

COUR DE CASSATION
Audience publique du 5 juillet 2017

COMM.

Pourvoi n° B 15-20.554

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE,
FINANCIÈRE ET ÉCONOMIQUE, a rendu l'arrêt suivant :

Statuant sur le pourvoi formé par :

1° la société Bell Helicopter Textron Inc., société de droit américain,
dont le siège est [...] Texas (États-Unis),

2° la société Bell Helicopter Textron Canada Ltd, société de droit
canadien, dont le siège est [...] H3B 5H5, bureau 900, Montréal
(Canada),

contre l'arrêt rendu le 20 mars 2015 par la cour d'appel de Paris (pôle
5, chambre 2), dans le litige les opposant à la société Airbus
Helicopters, société par actions simplifiée, anciennement société
Eurocopter, dont le siège est aéroport international Marseille-
Provence, 13725 Marignane cedex,

défenderesse à la cassation ;

Les demanderesses invoquent, à l'appui de leur pourvoi, les six
moyens de cassation annexés au présent arrêt ;

Vu la communication faite au procureur général ;

LA COUR, en l'audience publique du 23 mai 2017, où étaient présents
: Mme Mouillard, président, Mme Darbois, conseiller rapporteur,
Mme Riffault-Silk, conseiller doyen, M. Graveline, greffier de
chambre ;

Sur le rapport de Mme Darbois, conseiller, les observations de Me
Bertrand, avocat des sociétés Bell Helicopter Textron Inc. et Bell
Helicopter Textron Canada Ltd, de la SCP Hémerly et Thomas-Raquin,
avocat de la société Airbus Helicopters, l'avis de M. Debacq, avocat
général, et après en avoir délibéré conformément à la loi ;

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Paris, 20 mars 2015), que la société
Airbus Helicopters, anciennement dénommée Eurocopter, ayant pour
activité la conception, la fabrication et la commercialisation
d'hélicoptères civils et militaires, est titulaire du brevet français n° 96
07156, déposé le 10 juin 1996, intitulé « train d'atterrissage à patins
pour hélicoptère » ; que cette invention, dite « train à moustache », a
été mise en oeuvre par cette société pour équiper ses appareils EC

120 et EC 130 et a fait l'objet de dépôts aux Etats-Unis et au Canada sous la priorité du brevet français ; qu'ayant constaté qu'une première version de l'hélicoptère Bell 429, équipée d'un « train à moustache », avait été présentée au public au mois de février 2007 au Canada par la société de droit américain Bell Helicopter Textron et la société de droit canadien Bell Helicopter Textron Canada (les sociétés Bell Helicopter), qui avaient préalablement loué un appareil EC 120, la société Airbus Helicopters a engagé une procédure contre la société Bell Helicopter Textron Canada devant les juridictions canadiennes ; que les sociétés Bell Helicopter ont présenté une seconde version de l'hélicoptère Bell 429 avec un train d'atterrissage modifié ; qu'estimant que les deux versions du train d'atterrissage de cet appareil contrefaisaient son brevet, la société Airbus Helicopters, après avoir fait dresser un constat d'huissier de justice sur les sites internet www.salon-du-bourget.fr, www.bellhelicopter.textron.com et www.rotor-aircraft.com et procéder à une saisie-contrefaçon, le 16 juin 2009, sur le stand des sociétés Bell Helicopter au salon international de l'aéronautique et de l'espace du Bourget, a assigné ces sociétés en contrefaçon des revendications 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 13 et 15 du brevet susvisé ; que les sociétés Bell Helicopter ont reconventionnellement demandé l'annulation de ces revendications et de la revendication 14 pour insuffisance de description, absence de nouveauté et défaut d'activité inventive, ainsi que l'annulation du procès-verbal de saisie-contrefaçon ;

Sur le premier moyen :

Attendu que les sociétés Bell Helicopter font grief à l'arrêt de rejeter la demande d'annulation du brevet français n° 96 07 156 de la société Airbus Helicopters, retenir que la deuxième version du train d'atterrissage équipant les hélicoptères Bell 429 contrefait par équivalence les revendications 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 13 et 15 de ce brevet et juger qu'elles se sont rendues coupables de contrefaçon de ces mêmes revendications alors, selon le moyen :

1°/ que l'étendue de la protection conférée par le brevet est déterminée par les revendications interprétées au besoin à la lumière de la description et des dessins ; qu'il résulte de la description du brevet que l'amélioration du comportement de l'hélicoptère en résonance au sol dans le mode de roulis doit être rapportée à la variante selon laquelle les points d'appui au sol de la traverse avant sont déportés longitudinalement vers l'avant de l'appareil par rapport aux points de fixation sur la structure de celui-ci, décalage vers l'arrière de la traverse avant, cette variante, représentée à la figure 11 e), faisant l'objet de la revendication dépendante n° 16 selon laquelle la traverse avant est décalée vers l'arrière par rapport à la délimitation avant du plan de contact des plages longitudinales d'appui des patins au sol ; que la revendication 15, combinée à la revendication principale 1, couvre une traverse avant décalée vers l'avant par rapport à la délimitation avant du plan de contact des plages longitudinales d'appui

des patins au sol, de sorte que l'amélioration du comportement de l'hélicoptère en résonance sol dans le mode de roulis est étrangère à la protection conférée par la combinaison de ces deux revendications ; que la cour d'appel, qui a constaté que seules les revendications 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 13, 14 et 15 étaient opposées, devait en déduire que l'amélioration du comportement de l'appareil en résonance au sol en raison du décalage vers l'arrière de la traverse avant était étrangère au jugement de l'action en contrefaçon exercée par la société Airbus Helicopters ; qu'en énonçant au contraire que le brevet couvrait les fonctions ayant pour but de répondre aux problèmes de la résonance au sol, notamment le fait que la traverse avant du train travaille en flexion sur plusieurs plans et en torsion, fonctions que la description du brevet rapportait uniquement au décalage vers l'arrière de la traverse avant, en écartant l'antériorité constituée par l'appareil XV-3 invoquée comme destructrice de la nouveauté au motif que cet appareil n'était pas soumis au phénomène de résonance au sol, en écartant les antériorités invoquées par les sociétés Bell Helicopter comme étant destructrices de l'activité inventive des revendications opposées pour la raison qu'elles recherchaient des solutions à des problèmes étrangers à celui de la résonance au sol et en décidant que la seconde version de l'appareil Bell 429 contrefaisait par équivalence le brevet au motif que celui-ci couvrait des fonctions techniques nouvelles tendant à résoudre le problème de la résonance au sol, la cour d'appel a méconnu l'étendue de la protection conférée par les revendications 1 et 15, seules opposées, en violation de l'article L. 613-2 du code de la propriété intellectuelle ;

2°/qu'en statuant comme elle l'a fait, la cour d'appel a dénaturé les termes du brevet, clairs et précis en ceci que l'amélioration du comportement de l'hélicoptère en résonance sol dans le mode de roulis était rapportée par la description, p. 3 lignes 1 à 11, à la variante couvrant le décalage vers l'arrière de la traverse avant, objet de la revendication 16 non opposée, violant ainsi l'article 1134 du code civil ;

Mais attendu qu'après avoir examiné la teneur de la description, l'arrêt relève, par motifs propres et adoptés, que le but de l'invention est de remédier à l'inconvénient majeur du système antérieur, qui présentait une grande rigidité se traduisant par des facteurs d'accélération élevés lors des atterrissages, une adaptation en fréquence difficile, relativement au phénomène dit de « résonance-sol » et un poids de l'atterrisseur assez élevé, en proposant un train d'atterrissage différent comportant, notamment, l'intégration de la traverse avant à la partie « patin », inclinée dans un plan vertical, placée en porte à faux vers l'avant ou l'arrière, qui assurera ainsi un rôle prépondérant pour l'absorption des forces engendrées lors des atterrissages durs et glissés ; qu'il ajoute que le brevet précise que par cette invention, les systèmes mécaniques anti-résonances au sol sont supprimés ; qu'en cet état, c'est sans méconnaître l'étendue de la protection conférée par les revendications 1 et 15 ni dénaturer les termes du brevet que la

cour d'appel en a, souverainement, apprécié la portée au regard de la description de l'invention ; que le moyen n'est pas fondé ;

Sur le deuxième moyen :

Attendu que les sociétés Bell Helicopter font grief à l'arrêt de rejeter la demande de nullité du brevet français n° 96 07 156 de la société Airbus Helicopters pour insuffisance de description alors, selon le moyen, que le brevet est déclaré nul s'il n'expose pas l'invention de façon suffisamment claire et complète pour qu'un homme du métier puisse l'exécuter ; qu'en se bornant à énoncer, pour refuser de prononcer la nullité du brevet pour insuffisance de description, que la description expliquait « en détail » comment réaliser une traverse avant décalée, présentait le matériau pouvant être utilisé, ses limites d'élasticité et des « détails de réalisation précis » et que les figures du brevet présentaient un train conforme à chacun des modes de réalisation des revendications de sorte que l'homme du métier était en mesure de reproduire l'invention à l'aide de ses connaissances et par des opérations matérielles ne revêtant pas de difficulté excessive sans s'expliquer, comme elle y était invitée, sur le fait que les revendications, la description et les figures du brevet ne comportaient aucune indication ni sur le degré d'inclinaison ni sur le rayon de courbure des deux zones de transition inclinées à double courbure des patins constituant ensemble une traverse avant intégrée de façon à parvenir à la réalisation d'un train amortissant mieux les chocs à l'atterrissage et permettant de réduire les inconvénients des trains de l'art antérieur dans les proportions mentionnées, fût-ce à titre indicatif, dans la description, la cour d'appel a privé sa décision de toute base légale au regard de l'article L. 613-25, b) du code de la propriété intellectuelle ;

Mais attendu que l'arrêt retient, d'abord, que la description du brevet explique en détail comment réaliser une traverse avant décalée vers l'avant et vers l'arrière, en présentant également le matériau qui peut être utilisé, ses limites d'élasticité et des détails de réalisation précis, et que les figures 1 et 11-e du brevet présentent un train d'atterrissage conforme à chacun des modes de réalisation des revendications et en déduit que l'homme du métier, avec l'aide de ses connaissances et par des opérations matérielles ne revêtant pas de difficultés excessives, est en mesure de reproduire l'invention ; qu'il retient, ensuite, que les objectifs chiffrés ayant, par l'emploi du terme « environ », été donnés de façon indicative, la preuve de leur exactitude n'a pas d'incidence sur la validité du brevet et qu'au surplus, la société Airbus Helicopters démontre les avoir atteints sur les appareils AS 350 et EC 130 ; qu'en l'état de ces appréciations, faisant ressortir que la description faite dans le texte du brevet, éclairée par les dessins, était suffisante, la cour d'appel, qui n'était pas tenue de suivre les parties dans le détail de leur argumentation, a légalement justifié sa décision ; que le moyen n'est pas fondé ;

Sur le troisième moyen :

Attendu que les sociétés Bell Helicopter font grief à l'arrêt de rejeter leur demande de nullité du procès-verbal de saisie-contrefaçon du 16 juin 2009 alors, selon le moyen :

1°/ que l'excès de pouvoir de l'huissier de justice qui méconnaît les limites de sa mission entache le procès-verbal de saisie-contrefaçon de nullité ; que pour écarter le moyen de nullité tiré de ce que l'huissier de justice n'avait pas, lors de la saisie-contrefaçon, procédé personnellement à certaines mesures, contrairement aux termes de l'ordonnance qui autorisait l'huissier à mesurer les trains d'atterrissage argués de contrefaçon et déterminer le matériau et les dimensions des tubes les composant à l'aide d'outils présents sur place ou apportés, la cour d'appel a énoncé que l'huissier avait précisé à la fin de son procès-verbal avoir lui-même effectué les constatations assisté par deux techniciens sans que les sociétés Bell Helicopter apportent aucun élément probant contraire et que rien n'indiquait dans le procès-verbal que les mesures n'avaient pas été effectuées par l'huissier mais par l'expert; qu'en statuant de la sorte sans s'expliquer, comme elle y était invitée, sur le fait, relevé par les premiers juges, que les photographies prises sur les lieux montraient que les mesures avaient été effectuées par une deuxième personne aidant l'huissier de justice, lequel s'était borné à constater le résultat de ces mesures qu'il n'avait pas personnellement effectuées, de sorte que les photographies du procès-verbal lui-même démontraient que certaines mesures avaient été effectuées par une autre personne que l'huissier, la cour d'appel a privé sa décision de toute base légale au regard de l'article L. 615-5 du code de la propriété intellectuelle ;

2°/ qu'il résulte de l'article L. 615-5 du code de la propriété intellectuelle, selon lequel l'huissier de justice peut le cas échéant être assisté d'experts, que, s'il n'est pas interdit à l'huissier de transcrire, en tout ou partie, lors de la saisie, la description technique faite par l'expert qui l'assiste régulièrement dans ses opérations, il appartient à l'huissier de distinguer clairement dans son procès-verbal ce qui relève de ses constatations personnelles et ce qui relève des constatations de l'expert ; qu'après avoir constaté que l'huissier de justice était assisté d'experts lors de la saisie, que l'auteur de la réalisation des constatations était identifié, dans le procès-verbal de saisie, par le pronom personnel à la première personne du pluriel, « nous », l'emploi du pronom personnel à la première personne du singulier étant réservé aux opérations ayant précédé la description proprement dite, et que la description comportait l'emploi de termes techniques, d'ailleurs empruntés au brevet, la cour d'appel devait en déduire que le procès-verbal de saisie ne permettait pas de faire le départ entre les constatations personnelles de l'huissier et celles des experts, ce qui entachait le procès-verbal de saisie de nullité ; qu'en rejetant au contraire la demande de nullité du procès-verbal de saisie,

la cour d'appel a violé l'article L. 615-5 du code de la propriété intellectuelle ;

3°/ qu'en énonçant que, dans la description des éléments structurels du train d'atterrissage, l'huissier de justice avait employé « des termes d'appréhension simple » puis en faisant état de l'emploi par l'huissier de « termes techniques issus du brevet », la cour d'appel a entaché sa décision d'une contradiction qui la prive de motifs en violation de l'article 455 du code de procédure civile ;

Mais attendu, d'une part, que la cour d'appel a retenu que l'assistance purement matérielle des experts sous son contrôle, lors de l'exécution par l'huissier des mesures, n'est pas de nature à vicier ses propres opérations ; qu'elle est en outre réputée avoir adopté les motifs non contraires des premiers juges qui, après avoir relevé que les photographies prises sur les lieux montraient que les opérations de mesures avaient été effectuées par une deuxième personne aidant l'huissier de justice et énoncé la relation des opérations de mesurage faite par celui-ci dans son procès-verbal, ont retenu qu'il apparaissait ainsi que l'huissier de justice avait constaté la mesure autorisée, et ce, conformément aux dispositions de la requête, et que le fait qu'il avait été aidé par un expert l'assistant pour tenir le fil à plomb n'était pas de nature à établir que celui-ci avait outrepassé sa mission d'assistance ;

Attendu, d'autre part, qu'ayant, par motifs propres et adoptés, relevé que le terme « nous » avait été utilisé par l'huissier de justice pour la relation des opérations de constatation, lesquelles avaient été effectuées en présence des techniciens de la société Bell Textron, de ses représentants et des experts, dont il avait été autorisé à se faire assister, tandis que le terme « je » l'avait été dans les actes de signification de la requête et de l'ordonnance et de clôture du procès-verbal de saisie-contrefaçon, la cour d'appel a pu en déduire que, s'agissant d'une formulation usuelle, l'emploi du terme « nous » n'était pas de nature à établir que l'huissier de justice n'avait pas procédé lui-même aux opérations de saisie-contrefaçon avec l'assistance des experts ;

Et attendu, enfin, qu'ayant relevé que l'huissier instrumentaire avait, concernant la description des éléments structurels du train d'atterrissage, employé des termes simples et retenu que ses opérations avaient nécessairement été précédées d'une prise de connaissance du brevet lui permettant d'effectuer ses opérations, la cour d'appel a pu, sans se contredire, considérer que, dans ces circonstances, l'emploi par l'huissier de termes techniques issus du brevet n'était pas de nature à établir qu'il n'avait pas lui-même effectué ses opérations ;

D'où il suit que le moyen, qui manque en fait en sa première branche, n'est pas fondé pour le surplus ;

Sur le quatrième moyen :

Attendu que les sociétés Bell Helicopter font grief à l'arrêt de dire que la première version du train d'atterrissage équipant les hélicoptères Bell 429 reproduit de façon littérale les caractéristiques des revendications 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 13 et 15 du brevet français n° 96 07 156 dont la société Airbus Helicopters est titulaire et qu'elles se sont rendues coupables de contrefaçon de ces revendications en « offrant, important, offrant à la vente et détenant en France » des appareils Bell 429 première version alors, selon le moyen :

1°/ que l'article L. 613-3 du code de la propriété intellectuelle interdit notamment, à défaut de consentement du propriétaire du brevet, l'offre du produit objet de ce brevet ; que n'avait pas le caractère d'une offre, au sens de ce texte, le fait d'avoir présenté, dans un cadre privé et dans le cercle étroit de spécialistes, un simple prototype qui n'avait pas encore volé, ayant fait l'objet par la suite de plusieurs modifications et qui, en l'absence de toute certification préalable, ne pouvait faire l'objet d'aucune mise sur le marché, ce fait ne correspondant ni à une mise dans le commerce ni même à un acte préparatoire à une telle mise dans le commerce ; qu'en décidant le contraire au motif que l'offre en vente s'entendait de toute opération matérielle tendant à mettre un produit en contact avec la clientèle potentielle et à préparer la mise dans le commerce même si ce produit, non encore homologué, ne pouvait être commercialisé, la cour d'appel, qui a statué en considération d'une définition erronée de l'offre au sens de l'article L. 613-3 du code de la propriété intellectuelle, a violé ce texte par fausse qualification ;

2°/qu'en admettant qu'un acte préparatoire à la mise dans le commerce puisse constituer une offre au sens de l'article L. 613-3 du code de la propriété intellectuelle, cette mise dans le commerce doit porter sur l'objet argué de contrefaçon ; qu'après avoir constaté que la présentation de la première version du train, en France et à l'étranger, avait été suivie à bref délai de la commercialisation de la deuxième version de l'appareil dont l'homologation avait été obtenue sur la base des tests réalisés avec la première version, la cour d'appel devait en déduire que les actes de présentation de la première version avaient le caractère d'actes préparatoires à la commercialisation de la deuxième version et ne pouvaient donc constituer une offre portant sur la première version, qui constituait un objet différent, sans méconnaître la portée de ses propres constatations, violant ainsi l'article L. 613-3 du code de la propriété intellectuelle par fausse application ;

3°/ que seule une atteinte au droit protégé par le brevet commise sur le territoire que le propriétaire du brevet s'est réservé peut constituer un acte de contrefaçon engageant la responsabilité de son auteur ; que la cour d'appel, qui a décidé que la proposition à la vente « à l'étranger », dans le catalogue des sociétés Bell Helicopter dès 2005

et 2006, de l'appareil Bell 429 équipé de la première version du train d'atterrissage, et la présentation de ce même appareil au salon Heli-Expo à Houston, USA, et au forum annuel de l'American Helicopter Society à Montréal Canada avaient le caractère d'offres du produit objet du brevet constituant des actes de contrefaçon en l'absence de consentement du propriétaire du brevet, a violé le principe de territorialité du droit de brevet, ensemble les articles L. 613-3 et L. 615-1 du code de la propriété intellectuelle ;

4°/ que les droits conférés par le brevet ne s'étendent pas aux actes accomplis dans un cadre privé et à des fins non commerciales ; que, pour considérer qu'une présentation effectuée par les sociétés Bell Helicopter le 15 septembre 2005 à Toussus-le-Noble portant sur le prototype d'un appareil équipé de la première version du train d'atterrissage n'avait pas un caractère confidentiel mais celui d'une présentation publique et par conséquent celui d'une offre au sens de l'article L. 613-3 du code de la propriété intellectuelle, la cour d'appel s'est fondée sur les mentions d'un site internet « www.helimat.free.fr » dont elle a constaté qu'il était celui « d'un particulier » ; qu'en statuant de la sorte, la cour d'appel, qui devait considérer au contraire que cette divulgation, étrangère aux sociétés Bell Helicopter, ne correspondait à aucun acte accompli par ces sociétés sur l'objet de l'invention brevetée en dehors d'un cadre privé et à des fins non commerciales et qu'elle ne pouvait avoir le caractère d'une offre émanant de celles-ci portant sur le produit objet du brevet, a violé les articles L. 613-3, L. 613-5 a) et L. 615-1 du code de la propriété intellectuelle ;

5°/ que pour retenir l'existence d'une présentation au public constitutive d'une offre au sens de l'article L. 613-3 du code de la propriété intellectuelle, la cour d'appel s'est fondée en outre sur le site internet « consultable en France » de la société Rotor & Aircraft dont elle a énoncé qu'elle serait le distributeur et le représentant des sociétés Bell Helicopter en France ; qu'en statuant de la sorte sans s'expliquer, comme elle y était invitée, sur le fait, expressément relevé par les premiers juges, qu'aucune des photographies reproduites sur ce site ne permettait de savoir de quel train étaient équipés les hélicoptères Bell 429 présentés par la société Rotor & Aircraft, la cour d'appel a privé sa décision de toute base légale au regard des articles L. 613-3 et L. 615-1 du code de la propriété intellectuelle ;

6°/qu'après avoir elle-même constaté que le procès-verbal de saisie-contrefaçon établi lors du salon du Bourget n'avait pas permis de décrire avec précision le train d'atterrissage d'un prototype présenté lors de ce salon, la cour d'appel devait en déduire que la preuve d'une présentation et par conséquent celle d'une offre à la vente du train d'atterrissage dans sa première version lors de ce salon n'avait pas été rapportée ; qu'en décidant le contraire, elle a violé par fausse application les articles L. 613-3 et L. 615-1 du code de la propriété intellectuelle ;

7°/ que les droits conférés par le brevet ne s'étendent pas aux actes accomplis à titre expérimental qui portent sur l'objet de l'invention ; que le caractère expérimental des actes peut correspondre à la seule utilisation de l'objet de l'invention afin d'en observer le comportement en dehors de tout test scientifique ou technique ou de tout acte de recherche ; que la cour d'appel qui, pour écarter l'exception de caractère expérimental invoquée en tout état de cause par les sociétés Bell Helicopter, a énoncé qu'aucun test scientifique ni aucun acte de recherche n'avait été réalisé lors de la présentation de la première version du train d'atterrissage, dont la seule utilisation pouvait pourtant correspondre à un usage expérimental exclusif de toute contrefaçon par offre de vente, a violé l'article L. 613-5, b) du code de la propriété intellectuelle ;

Mais attendu, en premier lieu, que les dispositions de l'article L. 613-3 du code de la propriété intellectuelle distinguant l'offre de la mise dans le commerce, fait l'exacte application de ce texte l'arrêt qui énonce que constitue une offre, au sens de cet article, toute opération matérielle tendant à préparer la clientèle potentielle à la commercialisation prochaine du produit, même s'il est encore au stade de prototype non homologué, dans la mesure où la présentation du produit sous forme de prototype est susceptible de détourner une partie de la clientèle du produit breveté ;

Attendu, en deuxième lieu, que, sous le couvert du grief infondé de violation par fausse application de la loi, le moyen, pris en sa deuxième branche, ne tend qu'à remettre en cause l'appréciation souveraine par les juges du fond de l'intention des sociétés Bell Helicopter, à la date de la présentation du prototype le 15 septembre 2005, de commercialiser, en France, l'hélicoptère équipé de la première version du train d'atterrissage, caractérisant ainsi l'offre d'un produit contrefaisant au sens de l'article L. 613-3 du code de la propriété intellectuelle ;

Attendu, en troisième lieu, qu'en soulignant, pour caractériser l'offre en France de cet appareil, que, lorsque sa maquette fut présentée le 15 septembre 2005 à Toussus-le-Noble, l'hélicoptère Bell 429 équipé de la première version du train d'atterrissage, qui figurait au catalogue des sociétés Bell Helicopter dès 2005, était déjà proposé à la vente à l'étranger, et que cette présentation en France avait été précédée de présentations aux États-Unis et au Canada en vue de sa commercialisation, la cour d'appel, qui n'a pas dit que ces faits étaient constitutifs d'actes de contrefaçon commis en France, n'a pas méconnu le principe de territorialité du droit de brevet ; que le grief de la troisième branche, qui postule le contraire, n'est pas fondé ;

Attendu, en quatrième lieu, que, sous le couvert des griefs infondés de violations de la loi et de manque de base légale, le moyen, pris en ses quatrième à sixième branches, ne tend qu'à remettre en cause les motifs par lesquels les juges du fond, appréciant souverainement la

réalité de la présentation au public, en France, de l'hélicoptère Bell 429 équipé de la première version du train d'atterrissage, caractérisant son offre, d'une part, à Toussus-le-Noble le 15 septembre 2005, d'autre part, sur le site internet consultable en France d'une société représentant dans ce pays les sociétés Bell Helicopter et, enfin, au salon professionnel du Bourget le 16 septembre 2009, ont écarté l'exception des actes accomplis dans un cadre privé et à des fins non commerciales, prévue par l'article L. 613-5, a) du code de la propriété intellectuelle ;

Et attendu, en dernier lieu, qu'ayant constaté, d'abord, qu'aucun travail de recherches n'avait été accompli et qu'il n'avait été communiqué aucun document établissant que des essais expérimentaux avaient été effectués à l'occasion de la présentation de l'appareil dans sa première version le 15 septembre 2005 et, ensuite, qu'aucun test scientifique n'avait été réalisé lors de sa présentation au salon du Bourget, la cour d'appel a pu écarter l'exception des actes accomplis à titre expérimental, prévue par l'article L. 613-5, b) du code de la propriété intellectuelle ;

D'où il suit que le moyen n'est fondé en aucune de ses branches ;

Sur le cinquième moyen, pris en ses deuxième, sixième et huitième à dix-septième branches :

Attendu que les sociétés Bell Helicopter font grief à l'arrêt de décider que la deuxième version du train d'atterrissage équipant les hélicoptères Bell 429 reproduisait les caractéristiques des revendications 1 et 15 du brevet d'invention n° 96 07 156 dont est titulaire la société Airbus Helicopters par équivalence et qu'elles se sont rendues coupables de contrefaçon de ces revendications alors, selon le moyen :

1°/ qu'il ne peut y avoir contrefaçon par équivalence que lorsque l'objet breveté n'est pas reproduit dans la même forme, la contrefaçon étant alors réalisée par l'identité de la fonction exercée par les moyens des objets en présence ; que la cour d'appel, dont les motifs reposent tout à la fois sur une contrefaçon par reproduction littérale des revendications 1 et 15 du brevet et sur une contrefaçon par équivalence de ces mêmes revendications et qui laissent ainsi incertain le fondement juridique de la décision, plaçant la Cour de cassation dans l'impossibilité d'exercer son contrôle, a entaché sa décision d'une contradiction qui la prive de motifs en violation de l'article 455 du code de procédure civile ;

2°/ que dans des conclusions demeurées sans réponse, signifiées le 8 janvier 2015, les sociétés Bell Helicopter faisaient valoir que, parmi les trois « fonctions » dont la société Airbus Helicopters revendiquait le faisceau, la « fonction » relative à la liaison de la traverse avant à la structure de l'appareil était étrangère aux caractéristiques couvertes

par la revendication 1 et que la « fonction » relative au fait que la traverse avant ne travaillait plus en flexion dans un seul plan sensiblement vertical mais travaillait en flexion dans plusieurs plans et en torsion, inhérente au mode de réalisation dans laquelle la traverse avant est décalée vers l'arrière, mode de réalisation faisant l'objet de la revendication 16 non-opposée, était étrangère aux caractéristiques couvertes par les revendications 1 et 15, opposées, protégeant un décalage vers l'avant de la traverse ; que la cour d'appel, qui a défini ainsi les fonctions techniques dont la reproduction aurait traduit une contrefaçon par équivalence : « traverse avant du train dont la présence des zones inclinées de transition à double courbure, en porte-à-faux, qui travaille en flexion sur plusieurs plans et en torsion, liée à la structure de l'appareil qui transmet une partie des efforts vers les patins », sans répondre aux conclusions qui précèdent a privé sa décision de motifs, en violation de l'article 455 du code de procédure civile ;

3°/ que la cour d'appel ne pouvait, sans entacher sa décision d'une contradiction, énoncer que les trains de l'art antérieur ne comportaient pas de zone de transition inclinée, pour en déduire qu'ils ne pouvaient exercer les fonctions revendiquées par le brevet, après avoir constaté que, dans les trains classiques, la traverse était rapportée aux patins par un manchon et que cette même configuration, reproduite dans le train critiqué, dans lequel la traverse est rapportée aux patins par un manchon, correspondait à une zone de transition inclinée dans laquelle le manchon lui-même constituait l'inclinaison ; que cette contradiction prive l'arrêt de motifs, en violation de l'article 455 du code de procédure civile ;

4°/ que dans des conclusions demeurées sans réponse, signifiées le 8 janvier 2015, les sociétés Bell Helicopter démontraient que la transmission vers les patins des efforts s'exerçant sur la traverse était connue de l'art antérieur comme le démontrait le passage de la description du brevet, p. 11 lignes 1 à 11, décrivant le comportement mécanique à l'atterrissage des trains de l'art antérieur par comparaison avec celui du train couvert par le brevet et comme le démontrait le brevet d'invention du 29 août 1968, correspondant à la pièce adverse n° 49, montrant la distribution des efforts par rapport aux différents éléments du train d'atterrissage et plus particulièrement la transmission des efforts des traverses sur les patins ; qu'en se bornant à énoncer, sans répondre à ces conclusions ni les analyser, que les fonctions couvertes par le brevet étaient « nouvelles », la cour d'appel a privé sa décision de motifs en violation de l'article 455 du code de procédure civile ;

5°/ que les brevets antérieurs n° 91 05 524 et 91 05 525 communiqués par les sociétés Bell Helicopter pour démontrer que les fonctions revendiquées étaient connues de l'art antérieur faisaient état d'un travail en torsion de la traverse, brevet n° 91 05 525 p. 8, brevet n° 91 05 525 p. 4, et d'un travail de la traverse en flexion dans le plan

horizontal et dans le plan vertical, brevet n° 91 05 524 p.11 et brevet n° 91 05 525 pp. 4, 6 et 18 ; que la cour d'appel qui a énoncé que, dans les documents communiqués par les sociétés Bell Helicopter, les trains conventionnels travaillaient, à la différence de celui de l'invention, en flexion sur un seul plan, a dénaturé les brevets n° 91 05 524 et 91 05 525, en violation de l'article 1134 du code civil ;

6°/ qu'il y a contrefaçon par équivalence lorsque deux moyens de forme différente remplissent la même fonction ; que la contrefaçon par équivalence suppose que la fonction du moyen couvert par le brevet ne soit pas connue de l'art antérieur ; qu'une invention peut être nouvelle sous le rapport de la brevetabilité et comporter des moyens qui, différant par leur forme des moyens de l'art antérieur, couvrent une fonction identique ; que pour écarter comme n'étant pas pertinents les documents communiqués par les sociétés Bell Helicopter pour démontrer que les fonctions exercées par les zones de transition inclinées du brevet étaient connues des trains d'atterrissage de l'art antérieur, la cour d'appel a énoncé que les trains conventionnels ne comportaient pas de zone de transition inclinée et qu'il avait été établi précédemment que l'invention brevetée était nouvelle ; qu'en statuant de la sorte au prix d'une confusion entre la condition de nouveauté du brevet sous le rapport de la brevetabilité et la condition, requise sous le rapport de la contrefaçon par équivalence, que la fonction exercée par le moyen ne soit pas connue de l'art antérieur, la cour d'appel a violé l'article L. 615-1 du code de la propriété intellectuelle ;

7°/ que la contrefaçon par équivalence est réalisée lorsque deux moyens de forme différente remplissent la même fonction ; que la cour d'appel qui, pour décider que le train équipant l'appareil Bell 429 des sociétés Bell Helicopter constituait la contrefaçon par équivalence du brevet, a retenu que le train critiqué présentait une zone de transition inclinée à double changement de direction plaçant la traverse avant en porte-à-faux, le manchon reliant, dans le train critiqué, la traverse aux patins constituant, selon la cour d'appel, la première inclinaison de la zone de transition ; qu'en statuant par de tels motifs de nature à caractériser, le cas échéant, une reproduction des moyens du brevet dans leur forme et non une reproduction des fonctions exercées par des moyens de forme différente, la cour d'appel a statué par des motifs inopérants et impropres à caractériser l'existence d'une contrefaçon par équivalence, privant ainsi sa décision de toute base légale au regard de l'article L. 615-1 du code de la propriété intellectuelle ;

8°/ que c'est au propriétaire du brevet, qui entend démontrer que l'objet critiqué constitue la contrefaçon par équivalence de son titre, qu'il appartient de démontrer que les fonctions dont il soutient qu'elles seraient reproduites procurent les mêmes résultats ; que la cour d'appel qui, pour retenir une équivalence des résultats entre la seconde version du train équipant l'appareil Bell 429 des sociétés Bell Helicopter et la première version, dont elle a retenu qu'elle constituait une reproduction littérale du train objet des revendications 1 et 15 du

brevet, a énoncé, au demeurant à tort, qu'aucune analyse pertinente n'était communiquée par les sociétés Bell Helicopter démontrant l'absence d'équivalence de résultat entre les deux trains, qu'aucun document ne démontrait l'existence d'une rigidité globale plus importante que la première version du train d'atterrissage et que seul était établi par les documents communiqués par les sociétés Bell Helicopter un déplacement des zones de rigidité, a inversé la charge de la preuve et violé l'article 1315 du code civil ;

9°/ que les sociétés Bell Helicopter, bien que la charge de la preuve ne leur incombât pas, démontraient dans leurs conclusions signifiées le 8 janvier 2015 que le train protégé par le brevet français et la deuxième version du train du Bell 429 ne fonctionnaient pas de manière équivalente, la présence d'un manchon au lieu de la courbure revendiquée par le brevet correspondant à une augmentation de la rigidité globale du train d'atterrissage, en se fondant sur une étude réalisée par le docteur G à partir de l'appareil lui-même, et non comme les simulations produites par la société Airbus Helicopters à partir d'un simple modèle ; que la cour d'appel, dont la décision ne comporte aucune mention de l'étude du docteur G, ne pouvait énoncer qu'aucune analyse contraire pertinente n'était communiquée par les sociétés intimées démontrant l'absence d'équivalence de résultat entre les deux versions sans méconnaître les termes du litige tels qu'ils étaient fixés par ces conclusions et la pièce régulièrement communiquée et produite, violant ainsi l'article 4 du code de procédure civile ;

10°/ que la cour d'appel, qui a elle-même constaté que, dans les trains d'atterrissage classiques, la traverse est rapportée aux patins au moyen d'un manchon ne pouvait énoncer qu'aucun document ne démontrait l'existence, dans la deuxième version du train dans lequel elle a constaté que la traverse était rapportée aux patins au moyen d'un manchon, d'une rigidité globale plus importante sans s'expliquer sur les mentions de la description du brevet dans laquelle il était indiqué que l'invention se proposait de remédier à « la grande rigidité du système » constituant l'inconvénient majeur des trains d'atterrissage classiques et que, dans le train selon l'invention, il était possible de « mieux amortir les chocs à l'atterrissage » grâce à une plus grande déformation de la traverse avant en flexion et grâce à sa rotation, autorisée par la flexion élastique des zones de transition, la plus grande déformation de la traverse permettant de réduire la rigidité d'un train à traverse intégrée par rapport à un train à traverse rapportée ; que faute de l'avoir fait, la cour d'appel a privé sa décision de toute base légale au regard de l'article L. 615-1 du code de la propriété intellectuelle ;

11°/ que la cour d'appel ne pouvait se borner à énoncer que M. Robert G, responsable au sein des sociétés Bell Helicopter, avait reconnu, lors de son audition devant la juridiction canadienne, que l'objectif poursuivi était d'obtenir un train d'atterrissage ayant le même

comportement que la première version, ce train, même altéré par rapport à l'invention, résolvant le problème de la résonance au sol avec un train d'atterrissage restant plus léger que les trains traditionnels, cette considération ne pouvant suppléer à la constatation positive, seule de nature à conférer un fondement à l'arrêt attaqué, de l'équivalence technique du comportement des deux versions du train, et se rapportant en outre au comportement de l'hélicoptère en résonance au sol, objet de la revendication 16 du brevet et étranger aux revendications opposées au soutien de l'action en contrefaçon ; que la cour d'appel qui a statué par des motifs inopérants a privé sa décision de toute base légale au regard de l'article L. 615-1 du code de la propriété intellectuelle ;

12°/ que l'aveu exige de la part de son auteur une manifestation non équivoque de sa volonté de reconnaître pour vrai un fait de nature à produire contre lui des conséquences juridiques ; que la poursuite des tests d'accréditation avec des modèles Bell 429 équipés d'un train de forme luge à seule fin de valider leur outil logiciel, comme elles en justifiaient en produisant l'attestation du directeur de recherche et développement de la société Bell Helicopter Textron, n'avait nullement le caractère d'une manifestation non équivoque de la volonté des sociétés Bell Helicopter de reconnaître pour vrai le fait de l'équivalence de comportement des deux versions du train et n'avait donc pas le caractère d'un aveu ; qu'en jugeant le contraire, la cour d'appel a violé l'article 1354 du code civil ;

Mais attendu, en premier lieu, que c'est sans contradiction qu'après avoir constaté la reproduction de certains éléments des revendications 1 et 15 du brevet dans la deuxième version du train d'atterrissage de l'hélicoptère Bell 429, et relevé des différences de forme des moyens mis en œuvre, l'arrêt en déduit que cette version ne constitue pas une reproduction littérale des caractéristiques desdites revendications, mais que, remplissant les mêmes fonctions en vue du même résultat que l'invention, elle en constitue la contrefaçon par équivalence ;

Attendu, en deuxième lieu, qu'en retenant, au terme d'une interprétation souveraine de leur portée, que les fonctions techniques mises en œuvre par les revendications 1 et 15 consistent en une « traverse avant du train dont la présence des zones inclinées de transition à double courbure, en porte-à-faux, qui travaille en flexion sur plusieurs plans et en torsion, liée à la structure de l'appareil qui transmet une partie des efforts vers les patins », la cour d'appel a ainsi répondu, en les écartant, aux conclusions des sociétés Bell Helicopter qui soutenaient au contraire que de telles fonctions étaient étrangères à ces revendications ;

Attendu, en troisième lieu, qu'ayant constaté que, la traverse avant de la deuxième version du train d'atterrissage de l'hélicoptère Bell 429 étant intégrée à la zone de patin pour former un tout fonctionnel, ce train se démarquait des trains d'atterrissage classiques dont les

traverses sont rapportées par des manchons et ne forment pas un tout fonctionnel, c'est sans contradiction que l'arrêt relève que la deuxième version du train d'atterrissage de l'hélicoptère Bell 429 comporte une zone de transition inclinée tandis que les trains d'atterrissage antérieurs au brevet n'en comportaient pas ;

Attendu, en quatrième lieu, qu'en retenant, après avoir considéré que les documents communiqués par les sociétés Bell Helicopter pour soutenir que les fonctions assurées par les zones de transition inclinées du brevet Airbus Helicopters étaient connues des trains d'atterrissage antérieurs ne sont pas pertinents puisque, dans ces documents, les trains conventionnels, qui ne contiennent pas de zone de transition inclinée, travaillent, à la différence de l'invention, en flexion sur un seul plan, que les fonctions techniques mises en œuvre par les revendications 1 et 15 sont nouvelles, la cour d'appel, qui s'est livrée à une interprétation, exclusive de dénaturation, des brevets antérieurs n° 91 05 524 et 91 05 525 communiqués par les sociétés Bell Helicopter, que leur ambiguïté rendait nécessaire, et abstraction faite du motif surabondant critiqué par la sixième branche, par lequel elle s'est référée à la nouveauté de l'invention précédemment retenue, a ainsi répondu, en les écartant, aux conclusions de ces sociétés qui soutenaient que de telles fonctions n'étaient pas nouvelles ;

Attendu, en cinquième lieu, qu'après avoir relevé que la deuxième version du train d'atterrissage de l'hélicoptère Bell 429 comportait, par rapport aux revendications 1 et 15 du brevet, des différences de forme des moyens mis en œuvre, tenant à l'adjonction de patins et à l'existence de modifications de positionnement sur la première courbure et de dimensions des manchons, l'arrêt retient que cette deuxième version, malgré la présence d'un manchon situé sur la première zone de transition et l'ajout d'une spatule à l'extrémité avant du patin, remplit les mêmes fonctions en vue du même résultat que l'invention ; qu'il retient en outre que ce nouveau manchon, situé sur la première zone de transition, constitue lui-même la première inclinaison, dans la mesure où se trouve toujours, à l'avant des patins, une zone de transition inclinée à double changement de direction plaçant la traverse avant en porte-à-faux, ladite traverse avant étant intégrée, au sens du brevet ; qu'ayant déduit de ces constatations et appréciations que la fonction exercée par cette forme différente des moyens procurait les mêmes avantages en vue du même résultat et qu'ainsi, la contrefaçon par équivalence était constituée, la cour d'appel a légalement justifié sa décision ;

Attendu, en sixième lieu, qu'après avoir constaté que la société Airbus Helicopters, pour confirmer l'équivalence des résultats, avait communiqué des simulations réalisées par l'un des inventeurs du brevet, M. P, desquelles il ressortait que les deux trains d'atterrissage réagissaient de façon identique du point de vue statique et dynamique, tant en mode tangage qu'en mode roulis, les deux configurations ayant les mêmes qualités d'absorption d'énergie et ces deux trains

s'adaptant aux mêmes appareils, l'arrêt relève, d'abord, que le bien-fondé de la méthodologie a été reconnu et les conclusions de ces simulations approuvées par M. M, professeur à l'École nationale supérieure d'arts et métiers et auteur d'ouvrages sur les phénomènes de résonance au sol des hélicoptères, et, ensuite, que ces simulations sont contestées par les sociétés Bell Helicopter, qui communiquent des avis critiques de M. H auxquels ont répondu MM. P L et M, leur déniaient toute pertinence, ainsi que trois avis supplémentaires de MM. G, H et R en réplique ; qu'il relève, encore, que les rapports communiqués par les sociétés Bell Helicopter établissent seulement un déplacement des zones de rigidité, les déformations globales étant identiques ; qu'en cet état, c'est sans méconnaître les termes du litige ni omettre de prendre en compte l'étude réalisée par M. G, et par un motif dont une simple impropiété des termes a été relevée par la huitième branche, que la cour d'appel a considéré qu'aucune analyse contraire pertinente démontrant l'absence d'équivalence de résultat n'avait été communiquée par les sociétés Bell Helicopter et qu'aucun document ne démontrait l'existence d'une rigidité globale plus importante que la première version du train d'atterrissage ;

Attendu, en septième lieu, qu'ayant relevé que, la traverse avant de la deuxième version du train d'atterrissage étant intégrée à la zone de patin pour former un tout fonctionnel, ce train se démarquait des trains d'atterrissage classiques dont les traverses sont rapportées par des manchons, c'est dans l'exercice de son pouvoir souverain d'appréciation des éléments de preuve versés aux débats et sans méconnaître les enseignements de la description du brevet, que la cour d'appel a retenu qu'aucun document ne démontrait l'existence, dans cette deuxième version, d'une rigidité globale plus importante que la première version du train d'atterrissage, seul étant établi un déplacement des zones de rigidité, et que, malgré la présence d'un manchon situé sur la première zone de transition et l'ajout d'une spatule à l'extrémité avant du patin, cette deuxième version remplissait les mêmes fonctions en vue du même résultat que l'invention, dans la mesure où il y avait toujours à l'avant des patins une zone de transition inclinée à double changement de direction plaçant la traverse avant, intégrée, en porte-à-faux, ce dont elle a déduit que cette version du train d'atterrissage constituait la contrefaçon par équivalence des revendications 1 et 15 du brevet ;

Et attendu, en dernier lieu, que les onzième et douzième branches critiquent des motifs surabondants ;

D'où il suit que le moyen, inopérant en ses sixième, huitième, onzième et douzième branches, n'est pas fondé pour le surplus ;

Sur le sixième moyen, pris en ses première et troisième branches :

Attendu que les sociétés Bell Helicopter font grief à l'arrêt de juger que la deuxième version du train d'atterrissage équipant les hélicoptères Bell 429 reproduit les caractéristiques des revendications n° 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10 et 13 du brevet n° 96 07 156 dont est titulaire la société Airbus Helicopters et qu'elles se sont rendues coupables de contrefaçon de ces mêmes revendications alors, selon le moyen :

1°/ que la cassation des dispositions déclarant contrefaite la revendication 1 principale du brevet entraînera par voie de conséquence la cassation des dispositions déclarant contrefaites les revendications dépendantes 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10 et 13, en application de l'article 625 du code de procédure civile ;

2°/ que la cour d'appel, qui a constaté que, dans la forme de réalisation couverte par la revendication 7, la traverse avant est constituée d'une seule branche dont les extrémités sont chacune reliées par un moyen de jonction démontable à la partie avant du patin correspondant, ce moyen de jonction étant disposé entre les deux courbures de la zone de transition concernée, ne pouvait décider que cette revendication était contrefaite, fût-ce par équivalence, par la deuxième version du train dans lequel les moyens de jonction ne relient pas la traverse au patin mais relient le manchon, dont la cour d'appel considère qu'il constituerait la première courbure, à la traverse, de tels moyens, qui n'étaient pas la reproduction littérale des moyens couverts par la revendication, ne pouvant procurer le même effet technique ni le même résultat, sans méconnaître la portée de ses constatations sur le contenu de la revendication violant ainsi l'article L. 615-1 du code de la propriété intellectuelle ;

Mais attendu, d'une part, que le rejet du cinquième moyen rend le moyen, pris en sa première branche, sans portée ;

Et attendu, d'autre part, que c'est sans méconnaître la portée de ses constatations sur le contenu de la revendication 7 du brevet qu'après avoir relevé que, dans la deuxième version du train d'atterrissage des hélicoptères Bell 429, la traverse avant du train comprend une branche dont les extrémités sont emmanchées dans des manchons fixés à la partie avant du train, formant une seule pièce, ces manchons constituant la première courbure, et que, si les manchons ne sont pas situés entre les deux courbures, la traverse avant est toutefois reliée à ceux-ci par un moyen de jonction démontable qui est situé entre les deux inclinaisons à proximité de la première courbure, la cour d'appel a retenu que ce moyen de jonction remplissait ainsi le même effet en vue du même résultat que celui visé par ladite revendication et en a déduit qu'il en constituait la contrefaçon par équivalence ;

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

Et sur le cinquième moyen, pris en ses première, troisième, quatrième, cinquième et septième branches, et sur le sixième moyen, pris en ses deuxième et quatrième branches :

Attendu qu'il n'y a pas lieu de statuer par une décision spécialement motivée sur ces moyens, qui ne sont manifestement pas de nature à entraîner la cassation ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE le pourvoi ;

Condamne les sociétés Bell Helicopter Textron et Bell Helicopter Textron Canada aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, les condamne à payer à la société Airbus Helicopters la somme globale de 3 000 euros ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du cinq juillet deux mille dix-sept.

MOYENS ANNEXES au présent arrêt

Moyens produits par Me Bertrand, avocat aux Conseils, pour les sociétés Bell Helicopter Textron et Bell Helicopter Textron Canada.

PREMIER MOYEN DE CASSATION

Il est fait grief à l'arrêt partiellement confirmatif attaqué d'AVOIR rejeté la demande de nullité du brevet français 96 07 156 de la société Airbus Helicopters, décidé que la deuxième version du train d'atterrissage équipant les hélicoptères Bell 429 contrefaisait par équivalence les revendications 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 13 et 15 de ce brevet et décidé que les sociétés Bell Helicopter Textron Inc et Bell Helicopter Textron Canada Ltd s'étaient rendues coupables de contrefaçon de ces mêmes revendications ;

AUX MOTIFS QUE l'invention entend résoudre le problème de résonance au sol causée par des phénomènes vibratoires générés par la rotation des pales du rotor lorsque l'appareil est posé au sol, qui peuvent par exemple conduire à la destruction de l'appareil (arrêt p. 3 al. 8) ; que l'invention propose un train d'atterrissage différent de l'art antérieur notamment par : -l'intégration de la traverse avant à la partie "patin", inclinée dans un plan vertical, placée en porte à faux vers l'avant ou l'arrière qui assurera ainsi un rôle prépondérant pour l'absorption des forces engendrées lors des atterrissages durs et glissés, - par la traverse avant qui travaille en flexion dans plusieurs plans, les points de liaison des traverses avant et arrière à la structure

de l'hélicoptère subissent des rotations selon trois axes, - par l'intégration de cette traverse avant à la zone de patin formant un tout fonctionnel permettant de transmettre les efforts et de mieux les absorber, - le train fonctionne en transmettant une partie des efforts à travers les patins comme un portique hyperstatique, - le train travaille dans davantage de directions (page 2, lignes 19 à 25, page 11, lignes 14 à 17, pages figure 13), - le travail en flexion et en torsion de la traverse avant s'effectue par la déformation des zones de transition inclinées constituant la traverse avant qui s'étendent du début de la première courbure jusqu'à la fin de la seconde courbure, - par la structure spéciale du tube en aluminium, caractérisée par une limite élastique égale à environ 75 % de la résistance de la rupture et par un allongement relatif à la rupture au moins égal à 12 %, qui peut subir une plus grande déformation que la traverse arrière d'un train classique, comme par la flexion élastique des zones de transition sur la traverse avant en flexion et en rotation, qui permettent de mieux amortir les chocs de l'atterrissage ; que le comportement du train est amélioré lors des impacts liés à l'atterrissage et en résonance au sol lors du mode tangage ; qu'en mode roulis (efforts différents s'exerçant sur la partie gauche ou droite de la traverse avant) lorsque des efforts différents s'exercent sur la partie gauche ou droite, la traverse avant travaille en flexion dans plusieurs plans en transférant une partie des efforts à travers les patins et en torsion pour la partie centrale rectiligne fixée à la cellule et les points de liaison des traverses avant et arrière à la structure subissent des rotations des trois axes, ce qui améliore l'absorption des forces et la stabilité (page 3 lignes 1 à 11, page 10 lignes 5 à 15) ; que le brevet précise que par cette invention, la masse peut être réduite de 2 % environ, la fabrication est simplifiée et son coût réduit de 10 % environ, le facteur de charge à l'atterrissage réduit de 10 % et enfin les systèmes mécaniques anti-résonances au sol sont supprimés ; que l'invention propose différentes variantes à titre d'exemples, pour réaliser l'intégration des traverses avant et arrière avec leurs organes de liaison à la structure de l'appareil ; que le brevet n'exclut pas que la traverse avant soit intégrée aux patins par l'intermédiaire de manchons (page 4 lignes 2 à 5, page 9 lignes 6 à 12, figure 10, revendication 7) et ce, contrairement à ce que soutiennent les sociétés Bell Helicopter Textron ; que les citations de la décision américaine communiquées par les sociétés intimées ne sont pas pertinentes dès lors que les revendications du brevet américain sont différentes de celles du brevet français (arrêt pp. 6-7) ;

AUX MOTIFS QUE, sur la nullité du brevet pour défaut d'activité inventive, l'article intitulé Tolérance des hélicoptères aux heurts d'obstacle propose des critères de conception pour la tolérance aux heurts pour les hélicoptères sans décrire ou représenter les caractéristiques fonctionnelles et structurelles et rien dans cet article n'indique que les concepts proposés auraient pour effet d'alléger le train d'atterrissage alors qu'il n'est par ailleurs pas fait référence au problème de la résonance au sol s'agissant d'ailleurs selon l'hélicoptère représenté d'un appareil muni d'un rotor bilatéral

non concerné par cette question ; que cet article précise que la conception d'un train d'atterrissage dépourvu de toute partie avant saillante nécessiterait d'importants développements ; qu'il en ressort que ce document combiné aux trains conventionnels ne pouvait inciter l'homme du métier à trouver une solution aux phénomènes de poids ou de résonance au sol ; que les sociétés Bell Helicopter Textron prétendent également que l'homme du métier aurait été amené à combiner les trains conventionnels avec ceux présentés dans le document relatif au programme NASA d'évaluation en vol de composant composite (document Sharp) qui correspond selon elles à une présentation [par] les sociétés Bell Helicopter Textron à la NASA en 1978 accompagnée d'une attestation de Monsieur Tim H directeur juridique et contentieux adjoint, pour améliorer la flexibilité des trains d'atterrissage ; que comme examiné ci-dessus le train d'atterrissage présenté comporte une partie avant inclinée sur l'avant qui pivote autour d'une rotule fixée à la cellule de l'hélicoptère alors que la partie arrière est amortie sous l'effet des amortisseurs télescopiques et rien n'incitait l'homme du métier à supprimer la fixation du support avant sur le fuselage et les amortisseurs de la partie arrière pour assurer une meilleure flexibilité alors que par ailleurs les deux amortisseurs verticaux alourdissaient le train ; que les sociétés Bell Helicopter Textron opposent également les appareils XV-1 et XV-3 pour soutenir que les revendications 1 et 15 sont dépourvues d'activité inventive. Cependant comme examiné ci-dessus ces appareils ne comportent ni de traverse avant décalée comme dans le brevet opposé, par rapport à la délimitation avant du plan de contact des plages longitudinales des patins sur le sol, intégrée, ni de traverse arrière, les patins étant maintenus en place [par] quatre supports verticaux accrochés au fuselage de l'appareil par des pivots articulés. Et surtout [ils] ne comportent pas comme indiqué ci-dessus de traverse avant intégrée qui transmet des efforts de flexion avant vers le patin. Il ne s'agit pas d'hélicoptères mais de combinés et ne pouvaient inciter l'homme du métier à s'approprier les enseignements de ces appareils très éloignés de l'invention pour résoudre les problèmes liés à la résonance au sol et à l'allègement de la masse ; que ces documents examinés préalablement qui recherchent des solutions aux problèmes étrangers à celui de la résonance au sol et à une diminution du poids tels que les heurts de câbles, dispositifs anti-crash, les appareils convertibles, proposant des trains différents dont les caractéristiques sont différentes de ceux de l'invention : absence de traverses avant arrières, amortisseurs..., n'étaient pas de nature à inciter l'homme du métier à l'aide de ses propres connaissances par des opérations matérielles simples à résoudre ceux résolus par l'invention alors qu'au contraire les salariés des sociétés Bell Helicopter Textron reconnaissent dans plusieurs articles que le développement des trains d'atterrissage de type luge est complexe et relève d'un véritable défi en raison d'un grand nombre d'exigences conflictuelles, de sorte que la combinaison de ces documents n'est pas de nature à détruire l'activité inventive des revendications 1 et 15 du brevet Airbus ; que les sociétés intimées, à qui la preuve incombe à l'encontre du titre présumé valable,

n'établissent pas en conséquence, l'évidence du transfert de technologie invoquée à l'aide des antériorités précitées par l'homme du métier (arrêt pp. 13-14) ;

ET AUX MOTIFS QUE, sur les actes de contrefaçon, le brevet de la société Airbus Helicopters couvre, contrairement à ce que soutiennent les sociétés Bell Helicopter Textron qui indiquent que les fonctions mises en œuvre étaient connues de l'art antérieur, des fonctions techniques nouvelles (traverse avant du train dont la présence des zones inclinées de transition à double courbure, en porte à faux, qui travaille en flexion sur plusieurs plans et en torsion, liée à la structure de l'appareil qui transmet une partie des efforts vers les patins) consistant à répondre au problème de la résonance au sol par une meilleure absorption des forces à l'atterrissage ; que les documents communiqués par les sociétés Bell Helicopter Textron pour soutenir que les fonctions assurées par les zones de transition inclinées du brevet Airbus Helicopters seraient connues des trains d'atterrissage antérieurs ne sont pas pertinents puisque dans ces documents les trains conventionnels qui ne contiennent pas de zone de transition inclinée, et travaillent, à la différence de l'invention, en flexion sur un seul plan et il a été vu précédemment que cette invention était nouvelle et particulièrement innovante ; que les sociétés Bell Helicopter Textron ne sont pas fondées à soutenir que le phénomène de la résonance au sol dans les deux versions de l'appareil 429 serait réglé par l'utilisation utilisé depuis 1979 d'un système pivot sur la traverse arrière, ce qui est contredit par Monsieur Peter M, ingénieur, dans un article publié en 2008 ce qui est corroboré par Monsieur Pierre R, ingénieur des sociétés Bell entendu dans le cadre de la procédure canadienne qui a indiqué que les tests réalisés sur la première et deuxième version, pivot bloqué ou libre, ont révélé des fréquences très similaires ; que cette seconde version, malgré la présence d'un manchon situé sur la première zone de transition, et l'ajout d'une spatule à l'extrémité avant du patin, remplit les mêmes fonctions en vue du même résultat que l'invention, et il est sans incidence que ce résultat ne soit pas du même degré de perfectionnement que celui de l'invention, étant relevé que cette modification de la première version est intervenue rapidement à l'effet manifeste de répondre à l'action en contrefaçon engagée à l'encontre de la société Bell canadienne, un mode de réalisation altérée permettant de tenter de dissimuler la copie ; que les trois éléments distincts relatifs à la traverse intégrée étaient déjà présents dans la première version contrefaisante ; qu'en effet ce nouveau manchon toujours situé sur la première zone de transition constitue lui-même la première inclinaison ce qui constitue une contrefaçon par équivalence car cette forme différente procure les mêmes avantages en vue du même résultat puisqu'il y a toujours à l'avant des patins une zone de transition inclinée à double changement de direction plaçant la traverse avant en porte à faux, traverse avant intégrée au sens du brevet comme examiné ci-dessus ; que pour confirmer cette équivalence des résultats entre les deux versions des trains d'atterrissage la société Airbus Helicopters communique des

simulations réalisées par Monsieur Pierre P L qui est un des inventeurs du brevet dont s'agit, dont le bien-fondé de la méthodologie et les conclusions ont été confirmés par Monsieur François M professeur à l'École nationale supérieure d'arts et métiers auteur d'ouvrage sur les phénomènes de résonance au sol des hélicoptères, desquelles il ressort que les deux trains d'atterrissage réagissent identiquement du point de vue statique et dynamique tant en mode tangage qu'en mode roulis, les deux configurations ayant les mêmes qualités d'absorption d'énergie et ces deux trains s'adaptent aux mêmes appareils ; que ces simulations sont très critiquées par les sociétés Bell Helicopter Textron qui communiquent des avis critiques de Monsieur Dewey H. H auxquels ont répondu messieurs P L et M leur déniaient toute pertinence et trois avis supplémentaires de messieurs F G, D H. Hodges et Pierre R en réplique ; que plusieurs de ces personnes sollicitées par chacune des parties bénéficient directement ou non de liens financiers avec leur mandant ; que cependant, aucune analyse contraire pertinente n'est communiquée par les sociétés intimées démontrant l'absence d'équivalence de résultat entre les deux versions alors que cette équivalence des fonctions et résultat est corroborée par les déclarations faites par Monsieur Robert G précité, dans le cadre de la procédure canadienne qui a précisé que l'objectif poursuivi était d'obtenir un train ayant le même comportement que la première version du train d'atterrissage (qui est une copie littérale), celui-ci, même altéré par rapport à l'invention solutionne le problème de la résonance au sol avec un train d'atterrissage restant plus léger que les trains traditionnels ; qu'aucun document ne démontre l'existence d'une rigidité globale plus importante que la première version du train d'atterrissage, seul est établi par les rapports communiqués par les sociétés intimées, un déplacement des zones de rigidité, les déformations globales étant identiques ; que d'ailleurs, les sociétés Bell Helicopter Textron ont reconnu dans le cadre de la certification de l'hélicoptère Bell 429 au Canada, fondée partie sur les tests de la première version, que les deux versions du train d'atterrissage avaient un comportement équivalent ; qu'il s'ensuit que la deuxième version du train d'atterrissage de l'hélicoptère Bell 429 contrefait par équivalence les revendications 1 et 15 du brevet de la société Airbus Helicopters (arrêt pp. 21-22) ;

ALORS, d'une part, QUE l'étendue de la protection conférée par le brevet est déterminée par les revendications interprétées au besoin à la lumière de la description et des dessins ; qu'il résulte de la description du brevet que l'amélioration du comportement de l'hélicoptère en résonance au sol dans le mode de roulis doit être rapportée à la variante selon laquelle les points d'appui au sol de la traverse avant sont déportés longitudinalement vers l'avant de l'appareil par rapport aux points de fixation sur la structure de celui-ci (décalage vers l'arrière de la traverse avant), cette variante, représentée à la figure 11 e), faisant l'objet de la revendication dépendante n° 16 selon laquelle la traverse avant est décalée vers

l'arrière par rapport à la délimitation avant du plan de contact des plages longitudinales d'appui des patins au sol ; que la revendication 15, combinée à la revendication principale 1, couvre une traverse avant décalée vers l'avant par rapport à la délimitation avant du plan de contact des plages longitudinales d'appui des patins au sol, de sorte que l'amélioration du comportement de l'hélicoptère en résonance sol dans le mode de roulis est étrangère à la protection conférée par la combinaison de ces deux revendications ; que la cour d'appel, qui a constaté que seules les revendications 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 13, 14 et 15 étaient opposées, devait en déduire que l'amélioration du comportement de l'appareil en résonance au sol en raison du décalage vers l'arrière de la traverse avant était étrangère au jugement de l'action en contrefaçon exercée par la société Airbus Helicopters ; qu'en énonçant au contraire que le brevet couvrait les fonctions ayant pour but de répondre aux problèmes de la résonance au sol, notamment le fait que la traverse avant du train travaille en flexion sur plusieurs plans et en torsion, fonctions que la description du brevet rapportait uniquement au décalage vers l'arrière de la traverse avant, en écartant l'antériorité constituée par l'appareil XV-3 invoquée comme destructrice de la nouveauté au motif que cet appareil n'était pas soumis au phénomène de résonance au sol, en écartant les antériorités invoquées par les sociétés Bell Helicopter comme étant destructrices de l'activité inventive des revendications opposées pour la raison qu'elles recherchaient des solutions à des problèmes étrangers à celui de la résonance au sol et en décidant que la seconde version de l'appareil Bell 429 contrefaisait par équivalence le brevet au motif que celui-ci couvrait des fonctions techniques nouvelles tendant à résoudre le problème de la résonance au sol, la cour d'appel a méconnu l'étendue de la protection conférée par les revendications 1 et 15, seules opposées, en violation de l'article L.613-2 du Code de la propriété intellectuelle ;

ALORS, d'autre part, QU'en statuant comme elle l'a fait, la cour d'appel a dénaturé les termes du brevet, clairs et précis en ceci que l'amélioration du comportement de l'hélicoptère en résonance sol dans le mode de roulis était rapportée par la description (p. 3 lignes 1 à 11) à la variante couvrant le décalage vers l'arrière de la traverse avant, objet de la revendication 16 non opposée, violant ainsi l'article 1134 du Code civil.

DEUXIEME MOYEN DE CASSATION

Il est fait grief à l'arrêt attaqué, confirmatif de ce chef, d'AVOIR rejeté la demande de nullité du brevet 96 07 156 de la société Airbus Helicopters pour insuffisance de description ;

AUX MOTIFS QUE l'homme du métier en l'espèce, se définit comme une équipe d'ingénieurs en construction mécanique spécialisée dans le développement de trains d'atterrissage pour hélicoptère ayant des compétences en structure de matériaux et phénomènes vibratoires ;

que les sociétés intimées soutiennent que la revendication 1 du brevet dont s'agit doit être considérée comme spéculative ne permettant pas à l'homme du métier de mettre en œuvre l'invention ; que l'inclinaison vers l'avant ou l'arrière de la traverse avant est insuffisamment décrite dans son degré, ou son rayon de courbure, car l'avantage promis relève de la pure spéculation et aucune indication n'est donnée à l'homme du métier pour lui permettre d'obtenir les avantages promis, notamment avec l'inclinaison arrière, les réductions invoquées (masse, coût...) dépendant de trop de paramètres : composition, coûts, poids, comportement des matériaux, forme donnée, type d'assemblage ou répartition des matériaux entre eux ; que cependant le brevet explique clairement quels sont les avantages de l'invention et les sociétés intimées affirment sans le démontrer que l'homme du métier serait dans l'incapacité de reproduire l'invention, le fait qu'au Canada les revendications qui portent sur une traverse avant décalée vers l'arrière aient été annulées au motif que le déposant ne justifiait pas avoir testé ce mode de réalisation à la date du dépôt est sans incidence sur l'appréciation en France de la validité du brevet ; que la description du brevet explique en détail comment réaliser une traverse avant décalée vers l'avant et vers l'arrière en présentant également le matériau pouvant être utilisé, ses limites d'élasticité et des détails de réalisation précis et les figures 1 et 11-e du brevet présentant un train d'atterrissage conforme à chacun des modes de réalisation des revendications de sorte que l'homme du métier, avec l'aide de ses connaissances, par des opérations matérielles ne revêtant pas de difficultés excessives est en mesure de reproduire l'invention ; que par ailleurs, les figures 12 et 13 illustrent les déformations du train d'atterrissage en cas d'atterrissage illustrant le comportement dynamique particulier de ce train d'atterrissage qui ne sont pas contestées par des documents techniques contraires et les objectifs chiffrés, de nature indicative, dont il n'est pas démontré par les sociétés intimées qu'ils soient erronés alors qu'au contraire la société Airbus Helicopters démontre qu'ils sont atteints sur ses appareils AS 350 et EC 130 alors au surplus que la preuve de ces chiffres n'a pas d'incidence sur la validité du brevet qui peut être aisément reproduit par l'homme du métier (arrêt attaqué p. 9) ;

ET AUX MOTIFS ADOPTES DU JUGEMENT QUE la figure 1 est une vue en perspective d'un mode de réalisation d'un train d'atterrissage d'hélicoptère conforme à l'invention, et que la figure 11.e montre la possibilité de décaler vers l'arrière la traverse intégrée ; que ces références suffisent à indiquer à l'homme du métier la nature du décalage de sorte que cette description permet à l'homme du métier de mettre au point un train d'atterrissage muni d'un tel décalage ; que de même, la lecture de la description permet de déduire aisément qu'effectivement la masse pourra être réduite, la fabrication sera simplifiée et son coût réduit, le facteur de charge à l'atterrissage sera diminué également et enfin les systèmes mécaniques antirésonance au sol seront supprimés ; que les proportions indiquées dans le brevet sont d'abord indicatives pour le breveté celui-ci utilisant le terme

"environ" et ensuite la preuve de ces chiffres n'a pas à être rapportée pour que le brevet soit valable (jugement pp. 10-11) ;

ALORS QUE le brevet est déclaré nul s'il n'expose pas l'invention de façon suffisamment claire et complète pour qu'un homme du métier puisse l'exécuter ; qu'en se bornant à énoncer, pour refuser de prononcer la nullité du brevet pour insuffisance de description, que la description expliquait "en détail" comment réaliser une traverse avant décalée, présentait le matériau pouvant être utilisé, ses limites d'élasticité et des "détails de réalisation précis" et que les figures du brevet présentaient un train conforme à chacun des modes de réalisation des revendications de sorte que l'homme du métier était en mesure de reproduire l'invention à l'aide de ses connaissances et par des opérations matérielles ne revêtant pas de difficulté excessive sans s'expliquer, comme elle y était invitée, sur le fait que les revendications, la description et les figures du brevet ne comportaient aucune indication ni sur le degré d'inclinaison ni sur le rayon de courbure des deux zones de transition inclinées à double courbure des patins constituant ensemble une traverse avant intégrée de façon à parvenir à la réalisation d'un train amortissant mieux les chocs à l'atterrissage et permettant de réduire les inconvénients des trains de l'art antérieur dans les proportions mentionnées, fût-ce à titre indicatif, dans la description, la cour d'appel a privé sa décision de toute base légale au regard de l'article L.613-25, b) du Code de la propriété intellectuelle.

TROISIEME MOYEN DE CASSATION

Il est fait grief à l'arrêt attaqué, confirmatif de ce chef, d'AVOIR débouté les sociétés Bell Helicopter Textron Inc et Bell Helicopter Textron Canada Ltd de leur demande de nullité du procès-verbal de saisie-contrefaçon du 16 juin 2009 ;

AUX MOTIFS QUE sur le dépassement de la mission des experts, les sociétés Bell soutiennent que les experts qui accompagnaient l'huissier instrumentaire, messieurs G et C, conseils en propriété industrielle, ont outrepassé leur mission d'assistance et ont participé à la direction des opérations de saisie-contrefaçon en faisant valoir que l'huissier a employé la personne du pluriel "nous" et non la première personne du singulier "je" pour décrire ses opérations ; que toutefois cette simple formulation usuelle n'est pas de nature à établir que l'huissier n'aurait pas procédé lui-même aux opérations en présence des techniciens et de la société américaine qui n'a émis aucune observation alors que l'huissier a expressément précisé en fin de son procès-verbal avoir lui-même effectué les constatations assisté par deux techniciens et que les sociétés intimées n'apportent aucun élément probant contraire ; que sur le caractère prétendument équivoque des constatations de l'huissier, les sociétés Bell Helicopter Textron soutiennent également que l'huissier n'a pas dans sa relation des opérations distingué ses propres constatations de celles des

experts car celles-ci, très techniques ne sont pas de son fait, mais ont été suggérées par ces derniers, et que les mesures qui ont été effectuées l'ont été non par l'huissier mais par les experts en particulier celles réalisées avec le mètre laser disto A2, non autorisé par l'ordonnance ; que cependant, la lecture du procès-verbal permet de relever que l'huissier a employé, concernant la description des éléments structurels du train d'atterrissage, des termes d'appréhension simple alors que ses opérations sont nécessaires précédées d'une prise de connaissance du brevet lui permettant d'effectuer ses opérations. L'emploi de termes techniques issus du brevet par l'huissier instrumentaire, dans ces circonstances, ne peut établir, comme le soutiennent les sociétés intimées, que celui-ci n'a pas établi lui-même ses opérations ; que concernant les mesures reprochées, l'ordonnance autorisait l'huissier à "mesurer les trains d'atterrissage argués de contrefaçon et déterminer le matériau et les dimensions des tubes les composant, à l'aide d'outils présents sur place ou apportés". Il s'ensuit que le mètre laser apporté qui est un appareil de mesure d'usage courant dès lors qu'en l'espèce il s'agissait de mesurer une simple distance pouvait être utilisé sans paramétrage particulier. Par ailleurs rien n'indique dans le procès-verbal que les mesures n'auraient pas été effectuées par l'huissier mais par les experts, alors qu'au contraire les sociétés intimées qualifient partie de ces mesures de triviales car faites avec une règle, un fil à plomb et pliage d'une feuille. L'assistance purement matérielle des experts sous son contrôle, lors de l'exécution par l'huissier des mesures n'est pas de nature à vicier ses propres opérations (arrêt pp. 15-16) ;

ET AUX MOTIFS EVENTUELLEMENT ADOPTES QUE sur le dépassement par les experts de leur mission d'assistance, l'ordonnance autorise l'huissier de justice à "mesurer les trains d'atterrissage argués de contrefaçon et déterminer le matériau et les dimensions des tubes les composant, à l'aide d'outils présents sur place ou apportés" ; que les photographies prises sur les lieux montrent que les opérations de mesures ont été effectuées par une deuxième personne aidant l'huissier de justice ; celui-ci indique notamment dans son procès-verbal "avec une règle nous déterminons l'alignement des points de contact des patins sur le sol, puis avec un fil à plomb, nous déterminons la verticale de la partie médiane de la traverse et nous mesurons la distance entre la règle et la verticale pour déterminer le porte à faux des points de support, soit 0,378 mètre, par rapport aux points de contact au sol, les points de contact au sol étant pris à l'extrémité avant, des zones de contact avec le sol des patins, mesures effectuées par le laser Leica D A2, ainsi que par une règle graduée et réglette graduée". Il apparaît ainsi que l'huissier de justice a constaté la mesure autorisée et ce conformément aux dispositions de la requête, le fait qu'il ait été aidé par un expert l'assistant pour tenir le fil à plomb n'est pas un élément de nature à considérer que l'expert a outrepassé sa mission d'assistance, l'huissier de justice étant celui qui a constaté la mesure obtenue ; qu'enfin, le recours à un laser, mètre électronique, pour mesurer une distance ne peut là encore

constituer une violation de l'ordonnance, s'agissant d'un élément de mesure précis et fiable, indiqué pour ce type d'engins ; qu'en outre, les constatations de l'huissier de justice ne peuvent être qualifiées de trop techniques, alors qu'il est normal d'employer les termes techniques pour constater utilement les éléments argués de contrefaçon ; que sur l'absence de distinction des constatations de l'huissier des propos de l'expert, l'huissier a utilisé le terme "nous" concernant les opérations de constatation et le terme "je" pour ce qui est des actes de signification de la requête et de l'ordonnance et de clôture de son procès-verbal de saisie ; que cependant, les constatations de l'huissier étant faites en présence des techniciens de la société Bell Textron, de ses représentants, et des experts autorisés dans l'ordonnance, l'utilisation du terme "nous" concernant ses constatations effectuées devant toutes ces personnes ne conduit pas le tribunal à considérer que l'huissier de justice n'a pas exécuté lui-même les opérations de saisie-contrefaçon, s'agissant d'une seule question de formulation (jugement p. 14) ;

ALORS, d'une part, QUE l'excès de pouvoir de l'huissier de justice qui méconnaît les limites de sa mission entache le procès-verbal de saisie-contrefaçon de nullité ; que pour écarter le moyen de nullité tiré de ce que l'huissier de justice n'avait pas, lors de la saisie-contrefaçon, procédé personnellement à certaines mesures, contrairement aux termes de l'ordonnance qui autorisait l'huissier à mesurer les trains d'atterrissage argués de contrefaçon et déterminer le matériau et les dimensions des tubes les composant à l'aide d'outils présents sur place ou apportés, la cour d'appel a énoncé que l'huissier avait précisé à la fin de son procès-verbal avoir lui-même effectué les constatations assisté par deux techniciens sans que les sociétés Bell Helicopter apportent aucun élément probant contraire et que rien n'indiquait dans le procès-verbal que les mesures n'avaient pas été effectuées par l'huissier mais par l'expert ; qu'en statuant de la sorte sans s'expliquer, comme elle y était invitée, sur le fait, relevé par les premiers juges, que les photographies prises sur les lieux montraient que les mesures avaient été effectuées par une deuxième personne aidant l'huissier de justice, lequel s'était borné à constater le résultat de ces mesures qu'il n'avait pas personnellement effectuées, de sorte que les photographies du procès-verbal lui-même démontraient que certaines mesures avaient été effectuées par une autre personne que l'huissier, la cour d'appel a privé sa décision de toute base légale au regard de l'article L.615-5 du Code de la propriété intellectuelle ;

ALORS, d'autre part, QU'il résulte de l'article L.615-5 du Code de la propriété intellectuelle, selon lequel l'huissier de justice peut le cas échéant être assisté d'experts, que, s'il n'est pas interdit à l'huissier de transcrire, en tout ou partie, lors de la saisie, la description technique faite par l'expert qui l'assiste régulièrement dans ses opérations, il appartient à l'huissier de distinguer clairement dans son procès-verbal ce qui relève de ses constatations personnelles et ce qui relève des constatations de l'expert ; qu'après avoir constaté que l'huissier de

justice était assisté d'experts lors de la saisie, que l'auteur de la réalisation des constatations était identifié, dans le procès-verbal de saisie, par le pronom personnel à la première personne du pluriel ("nous"), l'emploi du pronom personnel à la première personne du singulier étant réservé aux opérations ayant précédé la description proprement dite, et que la description comportait l'emploi de termes techniques, d'ailleurs empruntés au brevet, la cour d'appel devait en déduire que le procès-verbal de saisie ne permettait pas de faire le départ entre les constatations personnelles de l'huissier et celles des experts, ce qui entachait le procès-verbal de saisie de nullité ; qu'en rejetant au contraire la demande de nullité du procès-verbal verbal de saisie, la cour d'appel a violé l'article L.615-5 du Code de la propriété intellectuelle ;

ALORS, enfin, QU'en énonçant que, dans la description des éléments structurels du train d'atterrissage, l'huissier de justice avait employé "des termes d'appréhension simple" puis en faisant état de l'emploi par l'huissier de "termes techniques issus du brevet", la cour d'appel a entaché sa décision d'une contradiction qui la prive de motifs en violation de l'article 455 du Code de procédure civile.

QUATRIEME MOYEN DE CASSATION

Il est fait grief à l'arrêt attaqué, infirmatif de ce chef, d'AVOIR décidé que la première version du train d'atterrissage équipant les hélicoptères Bell 429 reproduisait de façon littérale les caractéristiques des revendications 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 13 et 15 du brevet français 96 07 156 dont la société Airbus Helicopters est titulaire et que les sociétés Bell Helicopter Textron Inc et Bell Helicopter Textron Canada Ltd s'étaient rendues coupables de contrefaçon de ces revendications en "offrant, important, offrant à la vente et détenant en France" des appareils Bell 429 première version ;

AUX MOTIFS QUE pour contester la contrefaçon au titre de cette première version, les sociétés Bell Helicopter font valoir que l'appareil première version n'a fait l'objet d'aucune offre de vente en France, que les sociétés Bell Helicopter Textron n'ont reçu aucune proposition émanant de la France. Le tribunal a retenu cette argumentation aux motifs que l'appareil a été présenté en France à une date à laquelle il n'était pas homologué, que cette présentation n'a causé aucun préjudice à la société Airbus Helicopters et qu'aucune offre n'est imputable aux sociétés Bell Helicopter Textron. Les sociétés Bell Helicopter Textron réitèrent cette argumentation et précisent que les 21 prototypes ont été mis en quarantaine au Canada dès l'introduction de l'action en contrefaçon en mai 2008, et ajoutent que les tiers qui ont procédé à ces représentations de l'appareil, à leur insu, n'ont pas été mis en connaissance de cause au sens de l'article L.615-1 du Code de la propriété intellectuelle ; que l'offre au sens de l'article L.613-3 du CPI précité, s'entend de toute opération matérielle

tendant à mettre un produit en contact avec la clientèle potentielle ; que l'appareil Bell 429 équipé de la première version du train d'atterrissage était proposé à la vente à l'étranger au catalogue des sociétés Bell dès 2005 et 2006. Elles ont présenté cet appareil au public en France en montrant une maquette de cet appareil le 15 septembre 2005 à Toussus le Noble ce qui est rapporté sur le site internet www.helimat.free.fr qui est le site d'un particulier et par sa présentation par la société Rotor & Aircraft sur son site internet, qui indique être le distributeur des sociétés Bell en France ; que s'agissant d'un prototype, seules les sociétés Bell Helicopter Textron peuvent être à l'origine de ces expositions, ce qu'elles ne contestent pas, mais indiquent que la présentation du 15 septembre 2005 était confidentielle. Mais le public en a eu connaissance puisque un tiers en fait état et il est sans incidence sur la validité de l'offre faite à cette date, que ce site n'ait pas été mis à jour par la suite, alors que le prototype a été présenté sur un site internet consultable en France par une société représentant les sociétés Bell Helicopter Textron en France ; que les sociétés Bell Helicopter Textron, fabricantes des appareils litigieux ne peuvent invoquer les dispositions de l'article L.615-1 précité, bénéficiant aux tiers ; que l'offre en vente s'entend de toute opération matérielle tendant à mettre un produit en contact avec la clientèle potentielle, à préparer la mise dans le commerce, même si ce produit, comme en l'espèce, non encore homologué, ne peut être commercialisé. En effet, cette présentation en France d'un produit concurrent est susceptible de détourner une partie de la clientèle du concurrent. Cette présentation en France s'est d'ailleurs accompagnée antérieurement des présentations au salon Heli-Expo à Houston USA et au forum annuel de l'américain Helicopter Society à Montréal Canada, suivies de la commercialisation, à bref délai, de l'appareil deuxième version, alors que l'homologation de cette deuxième version a été obtenue pour partie sur la base des tests réalisés avec cette première version, circonstances qui manifestent la volonté initiale de commercialiser en France la première version ; que cette offre, dans ces circonstances, est constitutive de contrefaçon ; que les sociétés Bell Helicopter Textron font également valoir pour contester tout acte de contrefaçon sur le territoire français de cette première version, qu'elles peuvent bénéficier de l'exception des actes accomplis dans un cadre privé et à des fins non commerciales ou des actes accomplis à titre expérimental prévus à l'article L.613-5 du code de la propriété intellectuelle ; que cependant la présentation du prototype de l'appareil première version dont la présence résulte du procès-verbal de saisie, qui n'a pas permis d'en décrire avec précision le train, par les sociétés Bell Helicopter Textron lors du Salon du Bourget, salon professionnel, ne présente pas de caractère privé, non commercial et n'est pas de nature expérimentale dès lors qu'aucun test scientifique n'a été réalisé lors de ce salon ; qu'en outre concernant la présentation en septembre 2005 faite à l'initiative des sociétés Bell Helicopter Textron, à titre promotionnel puisqu'aucune recherche n'a été faite lors de cette présentation, aucun document établissant que des essais expérimentaux étaient effectués n'étant

communiqués, celles-ci ne peuvent invoquer l'exception citée ; que cette offre en France de cet appareil par les sociétés intimées copiant servilement les revendications 1 et 15 et ses revendications dépendantes et combinées pour certaines, du brevet est donc constitutive de contrefaçon et il convient dès lors de réformer le jugement de ce chef (arrêt attaqué p18 al. 5 et p.19 al. 1 à 6).;

ALORS, d'une part, QUE l'article L.613-3 du Code de la propriété intellectuelle interdit notamment, à défaut de consentement du propriétaire du brevet, l'offre du produit objet de ce brevet ; que n'avait pas le caractère d'une offre, au sens de ce texte, le fait d'avoir présenté, dans un cadre privé et dans le cercle étroit de spécialistes, un simple prototype qui n'avait pas encore volé, ayant fait l'objet par la suite de plusieurs modifications et qui, en l'absence de toute certification préalable, ne pouvait faire l'objet d'aucune mise sur le marché, ce fait ne correspondant ni à une mise dans le commerce ni même à un acte préparatoire à une telle mise dans le commerce ; qu'en décidant le contraire au motif que l'offre en vente s'entendait de toute opération matérielle tendant à mettre un produit en contact avec la clientèle potentielle et à préparer la mise dans le commerce même si ce produit, non encore homologué, ne pouvait être commercialisé, la cour d'appel, qui a statué en considération d'une définition erronée de l'offre au sens de l'article L.613-3 du Code de la propriété intellectuelle, a violé ce texte par fausse qualification ;

ALORS, d'autre part, QU'en admettant qu'un acte préparatoire à la mise dans le commerce puisse constituer une offre au sens de l'article L.613-3 du Code de la propriété intellectuelle, cette mise dans le commerce doit porter sur l'objet argué de contrefaçon ; qu'après avoir constaté que la présentation de la première version du train, en France et à l'étranger, avait été suivie à bref délai de la commercialisation de la deuxième version de l'appareil dont l'homologation avait été obtenue sur la base des tests réalisés avec la première version, la cour d'appel devait en déduire que les actes de présentation de la première version avaient le caractère d'actes préparatoires à la commercialisation de la deuxième version et ne pouvaient donc constituer une offre portant sur la première version, qui constituait un objet différent, sans méconnaître la portée de ses propres constatations, violant ainsi l'article L.613-3 du Code de la propriété intellectuelle par fausse application ;

ALORS, de troisième part, QUE seule une atteinte au droit protégé par le brevet commise sur le territoire que le propriétaire du brevet s'est réservé peut constituer un acte de contrefaçon engageant la responsabilité de son auteur ; que la cour d'appel, qui a décidé que la proposition à la vente "à l'étranger", dans le catalogue des sociétés Bell Helicopter dès 2005 et 2006, de l'appareil Bell 429 équipé de la première version du train d'atterrissage, et la présentation de ce même appareil au salon Heli-Expo à Houston, USA, et au forum annuel de l'American helicopter society à Montréal Canada avaient le caractère

d'offres du produit objet du brevet constituant des actes de contrefaçon en l'absence de consentement du propriétaire du brevet, a violé le principe de territorialité du droit de brevet, ensemble les articles L.613-3 et L.615-1 du Code de la propriété intellectuelle ;

ALORS, de quatrième part, QUE les droits conférés par le brevet ne s'étendent pas aux actes accomplis dans un cadre privé et à des fins non-commerciales ; que, pour considérer qu'une présentation effectuée par les sociétés Bell Helicopter le 15 septembre 2005 à Toussus-le-Noble portant sur le prototype d'un appareil équipé de la première version du train d'atterrissage n'avait pas un caractère confidentiel mais celui d'une présentation publique et par conséquent celui d'une offre au sens de l'article L.613-3 du Code de la propriété intellectuelle, la cour d'appel s'est fondée sur les mentions d'un site internet www.helimat.free.fr dont elle a constaté qu'il était celui "d'un particulier" ; qu'en statuant de la sorte, la cour d'appel, qui devait considérer au contraire que cette divulgation, étrangère aux sociétés Bell Helicopter, ne correspondait à aucun acte accompli par ces sociétés sur l'objet de l'invention brevetée en dehors d'un cadre privé et à des fins non commerciales et qu'elle ne pouvait avoir le caractère d'une offre émanant de celles-ci portant sur le produit objet du brevet, a violé les articles L.613-3, L.613-5 a) et L.615-1 du Code de la propriété intellectuelle ;

ALORS, de cinquième part, QUE pour retenir l'existence d'une présentation au public constitutive d'une offre au sens de l'article L.613-3 du Code de la propriété intellectuelle, la cour d'appel s'est fondée en outre sur le site internet "consultable en France" de la société Rotor & Aircraft dont elle a énoncé qu'elle serait le distributeur et le représentant des sociétés Bell Helicopter en France ; qu'en statuant de la sorte sans s'expliquer, comme elle y était invitée, sur le fait, expressément relevé par les premiers juges, qu'aucune des photographies reproduites sur ce site ne permettait de savoir de quel train étaient équipés les hélicoptères Bell 429 présentés par la société Rotor & Aircraft, la cour d'appel a privé sa décision de toute base légale au regard des articles L.613-3 et L.615-1 du Code de la propriété intellectuelle ;

ALORS, de sixième part, QU'après avoir elle-même constaté que le procès-verbal de saisie-contrefaçon établi lors du salon du Bourget n'avait pas permis de décrire avec précision le train d'atterrissage d'un prototype présenté lors de ce salon, la cour d'appel devait en déduire que la preuve d'une présentation et par conséquent celle d'une offre à la vente du train d'atterrissage dans sa première version lors de ce salon n'avait pas été rapportée ; qu'en décidant le contraire, elle a violé par fausse application les articles L.613-3 et L.615-1 du Code de la propriété intellectuelle ;

ALORS, de septième part, QUE les droits conférés par le brevet ne s'étendent pas aux actes accomplis à titre expérimental qui portent sur

l'objet de l'invention ; que le caractère expérimental des actes peut correspondre à la seule utilisation de l'objet de l'invention afin d'en observer le comportement en dehors de tout test scientifique ou technique ou de tout acte de recherche ; que la cour d'appel qui, pour écarter l'exception de caractère expérimental invoquée en tout état de cause par les sociétés Bell Helicopter, a énoncé qu'aucun test scientifique ni aucun acte de recherche n'avait été réalisé lors de la présentation de la première version du train d'atterrissage, dont la seule utilisation pouvait pourtant correspondre à un usage expérimental exclusif de toute contrefaçon par offre de vente, a violé l'article L.613-5, b) du Code de la propriété intellectuelle.

CINQUIEME MOYEN DE CASSATION

Il est fait grief à l'arrêt attaqué, infirmatif de ce chef, d'AVOIR décidé que la deuxième version du train d'atterrissage équipant les hélicoptères Bell 429 reproduisait les caractéristiques des revendications 1 et 15 du brevet d'invention n° 96 07 156 dont est titulaire la société Airbus Helicopters par équivalence et que les sociétés Bell Helicopter Inc et Bell Helicopter Textron Canada Ltd s'étaient rendues coupables de contrefaçon de ces revendications ;

AUX MOTIFS QUE les sociétés Bell Helicopter Textron font valoir que cette deuxième version du train ne contrefait pas les revendications 1 du brevet opposé car la traverse du train de production n'est pas intégrée structurellement mais rapportée grâce au manchon, ne comporte pas de double courbures alors que deux manchons ont été ajoutés entre la traverse et les patins, que le patin a été prolongé à l'avant de la jonction et qu'il n'existe pas de décalage au sens du brevet. De plus, ce train ne permet pas d'obtenir les avantages cumulatifs obtenus par la structure revendiquée de l'invention, le poids du train d'atterrissage étant augmenté ; que cependant, le train de la seconde version présente à l'avant des patins une zone de transition inclinée à double courbure, une traverse avant décalée vers l'avant, en porte -à-faux, les patins et la traverse avant forment un ensemble de trois tubes emmanchés les uns dans les autres fixés aux patins, formant une première courbure inclinée de la zone de transition ; qu'a été ajoutée une spatule à l'extrémité avant des patins, la taille du manchon de la traverse avant a été augmentée et la position des manchons a été modifiée ; que cette configuration est en effet représentée sur le plan de cet appareil de la brochure de celui-ci figurant sur le site internet des sociétés Bell, en date du 15 février 2012 ; que Monsieur Robert G, responsable au sein des sociétés Bell Helicopter Textron entendu lors de la procédure canadienne a reconnu devant la juridiction que cette modification issue d'une réflexion rapide avait pour but de donner au train seconde version un comportement identique à la première version ; que les revendications 1 et 15 indiquent que la zone de transition inclinée est placée à l'avant mais ne précise pas que cette zone doit être positionnée à l'extrémité avant du patin, mais uniquement par rapport

à la délimitation avant du plan de contact des plages longitudinales d'appui des patins sur le sol, de sorte que l'ajout d'une spatule dans la partie avant du patin ne supprime pas la reproduction de cette caractéristique dès lors que le train litigieux comporte des zones de transition inclinées à l'avant des patins ; que par ailleurs, la zone de transition inclinée comporte également deux infléchissements, c'est-à-dire un double changement de direction par inclinaison, celle-ci formant un angle et non un arc de cercle comme dans le brevet Airbus Helicopters. Le fait que la première inclinaison soit obtenue par un manchon fixé au patin, ne peut, comme le fait valoir avec raison la société Airbus Helicopters, supprimer la reproduction de la caractéristique puisque la description de son brevet et la revendication 7 prévoient la présence de manchon sans imposer une position particulière ; que les sociétés intimées ne communiquent aucune mesure contraire à celles de l'huissier instrumentaire relativement au décalage relevé ; que selon le brevet, les déformations s'opèrent sur les zones de transition inclinées c'est-à-dire dans leur ensemble et non uniquement sur les courbures, effet technique également reproduit sur la deuxième version du train de l'appareil Bell 429 des sociétés Bell Helicopter Textron comme l'atteste Monsieur P. P L qui indique que les déformations s'opèrent de manière sensiblement régulière sur toute la zone de transition, la zone de plus forte contrainte se situant au niveau de la fixation de la traverse sur l'appareil ; que par ailleurs, la traverse avant de l'appareil Bell 429 est située plus en avant que la spatule comme cela ressort du procès-verbal de constat de la saisie-contrefaçon et des plaquettes de présentation de cet appareil et cette traverse avant est intégrée, au sens du brevet, à la zone de patin formant un tout fonctionnel, transmettant ainsi une partie des efforts exercés sur la traverse avant à la zone de patin, comme l'a reconnu Monsieur G, précité, lors de la procédure canadienne, mais celle-ci est constituée de plusieurs pièces ; que cette configuration se démarque des trains d'atterrissage classiques dont les traverses sont rapportées par des manchons et ne forment pas un tout fonctionnel ; que cependant cette deuxième version de l'appareil Bell qui comporte l'adjonction de patins, des modifications de positionnement (sur la première courbure) et de dimensions des manchons, ne constitue donc pas une reproduction littérale des caractéristiques des revendications 1 et 15 du brevet Airbus Helicopters en raison de ces différences de forme des moyens mis en œuvre ; que le brevet de la société Airbus Helicopters couvre, contrairement à ce que soutiennent les sociétés Bell Helicopter Textron qui indiquent que les fonctions mises en œuvre étaient connues de l'art antérieur, des fonctions techniques nouvelles (traverse avant du train dont la présence des zones inclinées de transition à double courbure, en porte-à-faux, qui travaille en flexion sur plusieurs plans et en torsion, liée à la structure de l'appareil qui transmet une partie des efforts vers les patins consistant à répondre au problème de la résonance au sol par une meilleure absorption des forces à l'atterrissage ; que les documents communiqués par les sociétés Bell Helicopter Textron pour soutenir que les fonctions assurées par les zones de transition inclinées du brevet Airbus

Helicopters seraient connues de trains d'atterrissages antérieurs ne sont pas pertinents puisque dans ces documents les trains conventionnels qui ne contiennent pas de zone de transition inclinée, et travaillent, à la différence de l'invention, en flexion sur un seul plan et il a été vu précédemment que cette invention était nouvelle et particulièrement innovante ; que les sociétés Bell Helicopter Textron ne sont pas fondées à soutenir que le phénomène de la résonance au sol dans les deux versions de l'appareil 429 serait réglé par l'utilisation utilisé depuis 1979 d'un système pivot sur la traverse arrière, ce qui est contredit par Monsieur Peter M, ingénieur, dans un article publié en 2008 ce qui est corroboré par Monsieur Pierre R, ingénieur des sociétés Bell entendu dans le cadre de la procédure canadienne qui a indiqué que les tests réalisés sur la première et deuxième versions, pivot bloqué ou libre, ont révélé des fréquences très similaires ; que cette seconde version, malgré la présence d'un manchon situé sur la première zone de transition, et l'ajout d'une spatule à l'extrémité avant du patin, remplit les mêmes fonctions en vue du même résultat que l'invention, et il est sans incidence que ce résultat ne soit pas du même degré de perfectionnement que celui de l'invention, étant relevé que cette modification de la première version set intervenue rapidement à l'effet manifeste de répondre à l'action en contrefaçon engagée à l'encontre de la société Bell canadienne, un mode de réalisation altérée permettant de tenter de dissimuler la copie ; que les trois éléments distincts relatifs à la traverse intégrée étaient déjà présents dans la première version contrefaisante ; qu'en effet, ce nouveau manchon toujours situé sur la première zone de transition constitue lui-même la première inclinaison ce qui constitue une contrefaçon par équivalence car cette forme différente procure les mêmes avantages en vue du même résultat puisqu'il y a toujours à l'avant de patins une zone de transition inclinée à double changement de direction plaçant la traverse avant en porte-à-faux, traverse avant intégrée au sens du brevet comme examiné ci-dessus ; que pour confirmer cette équivalence des résultats entre les deux versions des trains d'atterrissage la société Airbus Helicopter communique des simulations réalisées par Monsieur Pierre P L qui est un des inventeurs du brevet dont s'agit, dont le bien-fondé de la méthodologie et les conclusions ont été confirmés par Monsieur François M professeur à l'École nationale supérieure d'arts et métiers auteur d'ouvrage sur les phénomènes de résonance au sol des hélicoptères, desquelles il ressort que les deux trains d'atterrissage réagissent identiquement du point de vue statique et dynamique tant en mode tangage qu'en mode roulis, les deux configurations ayant les mêmes qualités d'absorption d'énergie et ces deux trains s'adaptent aux mêmes appareils ; que ces simulations sont très critiquées par les sociétés Bell Helicopter Textron qui communiquent des avis critiques de Monsieur Dewey H. H auxquels ont répondu messieurs P L et M leur déniaient toute pertinence et trois avis supplémentaires de messieurs F G, D H. Hodges et Pierre R en réplique ; que plusieurs de ces personnes sollicitées par chacune des parties bénéficient directement ou non de liens financiers avec leur mandant ; que

cependant, aucune analyse contraire pertinente n'est communiquée par les sociétés intimées démontrant l'absence d'équivalence de résultat entre les deux versions alors que cette équivalence des fonctions et résultat est corroborée par les déclarations faites par Monsieur Robert G précité, dans le cadre de la procédure canadienne qui a précisé que l'objectif poursuivi était d'obtenir un train ayant le même comportement que la première version du train d'atterrissage (qui est une copie littérale), celui-ci, même altéré par rapport à l'invention solutionne le problème de la résonance au sol avec un train d'atterrissage restant plus léger que les trains traditionnels ; qu'aucun document ne démontre l'existence d'une rigidité globale plus importante que la première version du train d'atterrissage, seul est établi par les rapports communiqués par les sociétés intimées, un déplacement des zones de rigidité, les déformations globales étant identiques ; que d'ailleurs, les sociétés Bell Helicopter Textron ont reconnu dans le cadre de la certification de l'hélicoptère Bell 429AU Canada, fondée partie sur les tests de la première version, que les deux versions du train d'atterrissage avaient un comportement équivalent ; qu'il s'ensuit que la deuxième version du train d'atterrissage de l'hélicoptère Bell 429 seconde version, contrefait par équivalence la revendication 1 et 15 du brevet de la société Airbus Helicopters (arrêt attaqué p. 19 dernier alinéa, p. 20, p. 21 et p. 22) ;

ALORS, d'une part, QUE la cour d'appel ne pouvait, dans les motifs de sa décision, retenir que les revendications 1 et 15 du brevet étaient contrefaites de façon littérale et, dans le dispositif de cette même décision, énoncer que ces mêmes revendications étaient contrefaites par équivalence, ce qui supposait nécessairement que le train d'atterrissage équipant les hélicoptères Bell 429 argué de contrefaçon différait par sa forme de l'objet breveté ; que cette contradiction prive sa décision de motifs, en violation de l'article 455 du Code de procédure civile ;

ALORS, d'autre part, QU'il ne peut y avoir contrefaçon par équivalence que lorsque l'objet breveté n'est pas reproduit dans la même forme, la contrefaçon étant alors réalisée par l'identité de la fonction exercée par les moyens des objets en présence ; que la cour d'appel, dont les motifs reposent tout à la fois sur une contrefaçon par reproduction littérale des revendications 1 et 15 du brevet et sur une contrefaçon par équivalence de ces mêmes revendications et qui laissent ainsi incertain le fondement juridique de la décision, plaçant la Cour de cassation dans l'impossibilité d'exercer son contrôle, a entaché sa décision d'une contradiction qui la prive de motifs en violation de l'article 455 du Code de procédure civile ;

ALORS, de troisième part et subsidiairement, QUE la contrefaçon par reproduction à l'identique de l'un des moyens couverts par le brevet suppose que ce moyen soit reproduit dans sa forme ; que la cour d'appel a constaté que, dans la deuxième version du train d'atterrissage, le premier des deux changements de direction par

inclinaison était obtenu au moyen d'un angle et non d'un arc de cercle comme dans le brevet et au moyen d'un manchon fixé à chacun des patins et non au moyen d'une courbure des zones de transition inclinées entre les patins et la traverse de sorte que les zones de transition constituent une traverse avant intégrée ; qu'il résulte en outre des constatations de la cour d'appel que la configuration protégée par le brevet se démarquait des trains d'atterrissage classiques dont les traverses sont rapportées aux patins par des manchons et ne forment pas un tout fonctionnel contrairement au brevet où la traverse avant est intégrée à la zone de patin formant un tel tout fonctionnel ; qu'il résultait de ces constatations que la deuxième version du train d'atterrissage argué de contrefaçon, dans laquelle la traverse est rapportée à chacun des patins par un manchon formant un angle, configuration exclusive du tout fonctionnel formé par la traverse avant et le patin et commandant de classer le train critiqué dans la catégorie des trains d'atterrissage classiques, ne reproduisait pas de façon littérale les moyens essentiels de la revendication 1 selon laquelle les zones de transition à double courbure permettent de réaliser l'intégration de la traverse à la zone des patins formant ainsi un tout fonctionnel ; qu'en décidant le contraire, la cour d'appel a violé par fausse application l'article L.615-1 du Code de la propriété intellectuelle ;

ALORS, de quatrième part et subsidiairement, QUE la cour d'appel, qui devait déterminer si les revendications 1 et 15 avaient été contrefaites, ne pouvait, pour déclarer reproduite par le train critiqué, dans lequel la première inclinaison serait obtenue, selon la cour d'appel, par un manchon reliant le patin à la traverse, la caractéristique de la revendication 1 selon laquelle chacun des patins présente une zone de transition inclinée à double courbure et selon laquelle les zones de transition constituent ensemble une traverse intégrée, se fonder sur la revendication 7 du brevet et le passage de la description relatif à cette revendication sans statuer par un motif inopérant, privant ainsi sa décision de toute base légale au regard de l'article L.615-1 du Code de la propriété intellectuelle ;

ALORS, de cinquième part et subsidiairement, QUE la revendication 7 mentionne que, dans la forme de réalisation qu'elle couvre, le moyen de jonction reliant la traverse, constitué d'une seule branche, à la partie avant du patin est disposé entre les deux courbures de la zone de transition concernée ; que la description, en liaison avec laquelle doit être lue la revendication, mentionne que, lorsque la traverse avant est constituée d'une seule branche, deux moyens de jonction doivent être prévus à la partie avant du patin "par exemple entre les deux zones cintrées C1 et C2" (brevet p. 9 lignes 6 à 12) ; qu'en énonçant que la revendication 7 prévoyait la présence de manchons "sans imposer une position particulière", la cour d'appel a dénaturé les termes de la description et de la revendication 7 en violation de l'article 1134 du Code civil ;

ALORS, de sixième part et subsidiairement, QUE dans des conclusions demeurées sans réponse (signifiées le 8 janvier 2015), les sociétés Bell Helicopter faisaient valoir que, parmi les trois "fonctions" dont la société Airbus Helicopters revendiquait le faisceau, la "fonction" relative à la liaison de la traverse avant à la structure de l'appareil était étrangère aux caractéristiques couvertes par la revendication 1 (conclusions p.171) et que la "fonction" relative au fait que la traverse avant ne travaillait plus en flexion dans un seul plan sensiblement vertical mais travaillait en flexion dans plusieurs plans et en torsion, inhérente au mode de réalisation dans laquelle la traverse avant est décalée vers l'arrière, mode de réalisation faisant l'objet de la revendication 16 non-opposée, était étrangère aux caractéristiques couvertes par les revendications 1 et 15, opposées, protégeant un décalage vers l'avant de la traverse (conclusions p. 173 et 174) ; que la cour d'appel, qui a défini ainsi les fonctions techniques dont la reproduction aurait traduit une contrefaçon par équivalence : "traverse avant du train dont la présence des zones inclinées de transition à double courbure, en porte-à-faux, qui travaille en flexion sur plusieurs plans et en torsion, liée à la structure de l'appareil qui transmet une partie des efforts vers les patins", sans répondre aux conclusions qui précèdent a privé sa décision de motifs, en violation de l'article 455 du Code de procédure civile ;

ALORS, de septième part et subsidiairement, QUE le juge qui relève un moyen d'office doit inviter les parties à présenter leurs observations ; que la cour d'appel, qui a relevé d'office le moyen selon lequel le brevet aurait couvert l'effet technique selon lequel "les déformations [s'opéraient] sur les zones de transition inclinées c'est-à-dire dans leur ensemble et non uniquement sur les courbures", cet effet technique étant étranger au faisceau des trois effets techniques revendiqués par la société Airbus Helicopters dont elle soutenait que la reproduction caractérisait une contrefaçon par équivalence de son brevet (conclusions signifiées le 20 janvier 2015 p. 178 et 179), a méconnu le principe de la contradiction et a violé l'article 16 du Code de procédure civile ;

ALORS, de huitième part et subsidiairement, QUE la cour d'appel ne pouvait, sans entacher sa décision d'une contradiction, énoncer que les trains de l'art antérieur ne comportaient pas de zone de transition inclinée, pour en déduire qu'ils ne pouvaient exercer les fonctions revendiquées par le brevet, après avoir constaté que, dans les trains classiques, la traverse était rapportée aux patins par un manchon et que cette même configuration, reproduite dans le train critiqué, dans lequel la traverse est rapportée aux patins par un manchon, correspondait à une zone de transition inclinée dans laquelle le manchon lui-même constituait l'inclinaison (arrêt p. 20 avant-dernier al. et p. 22 al. 1er) ; que cette contradiction prive l'arrêt de motifs, en violation de l'article 455 du Code de procédure civile ;

ALORS, de neuvième part et subsidiairement, QUE dans des conclusions demeurées sans réponse (signifiées le 8 janvier 2015 pp. 174-175-176), les sociétés Bell Helicopter démontraient que la transmission vers les patins des efforts s'exerçant sur la traverse était connue de l'art antérieur comme le démontrait le passage de la description du brevet (p. 11 ligne 1 à 11) décrivant le comportement mécanique à l'atterrissage des trains de l'art antérieur par comparaison avec celui du train couvert par le brevet et comme le démontrait le brevet d'invention du 29 août 1968, correspondant à la pièce adverse n° 49, montrant la distribution des efforts par rapport aux différents éléments du train d'atterrissage et plus particulièrement la transmission des efforts des traverses sur les patins ; qu'en se bornant à énoncer, sans répondre à ces conclusions ni les analyser, que les fonctions couvertes par le brevet étaient "nouvelles", la cour d'appel a privé sa décision de motifs en violation de l'article 455 du Code de procédure civile ;

ALORS, de dixième part et subsidiairement, QUE les brevets antérieurs n° 91 05 524 et 91 05 525 communiqués par les sociétés Bell Helicopter pour démontrer que les fonctions revendiquées étaient connues de l'art antérieur faisaient état d'un travail en torsion de la traverse (brevet n° 91 05 525 p. 8, brevet n° 91 05 525 p. 4) et d'un travail de la traverse en flexion dans le plan horizontal et dans le plan vertical (brevet n° 91 05 524 p.11 et brevet n° 91 05 525 pp. 4, 6 et 18) ; que la cour d'appel qui a énoncé que, dans les documents communiqués par les sociétés Bell Helicopter, les trains conventionnels travaillaient, à la différence de celui de l'invention, en flexion sur un seul plan, a dénaturé les brevets n° 91 05 524 et 91 05 525, en violation de l'article 1134 du Code civil ;

ALORS, de onzième part et subsidiairement, QU'il y a contrefaçon par équivalence lorsque deux moyens de forme différente remplissent la même fonction ; que la contrefaçon par équivalence suppose que la fonction du moyen couvert par le brevet ne soit pas connue de l'art antérieur ; qu'une invention peut être nouvelle sous le rapport de la brevetabilité et comporter des moyens qui, différant par leur forme des moyens de l'art antérieur, couvrent une fonction identique ; que pour écarter comme n'étant pas pertinents les documents communiqués par les sociétés Bell Helicopter pour démontrer que les fonctions exercées par les zones de transition inclinées du brevet étaient connues des trains d'atterrissage de l'art antérieur, la cour d'appel a énoncé que les trains conventionnels ne comportaient pas de zone de transition inclinée et qu'il avait été établi précédemment que l'invention brevetée était nouvelle ; qu'en statuant de la sorte au prix d'une confusion entre la condition de nouveauté du brevet sous le rapport de la brevetabilité et la condition, requise sous le rapport de la contrefaçon par équivalence, que la fonction exercée par le moyen ne soit pas connue de l'art antérieur, la cour d'appel a violé l'article L.615-1 du Code de la propriété intellectuelle ;

ALORS, de douzième part et subsidiairement, QUE la contrefaçon par équivalence est réalisée lorsque deux moyens de forme différente remplissent la même fonction ; que la cour d'appel qui, pour décider que le train équipant l'appareil Bell 429 des sociétés Bell Helicopter constituait la contrefaçon par équivalence du brevet, a retenu que le train critiqué présentait une zone de transition inclinée à double changement de direction plaçant la traverse avant en porte-à-faux, le manchon reliant, dans le train critiqué, la traverse aux patins constituant, selon la cour d'appel, la première inclinaison de la zone de transition ; qu'en statuant par de tels motifs de nature à caractériser, le cas échéant, une reproduction des moyens du brevet dans leur forme et non une reproduction des fonctions exercées par des moyens de forme différente, la cour d'appel a statué par des motifs inopérants et impropres à caractériser l'existence d'une contrefaçon par équivalence, privant ainsi sa décision de toute base légale au regard de l'article L.615-1 du Code de la propriété intellectuelle ;

ALORS, de treizième part et subsidiairement, QUE c'est au propriétaire du brevet, qui entend démontrer que l'objet critiqué constitue la contrefaçon par équivalence de son titre, qu'il appartient de démontrer que les fonctions dont il soutient qu'elles seraient reproduites procurent les mêmes résultats ; que la cour d'appel qui, pour retenir une équivalence des résultats entre la seconde version du train équipant l'appareil Bell 429 des sociétés Bell Helicopter et la première version, dont elle a retenu qu'elle constituait une reproduction littérale du train objet des revendications 1 et 15 du brevet, a énoncé, au demeurant à tort, qu'aucune analyse pertinente n'était communiquée par les sociétés Bell Helicopter démontrant l'absence d'équivalence de résultat entre les deux trains, qu'aucun document ne démontrait l'existence d'une rigidité globale plus importante que la première version du train d'atterrissage et que seul était établi par les documents communiqués par les sociétés Bell Helicopter un déplacement des zones de rigidité, a inversé la charge de la preuve et violé l'article 1315 du Code civil ;

ALORS, de quatorzième part et subsidiairement, QUE les sociétés Bell Helicopter, bien que la charge de la preuve ne leur incombât pas, démontraient dans leurs conclusions signifiées le 8 janvier 2015 que le train protégé par le brevet français et la deuxième version du train du Bell 429 ne fonctionnaient pas de manière équivalente, la présence d'un manchon au lieu de la courbure revendiquée par le brevet correspondant à une augmentation de la rigidité globale du train d'atterrissage, en se fondant sur une étude réalisée par le docteur G à partir de l'appareil lui-même, et non comme les simulations produites par la société Airbus Helicopters à partir d'un simple modèle (conclusions pp. 189-190 et pièce 32) ; que la cour d'appel, dont la décision ne comporte aucune mention de l'étude du docteur G, ne pouvait énoncer qu'aucune analyse contraire pertinente n'était communiquée par les sociétés intimées démontrant l'absence d'équivalence de résultat entre les deux versions sans méconnaître

les termes du litige tels qu'ils étaient fixés par ces conclusions et la pièce régulièrement communiquée et produite, violant ainsi l'article 4 du Code de procédure civile ;

ALORS, de quinzième part et subsidiairement, QUE la cour d'appel, qui a elle-même constaté que, dans les trains d'atterrissage classiques, la traverse est rapportée aux patins au moyen d'un manchon ne pouvait énoncer qu'aucune document ne démontrait l'existence, dans la deuxième version du train dans lequel elle a constaté que la traverse était rapportée aux patins au moyen d'un manchon, d'une rigidité globale plus importante sans s'expliquer sur les mentions de la description du brevet dans laquelle il était indiqué que l'invention se proposait de remédier à "la grande rigidité du système" constituant l'inconvénient majeur des trains d'atterrissage classiques et que, dans le train selon l'invention, il était possible de "mieux amortir les chocs à l'atterrissage" grâce à une plus grande déformation de la traverse avant en flexion et grâce à sa rotation, autorisée par la flexion élastique des zones de transition, la plus grande déformation de la traverse permettant de réduire la rigidité d'un train à traverse intégrée par rapport à un train à traverse rapportée ; que faute de l'avoir fait, la cour d'appel a privé sa décision de toute base légale au regard de l'article L.615-1 du Code de la propriété intellectuelle ;

ALORS, de seizième part et subsidiairement, QUE la cour d'appel ne pouvait se borner à énoncer que Monsieur Robert G, responsable au sein des sociétés Bell Helicopter, avait reconnu, lors de son audition devant la juridiction canadienne, que l'objectif poursuivi était d'obtenir un train d'atterrissage ayant le même comportement que la première version, ce train, même altéré par rapport à l'invention, résolvant le problème de la résonance au sol avec un train d'atterrissage restant plus léger que les trains traditionnels, cette considération ne pouvant suppléer à la constatation positive, seule de nature à conférer un fondement à l'arrêt attaqué, de l'équivalence technique du comportement des deux versions du train, et se rapportant en outre au comportement de l'hélicoptère en résonance au sol, objet de la revendication 16 du brevet et étranger aux revendications opposées au soutien de l'action en contrefaçon ; que la cour d'appel qui a statué par des motifs inopérants a privé sa décision de toute base légale au regard de l'article L 615-1 du Code de la propriété intellectuelle ;

ALORS, enfin et subsidiairement, QUE l'aveu exige de la part de son auteur une manifestation non équivoque de sa volonté de reconnaître pour vrai un fait de nature à produire contre lui des conséquences juridiques ; que la poursuite des tests d'accréditation avec des modèles Bell 429 équipés d'un train de forme luge à seule fin de valider leur outil logiciel, comme elles en justifiaient en produisant l'attestation du directeur de recherche et développement de la société Bell Helicopter Textron, n'avait nullement le caractère d'une manifestation non équivoque de la volonté des sociétés Bell Helicopter

de reconnaître pour vrai le fait de l'équivalence de comportement des deux versions du train et n'avait donc pas le caractère d'un aveu ; qu'en jugeant le contraire, la cour d'appel a violé l'article 1354 du Code civil.

SIXIEME MOYEN DE CASSATION

Il est fait grief à l'arrêt attaqué, infirmatif de ce chef, d'AVOIR décidé que la deuxième version du train d'atterrissage équipant les hélicoptères Bell 429 reproduisait les caractéristiques des revendications n° 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10 et 13 du brevet n° 96 07 156 dont est titulaire la société Airbus Helicopters et que les sociétés Bell Helicopter Textron Inc et Bell Helicopter Textron Canada Ltd s'étaient rendues coupables de contrefaçon de ces mêmes revendications ;

AUX MOTIFS QUE la revendication n° 2 : "Train d'atterrissage selon la revendication 1, caractérisé en ce que l'ensemble des patins (P) et traverse (2, 8) est constitué de tubes d'aluminium" ; que selon les opérations de saisie-contrefaçon il a été constaté (test avec des aimants que les sociétés intimées estiment insuffisant) que les tubes n'étaient pas en matériau ferromagnétique, mais ce qui est corroboré par l'article des sociétés Bell Helicopter Textron présentent ses appareils indiquant que le train d'atterrissage est fabriqué en aluminium, ce qui est confirmé par Monsieur R. G lors de son audition devant la juridiction canadienne; que cette revendication est en conséquence reproduite par équivalence ; la revendication n° 4 : "Train d'atterrissage selon la revendication 2 ou 3, caractérisé en ce que l'épaisseur de paroi des tubes constituant lesdites traverses avant (18) et arrière (2) est dégressive entre la partie centrale de la traverse et sa jonction au patin (P) correspondant ; que l'article précité relatif à la première version de l'appareil indique que le train d'atterrissage est composé de tubes d'épaisseur variable, dégressive entre la partie centrale et sa jonction au patin et Monsieur R. G a reconnu lors de son interrogatoire précité que cette caractéristique était reproduite, de sorte que cette revendication est également reproduite par équivalence ; la revendication 5 : "Train d'atterrissage selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que les extrémités des branches descendantes (2a) de la traverse arrière (2) sont fixées aux dites plages longitudinales d'appui (1) des patins (P) par l'intermédiaire de manchons en aluminium (3) ; que l'examen de la photographie d'un manchon de jonction sur la traverse arrière prise lors de la saisie-contrefaçon du 16 juin 2009, fait apparaître que la traverse arrière est reliée aux patins par des manchons, de sorte qu'il est suffisamment rapporté, contrairement à ce que soutiennent les sociétés intimées, que cette revendication est également reproduite par équivalence ; la revendication n° 7 : "Train d'atterrissage selon l'une quelconque des revendications 1 à 5, caractérisé en ce que ladite traverse avant (8) est constituée d'une seule branche dont les extrémités sont chacune reliées par un moyen de jonction démontable (9, 10) à la partie avant du patin (P) correspondant, ce moyen de

jonction étant disposé entre les deux courbures (C1, C2) de la zone de transition (T) concernée" ; que dans la première version, les tubes formant la traverse et les patins sont emmanchés entre les deux courbures de chaque zone de transition inclinée comme cela ressort de la photographie extraite de la brochure Bell d'avril 2008 et de cette reproduite par Monsieur P. M dans son article présenté lors du forum annuel précité ; que dans la deuxième version la traverse avant du train comprend une branche dont les extrémités sont emmanchées dans des manchons fixés à la partie avant du train, formant une seule pièce comme cela ressort d'une photographie annexée au procès-verbal de saisie, les manchons comme relevé ci-dessus, constituant la première courbure ; que s'il est exact comme le soulignent les sociétés intimées que les manchons ne sont pas situés entre les deux courbures, la traverse avant est toutefois reliée à ceux-ci par un moyen de jonction démontable qui est situé entre les deux inclinaisons à proximité de la première courbure, remplissant ainsi le même effet en vue du même résultat, de sorte que cette revendication est reproduite par équivalence ; la revendication 8 : "Train d'atterrissage selon la revendication 6 ou 7, caractérisé en ce que lesdits moyens de jonction sont constitués par un système de manchon, vissé en aluminium (9) ou par un collier de fixation (10) " ; que les moyens de jonction utilisés sur la traverse avant sont des manchons vissés en aluminium comme examiné ci-dessus de sorte que cette revendication est également contrefaite par équivalence ; la revendication n° 9 : "Train d'atterrissage selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que lesdits organes de liaison (4, 6) entre lesdites traverses avant (8) et arrière (2) et la structure (S) de l'appareil sont du type à frottement contrôlé en rotation, comportant à cet effet deux demi-colliers ou analogues (4a, 4b ; 6a, 6b) enserrant le tube de la traverse, ,avec interposition d'un palier de matériau élastique (5,7) du genre élastomère" ; que l'article des sociétés Bell indique concernant la première version du train que l'organe de liaison de la traverse arrière présente deux demi-colliers, un palier de matériau élastique enserrant le tube de la traverse, configuration retrouvée lors des opérations de saisie-contrefaçon comme cela ressort de la photographie de l'organe de liaison, corroborée par les déclarations de Monsieur G qui a précisé que les organes de liaison étaient identiques entre les deux versions, de sorte que la contrefaçon par équivalence de cette revendication est suffisamment établie contrairement à ce que soutiennent les sociétés intimées ; la revendication n° 10 : "Train d'atterrissage selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'il comporte au moins trois organes de liaison à la structure (S) de l'appareil, dont un (4 ; 6) assujetti centralement sur l'une desdites traverses (2 ; 8) et les deux autres (6 ; 4) assujettis, en étant mutuellement écartés de part et d'autre de l'axe longitudinal du train, sur l'autre traverse (8 ; 2) ; que lors des opérations de saisie-contrefaçon, l'huissier instrumentaire a constaté deux organes de liaison sur la traverse avant, écartés de l'axe médian et un autre sur la traverse arrière, soit, trois points de fixation comme cela ressort de la photographie annexée au rapport,

confirmé dans l'article des sociétés intimées précité ; qu'il est suffisamment établi que cette revendication est contrefaite par équivalence ; la revendication n° 13 : "Train d'atterrissage selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que ladite traverse arrière (2) est constituée, pour sa partie avant, d'un tube à profil aérodynamique cintré (2') formant bord d'attaque, ce tube étant prolongé vers l'arrière par un carénage rapporté (2'') formant bord de fuite" ; que les photographies de l'appareil versées au dossier permettent de relever que la traverse arrière du train d'atterrissage de celui-ci a un profil aérodynamique prolongée vers l'arrière par un carénage formant bord de fuite. Cette revendication est donc également reproduite (arrêt p.22 dernier al., p. 23, p. 24 et p. 25, al. 1 à 9) ;

ALORS, d'une part, QUE la cassation des dispositions déclarant contrefaite la revendication 1 principale du brevet entraînera par voie de conséquence la cassation des dispositions déclarant contrefaites les revendications dépendantes 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10 et 13, en application de l'article 625 du Code de procédure civile ;

ALORS, d'autre part, QUE les motifs de l'arrêt ne permettent pas de déterminer si la cour d'appel a entendu se fonder sur une contrefaçon par reproduction des revendications dépendantes en cause ou sur la contrefaçon par équivalence de ces mêmes revendications ; qu'en statuant de la sorte, la cour d'appel, qui n'explique pas en quoi la fonction exercée par les moyens couverts par les revendications dépendantes serait identique à la fonction des moyens du train argué de contrefaçon, a laissé incertain le fondement juridique de sa décision, plaçant la Cour de cassation dans l'impossibilité d'exercer son contrôle, et privé sa décision de toute base légale au regard de l'article L.615-1 du Code de la propriété intellectuelle ;

ALORS, de troisième part, QUE la cour d'appel, qui a constaté que, dans la forme de réalisation couverte par la revendication 7, la traverse avant est constituée d'une seule branche dont les extrémités sont chacune reliées par un moyen de jonction démontable à la partie avant du patin correspondant, ce moyen de jonction étant disposé entre les deux courbures de la zone de transition concernée, ne pouvait décider que cette revendication était contrefaite, fût-ce par équivalence, par la deuxième version du train dans lequel les moyens de jonction ne relient pas la traverse au patin mais relient le manchon, dont la cour d'appel considère qu'il constituerait la première courbure, à la traverse, de tels moyens, qui n'étaient pas la reproduction littérale des moyens couverts par la revendication, ne pouvant procurer le même effet technique ni le même résultat, sans méconnaître la portée de ses constatations sur le contenu de la revendication violant ainsi l'article L.615-1 du Code de la propriété intellectuelle ;

ALORS, de quatrième part et enfin, QUE dans leurs conclusions (signifiées le 8 janvier 2015 p. 164 point 151), les sociétés Bell

Helicopter faisaient valoir que les organes de liaison objet de la revendication 9 étaient connus de l'art antérieur (demande Collins) de sorte que leur reproduction ne pouvait constituer la contrefaçon du brevet postérieur ; qu'en laissant ces conclusions sans réponse, la cour d'appel a privé sa décision de motifs en violation de l'article 455 du Code de procédure civile.