

DECISION DU COMMISSAIRE

EVIDENCE: Solution dictée par les exigences et l'usage final.

Les revendications en vue de faire breveter un élément de construction constitué de "Voitures de démolition" suffisamment comprimées pour avoir une "forte résistance à la traction et à la compression" ne semblent être qu'une question de mesure, dépendant de la capacité de la presse, comparée aux carrosseries les moins comprimées, reprises dans la déclaration (par opposition à une revendication qui spécifie un bloc de forme particulière d'une densité de "7 pieds cubes par tonne de véhicule"). Il est courant de comprimer du matériel de rebut sous forme de blocs et protéger ceux-ci de la corrosion en appliquant un produit imperméable tel que décrit dans la seconde déclaration concernant des blocs comprimés de déchets en vrac en vue de leur immersion dans une masse liquide. Prétendre que l'usage des parties métalliques et non métalliques des voitures de démolition offre des avantages surprenants au point de vue résistance semble n'être qu'un choix et une solution évidente dictée par l'usage final des éléments.

DECISION FINALE: Confirmée

La présente décision porte sur une demande de révision par le Commissaire des brevets de la Décision finale de l'examineur datée du 23 novembre 1972 au sujet de la demande no 043,363. Celle-ci a été déposée au nom de Warren D. Diederich et concerne une méthode d'utilisation des voitures de rebut.

Au cours de l'examen de la demande, qui a abouti à la Décision finale, l'examineur a rejeté les revendications 1 et 3 pour fait de notoriété publique et d'antériorité opposable à la demande, notamment par:

le brevet canadien 684,261	Endert	14 avril 1964
-------------------------------	--------	---------------

le brevet américain 3,330,088 (correspond au brevet français no 1,454,793 - 29 août 1966)	Dunlea	11 juillet 1967
---	--------	-----------------

L'examineur déclarait notamment dans sa décision:

Il est maintenu que les revendications 1 et 3 déjà présentées pour le produit sont jugées porter sur la même invention que la revendication annulée par le requérant à la suite de la Décision finale du 15 mars 1972. Les revendications sont fondées sur les mêmes limitations de la méthode qui consiste à comprimer une voiture en un bloc à la température ambiante et à recouvrir ce bloc d'une pellicule d'un produit résistant à l'air et à l'humidité, afin d'empêcher la corrosion.

Lr requérant soutient que la différence principale entre son invention et la technique antérieure réside dans l'obtention d'un bloc "de construction" supérieur. Toutefois, l'usage auquel un article est destiné n'est pas brevetable.

Compte tenu de la technique et de la renommée commune dont il est fait état dans la décision mentionnée co-dessus, le refus des revendications 1 et 3 est maintenu et celles-ci ne sont pas brevetables pour manque d'invention.

Dans sa réponse à la Décision finale, datée du 22 février 1973, le requérant déclarait en partie:

Dans sa réponse à la Décision finale, datée du 22 février 1973, le requérant déclarait en partie:

Les revendications du requérant ont été refusées sur la base des inventions d'Endert et de Dunlea. Toutefois, ni Endert ni Dunlea ne font mention d'un bloc de construction. Dans la référence à Endert, il ne s'agit que de comprimer de la ferraille afin d'en réduire la largeur et d'en faciliter l'introduction dans une machine à comprimer la ferraille qui la dirige vers un dispositif de cisaillement continu. En outre, Endert n'indique pas le degré de dislocation de la voiture avant la compression. La référence à Endert n'a donc pas beaucoup de valeur lorsqu'il s'agit de déterminer quelles parties de la voiture doivent être comprimées ou quelle méthode devrait être utilisée pour former un bloc de construction unitaire stable ayant une ductilité et une résistance à la compression relativement élevées. Dunlea ne parle que de la compression des rebuts en vrac et de leur enduisage aux fins disposition en milieu aqueux.

Il pourrait sembler que le fait de ne pas enlever les glaces et la garniture intérieure, de même que les autres matériaux relativement faibles, donnerait comme produit fini un bloc susceptible d'éclater ou de se séparer sous tension. Des essais démontrent de façon concluante que tel n'est pas le cas et que, en fait, un bloc fabriqué selon la méthode du requérant a pu résister à une tension égale à la force maximum exercée par l'appareil utilisé pour les essais, alors qu'un bloc fabriqué d'une voiture brûlée et dépouillée s'est séparé sous une force d'environ 25,000 livres. Le requérant estime que cela est dû au fait que l'extraction des matériaux métalliques relativement massifs ainsi que des parties non métalliques ne laisse que le métal très ductile utilisé pour l'emboutissage des tôles de la carrosserie. Ce métal a une très faible force de résistance à la tension ou la compression. En second lieu, le procédé qui consiste à chauffer l'automobile pour faire brûler la garniture intérieure et les autres matériaux combustibles et de faire fondre les glaces, pourrait constituer un genre de détrempe qui produit un métal plus tendre et ductile.

La présente demande porte sur une solution au problème de l'élimination des voitures de rebut, qui consiste à utiliser des presses en vue de comprimer les voitures en formes géométriques. Le point en litige c'est d'établir si l'objet des première et troisième revendications constitue un progrès technique brevetable. Les revendications se lisent comme suit:

1. Un "mono"-bloc de construction résistant aux conditions ambiantes ayant un haut degré de ductilité et de résistance à la compression, lequel bloc est formé d'une voiture de rebut comprimé à la température ambiante et comprend les matériaux métalliques relativement massifs et les parties non métalliques de la voiture, ledit bloc étant recouvert d'une pellicule continue d'un produit imperméable à l'air et à l'humidité.
3. Un "mono"-bloc de construction résistant aux conditions ambiantes et ayant un haut degré de ductilité et de résistance à la compression,

lequel bloc est formé d'une voiture de rebut comprimée à la température ambiante et comprend toutes les pièces de la voiture qui sont habituellement enlevées avant la compression, notamment la transmission, les essieux, la garniture intérieure et les glaces, ledit bloc étant recouvert d'une pellicule continue d'un produit imperméable à l'air et à l'humidité.

La référence à Endert mentionne l'utilisation d'une boîte de chargement pour une "presse à ferraille", destinée plus particulièrement à comprimer la ferraille de grande taille comme les carrosseries d'automobile. La carrosserie est déposée entre les mâchoires de la machine et comprimée aux dimensions voulues.

La référence à Dunlea mentionne une méthode d'élimination des rebuts en vrac par compression des déchets en ballots et l'application d'une pellicule imperméable sur la surface des ballots.

Il est à noter que la deuxième revendication n'a fait l'objet d'aucune objection. On estime donc qu'il y a eu progrès technique de la part du requérant. Néanmoins, dans le cas des autres revendications, le requérant ne doit pas revendiquer pour son invention une plus grande portée qu'elle n'en a. Parmi les nombreuses décisions rendues sur ce point, citons la déclaration de Thorson, P. sur 1 cas de Mineral Separation c. Noranda Mines Ltd. (1947) C. Ech D. 306.

L'inventeur peut restreindre autant qu'il le désire la portée de la revendication, dans le cadre de son invention mais il ne doit pas trop l'étendre. Il ne doit pas revendiquer ce qu'il n'a pas inventé, car il accaparerait ainsi une propriété qui ne lui appartient pas. Il s'ensuit qu'une revendication sera refusée si, en plus de revendiquer ce qui est nouveau et utile, elle revendique également quelque chose d'ancien ou d'inutile. (C'est nous qui soulignons).

Le fait que le bloc ait une ductilité et une résistance à la compression relativement élevées n'est qu'une question de degré en comparaison du produit faisant l'objet du brevet accordé à Endert, une "carrosserie d'automobile" comprimée. Il est évident que ce facteur dépend de la conception et de la capacité de la presse et il n'est pas considéré comme un élément brevetable.

Par conséquent, il est tenu pour ancien, une question de notoriété publique et de pratique traditionnelle, de comprimer de la ferraille, des contenants, textiles, papiers, appareils, automobiles, etc., qui ne sont plus en état de servir, en un bloc d'un volume sensiblement moindre et de plus forte densité,

sous une forme quelconque (Endert et Dunlea). Il est également de pratique usuelle de protéger le produit final contre la corrosion, la rouille, etc. par l'application d'une substance imperméable (Dunlea).

Le requérant présente comme argument que l'automobile n'est pas dépouillée de ses glaces, de la garniture intérieure et les autres matériaux légers, avant la compression. Toutefois, rien n'indique dans la référence à Endert qu'il y a dislocation de l'automobile avant la compression. L'usage particulier auquel on réserve le produit final indiquera quelles pièces il faut enlever. Par exemple, si l'automobile comprimée doit être utilisée pour la récupération et le raffinage de la ferraille, il est évident qu'il serait indiqué d'éliminer les matériaux indésirables comme la garniture intérieure et les glaces. Dans la situation actuelle, la présence de matériaux autres que le métal n'est pas critique. Comme il est indiqué dans l'exposé à la page 4, ligne 8: "il n'est pas nécessaire de brûler toutes les parties non métalliques ou d'enlever les glaces."

Par conséquent, le choix du type de déchets à comprimer, de leur condition et de leur composition est une question de préférence et un expédient dicté uniquement par les besoins et l'usage prévu pour la ferraille comprimée.

La Commission est donc convaincue que l'objet des revendications 1 et 3 ne présente pas un perfectionnement technique brevetable par rapport aux cas présentés ainsi qu'aux connaissances usuelles et recommande la confirmation du rejet par l'examineur des revendications 1 et 3.

Le président adjoint de la
Commission d'appel des brevets,

J.F. Hughes

Je souscris aux conclusions de la Commission d'appel des brevets et refuse de délivrer un brevet en ce qui concerne les revendications 1 et 3. Le demandeur peut en appeler de cette décision, conformément aux dispositions de l'article 44 de la Loi sur les brevets, dans les six mois.

Je confirme la décision.

Le Commissaire des brevets,
A.M. Laidlaw

Fait à Ottawa (Ontario)
Ce 14^e jour de mai 1973

Mandataire du demandeur

Smart et Biggar
C.P. 2999, bureau postal D
Ottawa (Ontario)
K1P 5Y6