

## **INVENTIONS DE SALARIÉS – Invention hors mission attribuable – Revalorisation du juste prix dû par l'employeur – Conditions d'appréciation.**

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE PARIS (3<sup>e</sup> ch. 1<sup>re</sup> sect.) 16 juin 2009  
**RATP contre B.**

### FAITS ET PRÉTENTIONS :

M. B. est agent de la Régie autonome des transports parisiens dite RATP depuis le 27 novembre 1984, dans la spécialité mécanicien d'entretien, affecté à l'atelier de maintenance des équipements de Saint-Ouen; il a été notamment chargé de l'entretien des frotteurs de captation de courant; il a conçu en 1989 un premier frotteur souple de captation de courant, qui a fait l'objet du brevet déposé le 4 décembre 1990 par la RATP; il a par la suite amélioré son invention en créant un nouveau frotteur de captation pourvu de sangles en élastomère, objet du brevet déposé le 24 novembre 2000 également par la RATP publié sous le n° FR 00/15233.

La RATP qui ne conteste pas l'invention de son salarié et sa qualification d'invention hors mission, conteste en revanche devoir la rémunération représentant le juste prix à hauteur de la somme réclamée par M. B..

Ce dernier a saisi la Commission nationale des inventions de salariés qui a, le 15 septembre 2003, proposé la fixation du juste prix à la somme de 24 390,20 euros.

Contestant l'évaluation faite par la CNIS, la RATP a fait assigner M. B. par acte en date du 13 octobre 2003, aux fins de :

- lui donner acte de ce qu'elle reconnaît lui devoir la somme de 1 219,60 euros,
- lui donner acte de ce qu'elle n'accepte pas la proposition de la Commission nationale des inventions de salariés et constater que l'invention objet des brevets dont il y a lieu de rémunérer l'attribution au profit de la RATP par un juste prix, n'est pas et ne peut pas être exploitée de façon rentable et qu'à supposer qu'il en soit décidé autrement, l'intéressement qui devait être attribué à monsieur B. en fonction notamment des économies réalisées par la RATP représenterait une somme de 10 330 euros, plus de deux fois moindre que la somme proposée par la Commission Nationale des Inventions de Salariés,
- condamner monsieur B. à lui payer la somme de 3 000 euros en application de l'article 700 du nouveau Code de procédure civile,
- condamner monsieur B. aux dépens.

Par jugement avant dire droit du 5 avril 2006, le Tribunal a donné acte à la RATP de ce qu'elle reconnaît devoir à M. B. la somme de 1 219,60 euros et ordonné une expertise confiée à M. G. avec mission de donner tous éléments permettant au Tribunal de déterminer si l'invention objet des deux brevets est une invention spécifique à la RATP ou si elle peut être exploitée par d'autres entreprises, si l'invention objet des deux brevets est intéressante et

bénéficiaire pour l'entreprise et préciser le délai dans lequel cette invention peut procurer pour la RATP un résultat bénéficiaire et les conditions dans lesquelles elle pourrait être exploitée par la RATP, de déterminer les retombées économiques de l'invention objet des deux brevets dans le cadre d'une exploitation par la RATP et dans le cadre d'une exploitation par d'autres entreprises, de déterminer le juste prix d'une part en fonction des bénéfices ou économies pouvant être réalisés du fait de l'invention, d'autre part de l'utilité industrielle et commerciale de l'invention.

Le 13 septembre 2007, M. G. a déposé son rapport aux termes duquel il apparaît que le juste prix doit être évalué à la somme de 115 000 euros. (...)

### MOTIFS :

**A titre liminaire, il sera précisé que la qualité d'inventeur salarié hors mission de M. B. n'est pas contestée par la RATP et a été reconnue par le jugement du 5 avril 2006 ; que seul est contesté le droit de M. B. de recevoir une indemnité supplémentaire à celle déjà reçue et payée soit 1 219,60 euros.**

**Les parties sont d'accord pour dire que seul le brevet FR 00/15233 est en cause dans ce litige, le premier brevet dont il est une amélioration n'ayant pas donné lieu à une exploitation commerciale ou industrielle.**

**La RATP demande que le calcul de la rémunération de M. B. soit effectué sur les critères définis par l'article L 611-7 2° du Code de la propriété intellectuelle combiné avec l'instruction générale n° 106B du 15 décembre 1994 complétée par une note de département 6/95 du mois d'avril 1995.**

**Or, le régime légal codifiant la rémunération due au salarié pour une invention réalisée hors mission est issu d'une loi du 13 juillet 1978.**

**L'instruction générale n° 106B est postérieure à ce texte pour avoir été publiée le 15 décembre 1994 et elle est d'un niveau *infra legem*.**

**Elle a été élaborée unilatéralement par la RATP qui comme EPIC ne ressort d'aucune convention collective, mais qui peut élaborer un protocole entre elle et ses employés car elle dispose d'instances de négociation.**

**Or cette instruction générale postérieure au texte légal institue un régime de rémunération moins favorable pour les salariés inventeurs de la RATP ce qui rend ses dispositions sans effet et inapplicables.**

Seules seront donc prises en compte les dispositions de l'article L. 611-7 2° du Code de la propriété intellectuelle qui disposent que "seront pris en considération tous éléments qui pourront être fournis notamment par l'employeur et le salarié pour calculer le juste prix tant en fonction des apports initiaux de l'un et de l'autre que de l'utilité industrielle et commerciale de l'invention".

La méthode suivie par l'expert pour calculer le juste prix en ce qu'il a déterminé un coefficient applicable pour l'évaluation des apports initiaux (contribution personnelle originale de M. B.) et un coefficient pour l'utilité industrielle et commerciale de l'invention sera validée.

Le rapport d'expertise a exposé les éléments suivants :

Le brevet FR 00/15233 concerne "un frotteur de captation de courant électrique pour véhicule ferroviaire".

Il trouve son application dans l'alimentation en courant électrique des véhicules ferroviaires, notamment des véhicules de métro alimentés par un rail électrifié dit usuellement troisième rail. Le courant est transmis du troisième rail à la motrice au moyen d'un frotteur porté par un élément de structure tel qu'une poutre, ce frotteur comportant une semelle adaptée pour pouvoir être mis en contact avec ce rail électrifié et reliée par un câble de liaison à la motrice et un dispositif amortisseur, destiné à maintenir en permanence la semelle en appui contre le rail électrifié pendant le déplacement du véhicule ferroviaire.

Le problème que vise à résoudre l'invention est le manque de souplesse du dispositif amortisseur qui entraîne un nombre important d'avaries lesquelles entraînent un coût d'entretien important et une indisponibilité du véhicule ferroviaire.

L'invention propose une solution simple et moins coûteuse sous la forme d'une sangle résistant aux chocs inhérents à son utilisation et présentant un coût d'entretien réduit.

M. B. est à l'origine de l'idée mère de l'invention qui s'inscrit dans le cadre général des recherches auxquelles son employeur a également participé mais du fait des difficultés pratiques de mise au point de l'invention, la contribution personnelle originale de M. B. à l'invention n'est que partielle.

M. G. a retenu un coefficient de 0,60 pour M. B. et un coefficient de 0,40 pour la RATP représentant les difficultés de mise au point pratique de l'invention. Il a également fixé le coefficient de 0,50 pour le cadre général des recherches dans lequel s'est placée l'invention.

Sur l'utilité industrielle et commerciale, l'expert a constaté que l'invention résout un problème important: la fiabilité des frotteurs de captation sur les rames de métro parisiens mais également sur des matériels ferroviaires roulants alimentés en fonctionnement normal par un troisième rail, qu'elle permet d'augmenter sensiblement le Temps Moyen de Bon Fonctionnement et qu'elle aurait dû trouver une utilité commerciale manifeste.

Il a estimé que le choix effectué par la RATP de retenir Bombardier comme constructeur du nouveau matériel routant et de ne pas lui imposer la mise en place de ce nouveau matériel relève de sa seule volonté et ne répond pas forcément à des critères économiques de bonne gestion, que l'employé qui n'a pas part à ces décisions n'a pas à en subir, sur le terrain de la rémunération du juste prix, les conséquences.

Il a envisagé les autres entreprises susceptibles d'être intéressées par cette invention pour en déterminer l'intérêt commercial en rappelant que la demande de brevet avait été déposée en Grande-Bretagne.

Il a retenu un intérêt commercial de l'invention de 0,80 et proposé une indemnisation à hauteur de 100 000 euros réévaluée à 111,75 euros pour tenir compte du délai entre la demande de paiement du juste prix et le jour effectif de ce paiement soit huit ans au jour du dépôt de rapport.

M. B. demande l'entérinement du rapport de M. G..

La RATP conteste les termes du rapport en ce qu'il n'a pas tenu compte des réalités économiques auxquelles elle est confrontée, notamment le choix des constructeurs par le biais des offres de marchés publics, la prise en compte du coût du matériel de remplacement, le peu de temps restant à courir pour effectuer des économies et le fait qu'elle n'a pas pour activité de déposer des brevets.

S'il est vrai que la RATP n'a pas pour activité principale de déposer des brevets et de les concéder en licence, il n'en demeure pas moins que dans une logique économique, aucun acteur économique gérant normalement son entreprise ne refuse d'engranger des revenus procurés par une licence et que la RATP l'a certainement envisagé puisqu'elle a, par deux fois, déposé un brevet désignant M. B. comme inventeur.

L'article L. 611-7 2° du Code de la propriété intellectuelle part du postulat que toutes les autres inventions (c'est-à-dire toutes les inventions hors mission) appartiennent aux salariés et ne prévoit la possibilité pour l'employeur de s'approprier l'invention de son salarié hors mission que dans le cadre très précis de cet alinéa 2°.

En conséquence, la RATP qui pouvait laisser M. B. déposer son brevet et entreprendre par ses propres moyens son exploitation, a opté pour le dépôt de brevet en son nom mentionnant M. B. comme inventeur ; elle doit donc répondre aux obligations légales prévues à l'article L. 611-7 2° du Code de la propriété intellectuelle, sans pouvoir arguer de ce que le développement du brevet ne relève pas de son activité.

De la même façon, elle ne peut opposer à M. B. ses propres difficultés rencontrées du fait qu'elle a choisi Bombardier comme constructeur des matériels roulants devant remplacer les matériels anciens, d'autant que rien dans le code des marchés publics n'interdit à une entreprise de prévoir dans son cahier des charges, des obligations particulières auxquelles les parties qui concourent devront répondre.

Cet argument est également inopérant.

La RATP ne conteste pas que M. B. soit à l'origine de l'idée-mère de l'invention et elle l'a d'ailleurs désigné comme inventeur lors de la demande de brevet.

M. B. ne conteste pas davantage que les mises au point pratiques ont été effectuées par la RATP.

En conséquence, les premiers coefficients de 0,60 pour M. B. et 0,40 pour la RATP pour la contribution de chacun et le coefficient de 0,50 pour le cadre général de recherches auquel la RATP et M. B. ont participé, seront homologués pour quantifier leurs apports initiaux.

Le débat porte sur l'évaluation des économies que la RATP aurait pu réaliser du fait de l'exploitation par elle-même et de la commercialisation de l'invention.

La RATP fait valoir que le calcul d'économies réalisé par l'expert à hauteur de 21 millions ne s'appuie que sur les seules allégations de M. B. et ne tient pas compte des investissements qu'elle aurait nécessairement dû faire si elle avait opté pour la mise en oeuvre de frotteurs souples; elle conteste les licences envisagées par l'expert pour évaluer l'utilité de commercialisation de l'invention.

Contrairement à ce que soutient la RATP, M. G. a répondu à ses dires dans son expertise au cours de son analyse ; de surcroît, il ressort de la lecture de ses dires annexés au rapport d'expertise, qu'aucun élément sérieux de calcul du coût des frotteurs n'a été versé au débat ; que seuls ont été produites les factures pour la réalisation du prototype et que la RATP qui estimait ne rien devoir à M. B., n'a

pas pleinement participé à l'expertise retenant par devers elle les éléments que l'expert aurait pu utiliser.

Elle ne peut donc lors du débat au fond critiquer l'expert en ce qu'il n'a pas tenu compte d'éléments qu'elle fournit pour la première fois devant les présents juges.

Ainsi, la RATP indique que l'expert a fixé sur les seules indications de M. B. le coût d'achat d'un frotteur B. à 576 euros et celui d'un frotteur Ferraz à 1 700 euros, que le coût de révision d'un frotteur B. s'élève à 187 euros et celui d'un frotteur Ferraz à 309 euros, que le coût de révision accidentel est de 325 euros pour le frotteur Ferraz mais n'a pas pu être calculé pour le frotteur B. ; que la société demanderesse propose de le fixer à 3 % sans dire quel serait le taux du frotteur B..

Il ressort de l'ensemble des documents mis au débat que le matériel MF67 pouvait sans étude supplémentaire être équipé du frotteur B. et le matériel MF88 après une étude technique complémentaire que la RATP s'est refusée à effectuer. Cependant ce matériel MF88 sera pris en compte puisque susceptible de voir mis en oeuvre ce nouveau frotteur.

De la même façon, l'argument selon lequel la RATP n'a pas entamé l'exploitation par le biais de sous-traitants du frotteur B. sous prétexte que les économies ne dureraient que jusqu'en 2020, date du renouvellement total estimé du parc ferroviaire équipé de frotteurs adaptables, est un argument totalement inopérant car aberrant d'un point de vue économique, aucun gestionnaire ne refusant sciemment de réaliser des économies pendant près de vingt ans.

Il apparaît que le mode de calcul proposé par la RATP ne peut être retenu car trop d'éléments manquent pour évaluer le différentiel entre le coût de fabrication, d'entretien et le taux de révision accidentelle du frotteur B. et le coût d'entretien et le taux de révision accidentelle du frotteur Ferraz.

En effet, un des avantages essentiel de ce frotteur est d'éviter nombre de pannes et donc de révisions accidentelles et cet élément a totalement été minoré par la RATP.

En conséquence, le Tribunal validera le calcul retenu par M. G. pour l'économie réalisée par la RATP soit 12 millions d'euros.

De même, le calcul des redevances issues des licences susceptibles d'être concédées en Angleterre, en Allemagne et aux Etats-Unis est discuté par la RATP mais cette dernière ne verse aucun élément sérieux pour étayer son refus de voir appliquer à d'autres matériels ferroviaires cette invention ; cette contestation est d'autant plus étonnante que la RATP avait déposé une demande de brevet en Angleterre.

Ainsi, là encore, le calcul de l'expert selon la règle dite du quart définie par les spécialistes du Licensing lors d'un congrès

du LES en 2001 sera retenu pour la somme de 3 millions d'euros par licence.

Enfin, le calcul du juste prix devant à partir de ces éléments être accordés à l'inventeur a été réalisé par M. G. à partir des éléments dont il disposait notamment les résultats du "benchmarking".

Il appartenait alors à la RATP de verser d'autres éléments lors de l'expertise pour élargir le panel cité par l'expert.

En conséquence et au vu des explications données plus haut, le juste prix devant revenir à M. B. pour rémunérer sa participation à l'invention déposée par son employeur sera évalué à la somme de 100 000 euros réévalué à la somme de 115 000 euros selon le calcul de réévaluation effectué par l'expert au visa de l'indice des prix (valeur 102,80 en décembre 2000 à valeur 114,86 en avril 2007).

La RATP sera donc condamnée à payer à M. B. la somme de 115 000 euros représentant le juste prix à lui dû en application de l'article L. 611-7 2° du Code de la propriété intellectuelle, dont seront déduits les 1219,60 euros déjà versés.

Sur les autres demandes :

Les conditions sont réunies pour allouer à la somme de 10 000 euros à M. B. au titre de l'article 700 du Code de procédure civile.

L'exécution provisoire est compatible avec la nature de l'affaire, elle est nécessaire et sera ordonnée à hauteur de la moitié de l'indemnité fixée plus haut au titre de l'article L. 611-7 2° du Code de la propriété intellectuelle et pour la totalité de l'indemnité due à l'article 700 du Code de procédure civile.

PAR CES MOTIFS :

Fixe à la somme de 115 000 euros le juste prix dû à M. B. en application de l'article L. 611-7 2° du Code de la propriété intellectuelle.

En conséquence,

Condamne la RATP à payer à M. B. la somme 113 780,40 euros.

Condamne la RATP à payer à M. B. la somme de 10 000 euros en application de l'article 700 du Code de procédure civile.

Ordonne l'exécution provisoire de la présente décision à hauteur de la moitié de l'indemnité fixée au titre de l'article L. 611-7 2° du Code de la propriété intellectuelle et pour la totalité de la somme au titre de l'article 700 du Code de procédure civile.

(Mme Courboulay, prés. - M<sup>es</sup> Cousin, Saïd, av.)

## Note.

Le mercredi 4 février 2009, *Le Monde* publiait un article au titre éloquent : "En France, les inventeurs peu reconnus et mal payés". Annie Kahn y dénonçait l'inapplication de la loi du 26 novembre 2000 (1) qui oblige l'employeur à verser une rétribution supplémentaire à chaque salarié inventeur (la rémunération supplémentaire dans le cadre d'une invention de mission ; le juste prix dans celui d'une invention hors-mission attribuable).

D'importantes entreprises se montrent mauvais élèves dans ce domaine comme l'illustre l'espèce rapportée. Le Tribunal de grande instance de Paris a ainsi eu à connaître le 16 juin dernier de l'opposition de la Régie à la proposition de la Commission nationale des inventions de salariés à propos de la rétribution d'un de ses salariés. La décision du TGI de Paris revêt une importance particulière au vu du très petit nombre de litiges concernant la rémunération des inventions, qu'elle revête la forme de la rémunération supplémentaire ou du juste prix. En l'espèce, M. B., mécanicien dans un atelier de maintenance, a mis au point un système de frotteur souple de captation de courant en 1989, qui a fait l'objet d'un brevet déposé par la RATP, puis a réalisé

(1) Loi n° 90-1052 du 26 novembre 1990 codifiée à l'article L. 611-7 CPI.

une amélioration de ce brevet déposé encore par son entreprise le 24 novembre 2000. C'est cette amélioration qui est au coeur du litige. Ce salarié n'étant pas chargé d'une mission inventive, l'entreprise, comme le relève le tribunal, pouvait le laisser déposer en son nom le brevet et entreprendre par ses propres moyens son exploitation. Or ce n'est pas cette branche de l'option prévue par l'article L. 611-7 qui a été choisie par la Régie mais bien celle de l'attribution de l'invention hors-mission. Elle devait donc, puisqu'elle s'attribuait ce droit, accorder au salarié sa contrepartie : le juste prix de l'invention, tel que le prévoit l'article L. 611-7-2 et qui peut être qualifié d'« *indemnisation d'une sorte d'« expropriation » du salarié* » (2).

Ce juste prix pour l'entreprise s'élevait à 1 219,60 euros, ce qu'a contesté le salarié devant la CNIS. Cette dernière a proposé la somme de 24 390,20 euros. L'employeur a alors assigné son mécanicien afin de faire dire qu'elle ne lui devait que la somme de 1219,60 euros déjà payée. Le rapport d'expertise ordonné par le Tribunal est lui aussi critiqué en ce qu'il établissait le juste prix à 115 000 euros.

Ce sont les données que le tribunal a demandé à l'expert d'établir qui sont les plus intéressantes de la décision. En effet, rares sont les décisions concernant ce type de litige. Nombreuses sont les constatations d'inhibition des salariés, placés devant la décision de saisir ou non la justice : se sentant pris entre le fer (la crainte du licenciement) et l'étau (l'incertitude de la décision jurisprudentielle), ils préfèrent souvent l'inaction à la contestation. De ce fait, la jurisprudence sur le sujet est rare. Or le jugement est particulièrement disert sur les modalités d'appréciation du juste prix.

Le tribunal demandait à l'expert d'établir en quoi l'invention est intéressante et bénéficiaire pour l'entreprise, d'une part en établissant les bénéfices et économies pouvant être réalisés du fait de l'invention, d'autre part l'utilité industrielle et commerciale de l'invention. Seule cette utilité étant prévue par le Code de la Propriété intellectuelle, on supposera que cette utilité démontrée, les bénéfices et économies qui en découlent sont à déterminer dans un second temps. Si l'utilité industrielle et commerciale n'est pas douteuse en l'espèce puisque l'expert a considéré que le problème résolu par l'invention était important car permettait d'améliorer le temps moyen de bon fonctionnement des frotteurs de captation, et donc, la durée de vie des installations existantes, les bénéfices et économies ont fait beaucoup plus débat. En effet, le tribunal ayant demandé à l'expert de déterminer notamment si l'invention était spécifique à la RATP ou non, et celui-ci ayant répondu par la négative, la RATP se défendait en arguant que son activité n'était pas de déposer des brevets ni de concéder des licences, alors même que le dépôt de l'invention était prévu outre-Manche. Et c'est sans doute là que se trouve le point le plus fort du jugement : le Tribunal de grande instance de Paris rejette cet argument en se fondant sur la logique économique : « *dans une logique économique, aucun acteur économique gérant normalement son entreprise ne refuse d'enregistrer des revenus procurés par une licence* » ; et répondant à l'argument de la Régie tendant à amoindrir le juste prix au motif que les économies ne pourraient être réalisées que durant une courte période avant le changement des installations, le qualifie de « *totalemment inopérant car aberrant d'un point de vue économique, aucun gestionnaire ne refusant sciemment de réaliser des économies pendant près de vingt ans* ». La Régie elle aussi avançait un argument purement économique en se prévalant de sa sujétion aux « *réalités économiques, notamment le choix des constructeurs par le biais des marchés publics* ». À cette objection, le Tribunal a répondu semble-t-il assez ironiquement que l'inventeur n'a pas à être affecté par les choix (malencontreux ?) de son entreprise : « *elle [la RATP] ne peut opposer à M. J.-P. B. ses propres difficultés rencontrées du fait qu'elle a choisi Bombardier comme constructeur des matériels roulants devant remplacer les matériels anciens, d'autant que rien dans le Code des marchés publics n'interdit à une entreprise de prévoir dans son cahier des charges des obligations particulières (...)* » (ci-dessus).

Le Tribunal signifie par ce jugement plusieurs choses. La première est sans nul doute que les entreprises ne peuvent se défendre avec une argumentation a minima, en ne versant pas assez de pièces au débat, notamment en matière financière. La seconde est la prise en compte d'une logique comptable, dans la mesure où il apparaît illogique qu'une entreprise opte pour l'attribution d'une invention pour ensuite ne pas en tirer tous les avantages pour elle-même. Une logique, finalement, de bon sens.

Alors que le 25 septembre 2008, le Président de la République, dans son discours de Toulon voyait la fin de la crise financière dans le développement de l'économie de la connaissance, force est de constater que son appel à l'investissement dans l'innovation n'a pas encore été suivi.

**Camille Dorignon**, *Master 2 Recherche Droit de la Propriété littéraire, artistique et industrielle,*  
*Université Paris 2 Panthéon-Assas*

(2) J.-Chr. Galloux « Invention de salarié : calcul de la rémunération supplémentaire », JCP éd. G 2008 II 10463.