

## Lettre PCT Direct

### Observations informelles

Demande prioritaire pour laquelle une recherche a été effectuée par l'OEB : FR1871816

Les revendications de la présente demande PCT sont identiques à celles de la demande prioritaire.

Nous ne partageons pas l'avis émis dans l'opinion écrite accompagnant le rapport de recherche selon lequel l'objet de la revendication 1 serait dépourvu de nouveauté.

Le document US 2016/164149 (D1) divulgue un coffre de batterie comprenant, en référence à la figure 1, un boîtier 12 formé d'un profilé présentant deux paires de faces opposées et deux extrémités ouvertes, et deux capots 26a, 26b agencés à chaque extrémité du profilé pour fermer le boîtier 12.

Les faces 26a et 26b présentent des nervures 16 en relief vers l'extérieur, destinées à maintenir un espace entre deux coffres adjacents et à permettre une circulation d'un flux d'air destiné à refroidir les accumulateurs (cf. paragraphe [0019]).

Ledit coffre est donc destiné à être assemblé à un autre coffre par l'intermédiaire d'un capot 26a ou 26b et non d'une face du profilé.

Par ailleurs, même si les nervures 16 de deux capots adjacents sont en contact l'une avec l'autre, D1 ne divulgue en aucun cas l'établissement d'une liaison électrique entre les deux coffres par l'intermédiaire de ces nervures.

En effet, D1 n'indique pas le matériau des capots 26a, 26b. Dans la mesure où ces capots peuvent être soudés au boîtier 12 (cf. paragraphe [0030]), qui est en aluminium, les capots 26a, 26b sont éventuellement en aluminium.

Cependant, à l'état libre, l'aluminium est recouvert d'une couche d'oxyde qui est électriquement isolante.

D1 ne décrit aucun traitement qui serait appliqué aux nervures 16 pour rendre leur surface électriquement conductrice.

L'objet de la revendication 1 diffère donc du coffre de D1 au moins en ce qu'il comprend au moins une portion électriquement conductrice en relief par rapport à chaque face d'appui du boîtier, de sorte à assurer un contact électrique avec l'autre coffre par appui de ladite portion électriquement conductrice contre une portion électriquement conductrice de l'autre coffre.

L'invention revendiquée est donc nouvelle.

Le problème technique résolu par la présente invention peut être formulé comme étant d'améliorer la continuité de masse entre les coffres assemblés.

Aucune conduction électrique n'est recherchée dans D1, mais uniquement une fonction d'espacement destinée à favoriser l'évacuation de la chaleur et le refroidissement des accumulateurs.

L'homme du métier cherchant à améliorer la continuité de masse entre les coffres assemblés ne trouverait donc aucune indication de la solution à ce problème dans D1.

L'invention revendiquée implique donc une activité inventive.