 6;

La figure 2 est une vue d'ensemble en perspective décrivant l'attelage des bras de charrues avant 7 et arrière 8 la tige 9, reliant un bras support de charrue arrière 8 à une rampe de sulfatage 10, la tige 11 reliant un bras support de charrue avant à un plateau ou benne 12;

La figure 3 est une vue arrière du tracteur décrivant les bras de charrues arrière 8, les tiges 9, les rampes de sulfatage 10, côté gauche position basse pour le travail, côté droit position haute pour la manœuvre;

La figure 4 est une vue par l'avant d'un côté arrière de tracteur représentant la tige 11, reliant le bras support de charrue avant 7, au plateau ou benne basculante 12.

RÉSUMÉ

L'invention a pour objet en addition au brevet principal des perfectionnements, remarquables par

[73.781/1.145.144]

— 2 —

2

les points suivants pris séparément ou en combinaison.

A. Le poste de conduite se place entre une roue avant et une arrière de même côté.

B. Les attaches des bras supports de charrues avant et arrière sont axés à la partie avant basse de chaque carter de roue motrice formant bâti.

C. La manœuvre des rampes de sulfate est commandée par les bras supports de charrues arrière.

D. Le basculage des plateaux ou bennes est commandé par les bras supports de charrues avant.

JEAN-MARIE BUCHE

3

