

DECISION DU COMMISSAIRE

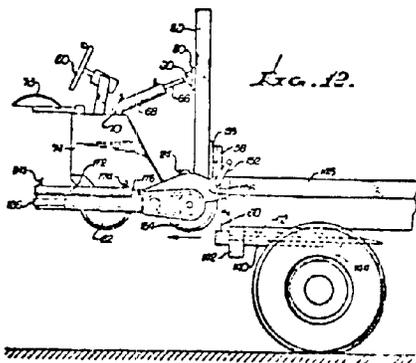
EVIDENCE: Chariot élévateur à fourche.

La fourche du chariot élévateur est actionnée vers le bas, ce qui lui permet de se hisser sur l'arrière de la plate-forme d'un camion muni des prises appropriées destinées à recevoir les fourchons. Le rejet de plusieurs revendications a été confirmé, à l'exception de deux qui constituent variment une contribution au progrès de la technique.

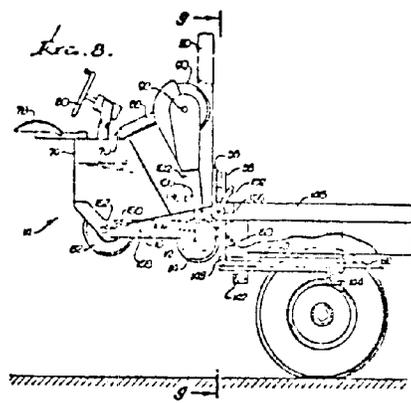
DECISION FINALE: confirmée en partie

La présente décision a trait à une demande de révision, par le Commissaire des brevets, de la décision finale de l'examinateur en date du 4 janvier 1977, portant sur la demande 187,240 (classe 214-1). La demande a été déposée le 3 décembre 1973, au nom de Tobias H.A. Grether, et est intitulée "Chariot élévateur à fourche". La Commission d'appel des brevets a tenu une audience le 26 avril 1978, à laquelle M.G. Fisk était le mandataire du demandeur.

L'invention a trait aux chariots élévateurs à fourche. Plus précisément, elle se rapporte aux chariots élévateurs dont la fourche est actionnée en directions ascendante et descendante, ce qui permet au chariot de se hisser de lui-même lorsque la fourche est actionnée en direction descendante, sur l'arrière de la plate-forme d'un camion muni des prises destinées à recevoir les fourchons du chariot élévateur. Ce dernier est équipé d'éléments porteurs de roues avant individuellement déployables au repleyables. La figure 12 ci-dessous illustre cette réalisation



Plus loin, la figure démontre le rôle des roues auxiliaires fixées à l'arrière de l'assemblage à pivot de chacun des éléments porteurs des roues avant.



Dans la décision finale, l'examinateur refuse la demande pour défaut de divulguer "un quelconque élément inédit" par rapport aux références suivantes:

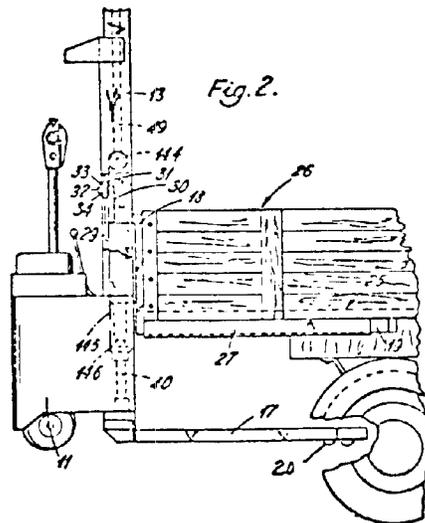
Américaines:

- | | | |
|-----------|--------------------|----------|
| 3,390,797 | le 12 juillet 1968 | Goodacre |
| 3,616,148 | le 14 juillet 1971 | Schaffer |

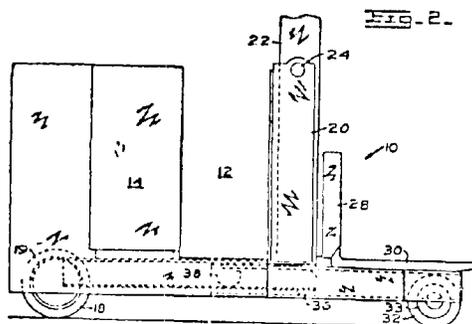
Britannique

- | | | |
|-----------|--------------------|--------|
| 1,239,148 | le 14 juillet 1971 | Winter |
|-----------|--------------------|--------|

Le brevet de Goodacre fait état d'un chariot élévateur à fourche avec mât fixé au bâti. La fourche est montée sur le mât pour le levage et la descente mécanique de la fourche. Aux fins du transport, la fourche s'insère dans les prises fixées au camion. Le chariot quitte alors le sol en abaissant la fourche à l'aide du moteur du chariot. Deux châssis accessoires fixes, sous les fourchons sont munis de galets 20 à leur extrémité. La figure 2 ci-dessous du présent brevet illustre cette invention:



Le brevet de Schaffer fait état d'un chariot élévateur à fourche dont l'empattement est réglable par le déploiement et le repliement de deux de ses roues 32, actionnées hydrauliquement, et glissant le long de l'axe longitudinal du chariot. Ces roues sont supportées par un châssis accessoire et demeurent reliées l'une à l'autre. Cette disposition assure une meilleure stabilité pour le transport des charges lourdes. La figure 2 ci-dessous du présent brevet représente cette invention:



Le brevet de Winter fait également état d'un chariot élévateur à fourche dont l'empattement peut se régler en déployant hydrauliquement deux des roues du chariot le long de l'axe longitudinal du véhicule. Cette disposition assure, elle aussi, une meilleure stabilité.

Dans la décision finale, l'examinateur ajoute, entre autres choses:

...

Toutes les revendications de la présente demande demeurent rejetées pour défaut de proposer le moindre élément inventif par rapport au brevet de Goodacre, étant donné que les leçons tirées de Schaffer et de Winter sont déjà bien connues.

Le chariot du brevet de Goodacre et celui revendiqué dans la présente demande fonctionnent de la même façon. La seule différence entre les deux réside dans le fait que les roues avant de celui du demandeur sont latéralement espacées, à l'extérieur des fourches, ce qui soulève un problème d'interférence entre le châssis accessoire et le camion.

Ce problème auquel Schaffer et Winter ont eu à faire face, s'est posé également au demandeur qui a dû recourir exactement à la même solution.

...

En réponse à la décision finale, le demandeur déclare (en partie):

...

La position du demandeur est la même que celle qu'il a prise dans sa lettre du 12 novembre 1976, en ce sens qu'il prétend toujours qu'il n'existe aucune suggestion, dans l'une ou l'autre des références, qui puisse permettre la combinaison formulée par l'examinateur en vue d'atteindre les résultats structuraux et fonctionnels offerts par la structure conçue par le demandeur, et reprise dans les revendications en cause. La seule référence qui divulgue un chariot élévateur pouvant se hisser sur le châssis d'un camion est celle du brevet 3,390,797. Ce levage est consécutif à l'abaissement des fourches à l'aide du moteur du chariot, alors que les roues avant sont placées directement sous les fourches selon la figure 3 du brevet. Mais cette structure est impuissante à réaliser le chargement d'un chariot élévateur à fourche sur un camion.

Le demandeur prétend que les revendications de la présente demande, exposant un ensemble d'éléments nouveaux et non évidents, constituent un progrès significatif dans la technique. Il prétend aussi que la combinaison de références invoquée par l'examinateur n'aurait pu être réalisée sans l'apport de la divulgation de la présente demande, ce qui démontre bien que cette demande comporte les caractères requis de brevetabilité.

...

La question à débattre devant la Commission est celle-ci: le demandeur propose-t-il vraiment un progrès technique brevetable?

A l'audience M. Fisk plaida avec vigueur qu'il s'agissait bien d'une invention, et qu'il restait seulement à déterminer la portée du monopole exercé par l'invention, tel que décrit dans les revendications. Il proclama aussi sa conviction que les revendications 3, 7, 8 et 9 étaient solidaires de la revendication 1. Il signala, entre autres choses, que le fait pour les éléments porteurs de roues de se reposer individuellement, c'est-à-dire, qu'un élément puisse se reposer alors que l'autre reste en place, tout ceci comporte des avantages certains, dont celui d'assurer une meilleure stabilité pour le transport des charges lourdes, ce qui facilite la manoeuvre et permet un meilleur accès pour le chargement ou le déchargement, en particulier lorsque les roues du camion nuisent aux roues avant du chariot élévateur à fourche. La demande vaut aussi valoir les avantages qu'offrent les roues auxiliaires fixées à l'arrière de l'assemblage à pivot des châssis accessoires, ce qui favorise l'équilibre du chariot élévateur, et facilite le chargement sur l'arrière de la

plate-forme du camion. Les roues auxiliaires touchent le sol automatiquement lorsque les éléments porteurs des roues avant pivotent vers l'arrière.

A l'examen, nous constatons que le brevet de Goodacre présente un important aspect de l'invention telle que décrite par le demandeur, c'est-à-dire, la présence d'une fourche motorisée actionnée vers le bas sur un chariot élévateur, permettant audit chariot de se hisser sur l'arrière de la plate-forme d'un camion équipé pour recevoir les fourchons (voir les figures 8 et 12 du brevet de Goodacre, supra).

Le brevet de Schaffer en divulgue clairement un autre aspect important, lorsqu'il présente un chariot élévateur à fourche avec empattement réglable qui assure une meilleure stabilité pendant le transport de charges lourdes (voir figure 2 du brevet de Schaffer, supra).

Cependant, après étude détaillée des références citées, nous ne trouvons aucune allusion à un chariot élévateur à fourche muni de deux roues avant reposant sur des éléments du châssis accessoire, et individuellement mobiles vers l'arrière jusqu'à un point adjacent à l'arrière de la fourche. En outre, il n'existe aucune indication quant à l'utilisation d'une roue auxiliaire fixée à l'arrière de l'assemblage à pivot de chacun des châssis accessoires. Bien que ces caractéristiques puissent paraître, au premier abord, relativement simples, nous sommes d'avis que les problèmes résolus et les avantages obtenus sont significatifs. Nous concluons donc qu'une véritable invention a été décrite dans la divulgation et illustrée dans les dessins. En d'autres termes, il existe une conception, un plan et un degré d'ingéniosité qui, à notre sens, constituent un progrès réel sur l'antériorité. Nous croyons que le vrai mérite réside surtout dans la conception ou dans l'intuition, la réalisation concrète devenant ainsi chose facile.

Examinons maintenant les revendications. La première se lit comme suit:

Chariot élévateur à fourche s'adaptant à une plate-forme de camion munie de prises pour fourchons, comportant l'amélioration suivante: chariot élévateur à fourche motorisée, muni d'un assemblage de châssis et d'une fourche avec paire de fourchons généralement horizontaux, de dispositifs

de support de ladite fourche pour le levage et la descente de la fourche actionnée par le moteur du chariot, la fourche étant installée à l'extrémité avant du chariot, des dispositifs sur roues supportant l'extrémité arrière du chariot, une paire de roues à l'extrémité avant du chariot et placées latéralement à l'extérieur de la fourche, ledit châssis du chariot élévateur comprenant un châssis principal et des pièces de châssis accessoire à rallonge avant supportant chacune lesdites paires de roues, chacune desdites pièces du châssis accessoire étant munie d'un assemblage mobile fixé au châssis principal à l'arrière de ladite paire de roues, les pièces du châssis accessoire et les roues étant mobiles à partir de la position de support du châssis principal jusqu'à une position relative à l'arrière, reliées au châssis principal et à la fourche pour permettre l'insertion des fourchons dans lesdites prises sur le châssis du camion, et le levage du chariot en imprimant à la fourche un mouvement de descente.

La revendication ne détermine pas la portée du monopole de l'invention en comparaison des constatations faites à la lumière de l'invention décrite dans le mémoire descriptif, compte tenu des leçons résultant de l'effet cumulatif de l'antériorité citée. Cette revendication ne couvre que les deux aspects importants, tel ou antérieurement établi, des leçons de l'antériorité citée, c'est-à-dire les dispositifs de levage et de descente de la fourche à l'aide du moteur du chariot, et le rôle d'un empattement réglable sur un chariot élévateur à fourche. M. Fisk soutient que la fourche est élevée et abaissée à l'aide d'une force hydraulique. A l'audience, le Commissaire a retenu ce fait, à titre d'expédient courant dans le métier. De toute façon, la source de puissance comme telle n'est pas pertinente à l'invention. La revendication établit les limites de la portée du monopole de l'invention en des termes très vagues, parce que l'antériorité exclut les différences innovatrices de la revendication. Nous recommandons le rejet de cette revendication. Nous convenons avec M. Fisk, que les revendications 3, 7, 8 et 9 devraient être abandonnées avec la revendication 1.

La revendication 2, subordonnée à la revendication 1, attire l'attention sur le fait que: "...chaque châssis accessoire supporte une roue auxiliaire à l'arrière de l'assemblage à pivot du châssis accessoire..." L'antériorité ne faisant aucune allusion à cette particularité: les avantages de cette caractéristique ont été étudiés. A notre avis, cette revendication, prise dans son entier, dégage un progrès brevetable dans la technique.

La revendication 4, subordonnée à la revendication 1, a trait à: "... une double puissance active " déjà invoquée dans la revendication 1, c'est-à-dire "... le levage et la descente de la fourche à l'aide du moteur du chariot..." La dernière partie de la revendication décrit un procédé relatif au fonctionnement de la fourche

qui s'abaisse sous l'action du moteur. Compte tenu de nos discussions précédentes, nous sommes d'avis que ceci ne détermine pas adéquatement les limites du monopole de l'invention. Cette revendication doit être refusée.

Les revendications 5 et 6, subordonnées à la revendication 1, n'ont trait qu'aux dispositifs de blocage ou de protection situés entre les châssis accessoires et le châssis principal. Ces caractéristiques ne rendent évidemment pas ces revendications acceptables par rapport à la revendication 1 refusée.

La revendication 10, indirectement subordonnée à la revendication 1, insiste sur "... le reploiement et le déploiement individuel des roues avant gauche et droite." Cette revendication, prise dans son entier, compte tenu de nos constatations précédentes, présente un sujet brevetable.

La revendication 11 n'a trait qu'aux dispositifs de réglage de la distance entre les roues avant et arrière du chariot élévateur. Elle doit être rejetée en raison des connaissances fournies par le brevet de Schaffer.

En résumé, nous sommes convaincus que le demandeur contribue à faire progresser la technique. Nous recommandons le retrait de la décision finale portant refus de la demande pour défaut d'inventivité, mais que les revendications 1, 3 à 9 et 11 soient rejetées et que les revendications 2 et 10 soient acceptées. Les revendications 2 et 10 doivent être soumises sous une forme appropriée, compte tenu du problème qui sera abordé aux termes de l'article 60 des Règlements sur les brevets. Cependant, certaines des revendications refusées peuvent être acceptables si on les subordonne adéquatement à l'une ou l'autre des revendications.

J.F. Hughes
Président adjoint,
Commission d'appel des brevets, Canada.

J'ai examiné la poursuite de la présente demande et je souscris à la recommandation de la Commission d'appel des brevets. En conséquence, je retire la décision finale, mais je refuse de délivrer un brevet en me fondant sur les revendications 1, 3 à 9 et 11. Toutefois, j'accepte les revendications 2 et 10 présentées sous une forme appropriée. Le demandeur dispose d'une période de six mois au cours de laquelle il pourra soumettre la modification, ou interjeter appel de la présente décision aux termes de l'article 44 de la Loi sur les brevets.

J.H.A. Gariépy
Commissaire des brevets

Fait à Hull (Québec)
le 5 mai 1978

Mandataire du demandeur
Gowling & Henderson
B.P. 466, terminal A
Ottawa, Ontario K1N 8S3