

Compte rendu

Commission des affaires européennes

Mercredi 23
novembre 2011
17 heures

Compte rendu n° 228

- I. Communication de M. Robert Lecou sur les propositions de règlement relatives aux possibilités de pêche pour 2012 pour les stocks ne faisant pas l'objet d'accords internationaux (E 6631) et pour les organisations régionales de gestion des pêches (E 6803)..... 3
- II. Communication de M^{me} Anne Grommerch et M. Gérard Voisin sur la clause de « réparation » des véhicules automobiles (proposition de modification de la directive 9871/CE du 13 octobre 1998 relative aux dessins et modèles) 6
- III. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution 10

**Présidence de
M. Pierre Lequiller**
Président



COMMISSION DES AFFAIRES EUROPEENNES

Mercredi 23 novembre 2011

Présidence de M. Pierre Lequiller, Président de la Commission

La séance est ouverte à 17 heures

I. Communication de M. Robert Lecou sur les propositions de règlement relatives aux possibilités de pêche pour 2012 pour les stocks ne faisant pas l'objet d'accords internationaux (E 6631) et pour les organisations régionales de gestion des pêches (E 6803)

M. Robert Lecou, rapporteur. Les présentes propositions de règlements visent à fixer les possibilités de pêche pour 2012. Elles concernent un droit important, le droit de pêche, dont dépend toute une filière.

Ces deux textes, fondus en un seul les années précédentes, ont été séparés cette année par la Commission. Cette démarche, critiquée par un certain nombre de pays, a été la source d'erreurs. Il conviendrait donc de les faire refusionner pour non seulement éviter celles-ci mais aussi pour pouvoir disposer d'une indispensable vue d'ensemble sur ces possibilités de pêche.

Celles-ci, appelées « TAC », totaux admissibles de captures, déterminent les quantités maximales de poissons d'une espèce pouvant être pêchées sur une zone pendant une période déterminée. Ils sont fixés pour les stocks de l'Atlantique et de la mer du Nord, la Méditerranée n'étant pas concernée sauf pour le thon rouge.

Après leur adoption par le Conseil, ils sont répartis entre les Etats membres sous forme de quotas en fonction notamment des antériorités de pêche, chaque Etat gérant ses quotas et en rendant compte à la Commission. Fixés en fonction des engagements internationaux de l'Union européenne, ils sont établis sur la base de l'expertise des instituts nationaux de recherche, des avis du Conseil international pour l'exploration de la mer (CIEM) et du Comité scientifique, technique et économique de la pêche de la Commission européenne (CSETP).

La Commission a exposé l'approche ayant abouti à ces propositions de TAC dans sa communication du 25 mai 2011. Son but est l'élimination progressive de la « surpêche » afin de permettre à la ressource de se reproduire et d'atteindre un rendement optimal à long terme, le rendement maximal durable (RMD).

Après avoir constaté que la situation s'améliorait dans les eaux de l'Union, elle estime, par contre, que l'état des stocks des grands fonds demeure préoccupant et qu'en Méditerranée 82 % des ressources connues sont surexploitées.

Elle note également que la rentabilité économique du secteur est faible et qu'elle se détériore, les prix de vente actuels étant inférieurs d'environ 10% aux prix de 2007.

Comme je le souligne tous les ans, elle insiste sur le manque de connaissances scientifiques sur les stocks et donc sur les risques de surpêche pour environ deux tiers des TAC : ceux-ci doivent donc être fixés en fonction de l'incertitude pesant sur les stocks correspondants.

Elle propose donc quatre axes stratégiques dont trois concernent l'incertitude scientifique régnant actuellement dans ce domaine:

- réduction des TAC de 25 % en cas de risque de surpêche et au-delà pour certains stocks ;
- demande aux Etats d'améliorer la connaissance des stocks ;
- demande urgente aux agences scientifiques d'étudier ce problème ;
- développement d'indicateurs pour pouvoir instituer une réglementation solide.

La Commission propose pour 2012 des augmentations de TAC pour neuf stocks (cabillaud de mer Celtique, + 141 %, merlu du Sud, + 15 %, baudroie de la mer Ibérique, + 110 %, sole de Manche orientale, + 9 %), des arrêts de pêche (cabillaud en Ouest Ecosse, mer d'Irlande et Kattegat), et des diminutions de TAC, de 10 à 25 % pour 11 espèces.

Ces propositions vont ainsi d'un extrême à l'autre, la réduction moyenne étant de 11 % par rapport à 2011.

Si on peut se féliciter de l'amélioration des ressources dans les eaux de l'Union, ces propositions de TAC sont, une fois de plus, l'occasion de difficultés récurrentes dues aux règles les fondant.

J'insisterai particulièrement sur celle concernant les espèces pour lesquelles on ne dispose pas de connaissances scientifiques complètes. Cela me surprend toujours mais, dans ce cas, les TAC sont réduits de 15 % à 25 %. La France et un certain nombre de pays s'opposent à ces réductions automatiques, notre pays soutenant le principe d'améliorer les données en tenant compte des problèmes de modélisation. Pour ces espèces mal connues, elle préconise, avec le Danemark, une approche au cas par cas.

Ces restrictions de pêche vont entraîner des difficultés pour les entreprises de pêche qui doivent faire face à des coûts de production croissant, le carburant représentant en moyenne 23% des charges totales. La Commission reconnaît que malgré les efforts faits pour consommer moins, ce prix pèse très fortement sur la rentabilité à court et à long terme des entreprises de pêche.

Comme tous les ans, je me demande si l'Union européenne souhaite ou non garder des entreprises de pêche indispensables à la vie et au développement de nombreux territoires en Europe.

Je vous propose donc, comme les années précédentes, que la Commission n'émette pas un vote positif sur ces deux propositions de texte car comment peut-on réglementer un secteur de façon aussi forte sans en maîtriser la connaissance scientifique ?

M. Philippe Armand Martin. Je suis inquiet pour les pêcheurs européens et français. La disparition de nombreuses espèces est effectivement inquiétante. Existe-t-il des accords bilatéraux sérieux avec des Etats tiers ? Il serait en effet inadmissible que les quotas de pêche n'existent que pour les pêcheurs européens et que les autres pêcheurs soient libres de toute contrainte. L'on sait notamment qu'une pêche industrielle se déroulant dans des conditions anormales est pratiquée dans certains Etats, tels que le Japon.

M. Jean Gaubert. Je remercie le rapporteur pour cette communication claire sur les problèmes qui se posent. Je constate que nous continuons dans l'approximation. Il y a trois ans, l'on nous annonçait qu'il n'y aurait plus de cabillaud en Europe mais je constate que les quotas viennent d'être augmentés de 141 % en mer Celtique. Bien sûr, les estimations en mer sont difficiles et je comprends la nécessité d'être prudents notamment en ce qui concerne le thon. Mais ne sommes-nous pas trop prudents ? Les pêcheurs nous disent qu'il y a toujours du poisson, par exemple en mer d'Irlande alors qu'il est proposé d'y arrêter la pêche du cabillaud. Certes je n'ai pas de réponse à ce difficile problème de l'estimation des ressources en mer. Par ailleurs, où en est la question un peu lancinante de l'extension de la mise sous surveillance européenne des espèces hors quotas ? Ceci pourrait un jour poser un vrai problème. Enfin, quid de la pêche minotière, longtemps l'apanage des Russes, dans des secteurs où les pêcheurs européens sont soumis aux quotas alors que les pêcheurs russes, apparemment, continuent à prélever beaucoup de poissons. Les prélèvements d'espèces non nobles destinées aux poissons d'élevage sont une atteinte à l'écosystème car elles manquent alors pour la nourriture des autres poissons sauvages. En conclusion, je suis favorable à la position du rapporteur.

M. Robert Lecou, rapporteur. Notre débat est centré sur la communication de la Commission européenne ainsi que sur la mer du Nord, l'Atlantique et la Manche, à l'exclusion de la Méditerranée. Il est certain que nous avons, en Europe, des règles d'autogestion et de autodiscipline fortes et que nos réglementations sont plus contraignantes qu'ailleurs. Ainsi, s'agissant du rendement maximal durable, l'Union européenne s'est engagée en 2002 à l'atteindre en 2015 alors que la déclaration de la Conférence mondiale sur la diversité écologique de Nagoya ne vise cet objectif qu'à l'horizon 2020. Rien n'est dit dans la communication de la Commission sur les espèces hors quotas.

En conclusion, je considère qu'il est très surprenant que des règles ayant un tel impact sur un secteur si important se fondent sur des incertitudes scientifiques bien qu'il soit en effet plus difficile d'estimer les ressources des océans que des terres. Je rappelle que les pêcheurs exercent généralement ce métier de génération en génération et qu'ils savent donc s'autodiscipliner. Dès le Moyen-Âge, un système d'autorégulation a été mis en œuvre, en Méditerranée, avec les prud'homies. Il nous faut disposer de meilleures études scientifiques mais les discussions entre les scientifiques, les pêcheurs et les organismes de protection de l'environnement doivent être améliorées. Les pêcheurs doivent être présents à la table des négociations.

Puis la Commission a *rejeté* les deux propositions de règlement.

II. Communication de M^{me} Anne Grommerch et M. Gérard Voisin sur la clause de « réparation » des véhicules automobiles (proposition de modification de la directive 9871/CE du 13 octobre 1998 relative aux dessins et modèles)

Le Président Lequiller, suppléant les deux co-rapporteurs. Je souligne en tout premier lieu que cette communication vise principalement à informer la Commission et non à prendre position sur le fond, ce qui a déjà été fait précédemment.

Le prix des pièces détachées automobiles constitue une question récurrente pour les associations de consommateurs, relayées par la Commission européenne. Cette dernière a ainsi adopté, en 2004, une proposition de directive sur la protection juridique des dessins ou modèles (E 2699) sur laquelle la délégation pour l'Union européenne, à l'initiative de M. Pierre Forgues, a donné un avis négatif en 2005.

Ce texte concernait les pièces de rechange visibles des produits complexes et visait à supprimer la protection du dessin ou modèle, telle que définie par la directive 98/71, qui octroie un droit exclusif à l'auteur d'un dessin nouveau et original de l'apparence d'un produit ou d'une pièce, pour une durée de protection maximale de vingt-cinq ans.

Le lobbying en faveur de cette proposition de directive demeurant très actif, il apparaît utile de nous pencher à nouveau sur cette question, la proposition de la Commission européenne étant suspendue, faute d'accord au sein du Conseil, mais n'ayant pas pour autant été abandonnée.

Il faut rappeler que, malgré l'opposition d'une majorité de gouvernements, le Parlement européen a adopté le 12 décembre 2007 à une écrasante majorité la proposition de la Commission européenne du 14 septembre 2004, dite « Eurodesign » ou « Clause de Réparation », visant à supprimer le monopole des constructeurs sur les pièces détachées visibles des véhicules destinées à la réparation, en l'assortissant d'une période de transition maximum de cinq ans.

En application des règles de la co-décision pour l'adoption des directives communautaires, le Conseil des ministres de l'Union européenne aurait dû se prononcer sur cette réforme. Or cette question a été jusqu'à présent volontairement laissée hors de l'agenda du Conseil des ministres.

Le secteur automobile joue à l'évidence un rôle capital au sein de l'industrie française et européenne. Ainsi, en France, l'automobile emploie 137 000 personnes, génère un chiffre d'affaires de 82 milliards d'euros et dégage un volume d'exportations de 40 milliards d'euros. Elle constitue la première branche française en matière de recherche et de développement. Ce secteur connaît néanmoins aujourd'hui des difficultés et dégage une marge opérationnelle faible, d'environ 1 %.

En Europe, le mouvement de concentration de l'automobile européenne a conduit à la disparition des entreprises anglaises, à de grandes difficultés pour les entreprises italiennes, et aujourd'hui seules les entreprises françaises résistent aux entreprises allemandes. C'est pourquoi, il ne semble pas qu'il faille aborder prioritairement les problèmes de cette

industrie à travers le prisme de la concurrence mais plutôt par celui de la politique industrielle.

La question de la protection des dessins des pièces visibles doit être appréhendée dans un cadre plus large. Le principe de la protection des pièces visibles par le droit des dessins et modèles semble a priori légitime car il permet à un constructeur de protéger de la contrefaçon les pièces qu'il a dessinées ; mais en Europe 16 Etats seulement sur 27 les protègent. L'abrogation constituerait sans doute une erreur économique car elle conduirait à la recherche de produits à bas coûts, dont on peut penser qu'ils viendraient largement d'Asie. Dans la conjoncture économique actuelle, il est clair que toute action qui pourrait fragiliser nos constructeurs automobiles ne peut être envisagée qu'avec une extrême prudence, d'autant que vos rapporteurs notent avec satisfaction que 71 % des pièces protégées par Renault et Peugeot Citroën en France sont produites dans notre pays et 25 % dans l'Union européenne. Le volume d'affaires de ces pièces représente 360 millions d'euros. La rentabilité moyenne des réseaux automobiles aujourd'hui est faible, elle est de l'ordre de un 1 %, mais les pièces visibles sont les plus exposées en cas de choc (ailes, boucliers, pare-chocs) et représentent la grande part du chiffre d'affaires de la réparation automobile.

Sur les principales objections formulées par les constructeurs automobiles par rapport à ce texte, trois nous semblent devoir être tout particulièrement retenues :

L'abrogation constituerait d'abord une erreur industrielle en termes de création, d'innovation et de compétitivité de la construction automobile française. Sa rentabilité est d'ores et déjà de 2 à 4 fois moins élevée que celle de l'industrie allemande. Il serait incohérent de lui infliger un désavantage compétitif majeur en lui retirant la protection légitime et strictement limitée des dessins et modèles pour les pièces visibles des modèles qu'elle a conçus en procédant à des investissements importants et risqués.

L'abrogation affaiblirait les réseaux de marque. Les réseaux agréés assurent la disponibilité de l'ensemble de la gamme des pièces de chaque marque, avec une rentabilité moyenne inférieure à 1 % de leur chiffre d'affaires. Si les copieurs étaient autorisés à reproduire les pièces visibles les plus vendues et les non membres du réseau à les vendre, cela signifierait que les marques et leurs réseaux seraient soumis à un risque de perte de chiffre d'affaires élevé, alors qu'ils devraient continuer à produire et à distribuer les pièces restantes dont la production et la distribution n'intéressent pas ou très modérément les copieurs et les non membres du réseau.

L'abrogation conduirait enfin à une destruction d'emplois industriels et de services non compensée. Elle réduirait la production en France, les pièces protégées par le droit des dessins et modèles étant quasi exclusivement produites dans les usines françaises et européennes, et nuirait tant à l'activité des magasins de stockage des constructeurs situés en France que des réseaux de marque. Elle conduirait à une destruction d'emplois industriels et de services, non compensés par la création d'emplois industriels des copieurs en France puisque ceux-ci sont principalement localisés en Asie.

Les défenseurs de la remise en cause du droit des dessins soulignent pour leur part que cette proposition ne va pas à l'encontre des droits des constructeurs automobiles sur la forme et le dessin de leurs véhicules neufs et sur les pièces détachées des véhicules neufs ; ils considèrent que cette protection est parfaitement légitime dans le cadre de la création d'un véhicule, elle ne l'est plus dans celui des produits destinés à la rechange et la réparation automobile. Ils argumentent en outre en se basant sur le fait qu'en étant protégés pour la

réalisation de leurs véhicules neufs, les constructeurs automobiles peuvent se défendre contre la copie des constructeurs concurrents et bénéficient ainsi d'une totale protection juridique pour ce qui représente la majeure partie de leurs activités, la vente de véhicules neufs. Leur investissement de départ dans le design est ainsi protégé et l'innovation est récompensée par la vente de leurs véhicules. Les différents modèles des constructeurs étant concurrents entre eux au moment où le consommateur doit faire son choix, la protection de la forme du modèle de véhicule ne s'oppose donc en rien à l'exercice d'une libre concurrence qu'au contraire elle stimule.

Les partisans de cette abrogation considèrent qu'à l'inverse la protection des dessins et modèles des pièces de rechange d'un véhicule destinées au marché secondaire de la réparation, aboutit à la création d'un monopole du constructeur sur la vente de toutes les pièces visibles de ce véhicule, puisqu'il n'existe aucun produit alternatif pour remettre le véhicule endommagé dans son état d'origine. Les réparateurs indépendants doivent ainsi s'approvisionner en pièces visibles au sein des réseaux des constructeurs, qui sont leurs concurrents, à des conditions tarifaires pénalisantes. Les partisans de l'abrogation soulignent que les distributeurs indépendants ne peuvent offrir un choix complet de pièces à leurs clients réparateurs. Il faut noter que plusieurs Etats ont supprimé la protection des pièces de rechange destinées au marché secondaire.

Mais au total, les rapporteurs ne sont pas convaincus de la pertinence de ces arguments. Il n'est en effet pas du tout certain que l'abrogation de ces droits bénéficierait aux consommateurs. De fait, les pays qui ont abrogé le régime des dessins et modèles n'ont pas enregistré de gains significatifs pour le consommateur. Les prix hors taxes des pièces constructeurs sont sensiblement les mêmes en Europe et il n'est pas certain qu'une baisse du prix de certaines pièces détachées soit répercutée au profit du consommateur. Les réparations liées aux pièces protégées représentent environ 10 % du coût des primes d'assurance automobile. La prime moyenne s'élevant à 500 €, la baisse même significative du prix des pièces visibles, répercutée intégralement sur le coût des réparations, n'entraînerait pas une baisse significative de l'assurance automobile. En tout état de cause, les assureurs étant actuellement confrontés à des contraintes financières importantes ne seront sans doute pas enclins dans les années à venir à baisser les primes automobiles.

En conclusion, l'avis défavorable que nous avons émis en 2005 me paraît rester pleinement justifié.

M. Jacques Myard. Je ne puis qu'approuver ces conclusions et j'irai même plus loin.

Premièrement, l'abrogation de la protection des dessins et modèles violerait une série de conventions internationales protectrices du droit d'auteur.

Deuxièmement, un problème de sécurité se poserait : le niveau de qualité des copies importées d'Asie ou d'ailleurs risquerait de causer de graves déboires.

Je suis donc atterré par la position du Parlement européen : au nom de la concurrence et de la baisse des prix, il met en péril l'industrie et la sécurité des consommateurs, en l'occurrence des automobilistes.

Le Président Pierre Lequiller. Je suis tout à fait d'accord avec cet aspect essentiel lié à la sécurité.

M. Jérôme Lambert. La question était d'ailleurs soulignée dans la communication de 2005 de Pierre Forgues. Je vous remercie au passage de l'avoir annexée à celle présentée aujourd'hui car cela permet de mettre le débat en perspective. Nous nous étions déjà opposés, à l'époque, à la proposition de directive et la situation n'a pas vraiment évolué depuis.

M. Jean Gaubert. Si tous les pays européens ne protègent pas les dessins et modèles, tous les pays européens producteurs automobiles, à l'exception de l'Italie et de l'Espagne, le font : la France, l'Allemagne, la République tchèque, la Slovaquie, la Roumanie, la Suède.

J'avais déjà formulé cette observation lors de la discussion sur la proposition de loi de simplification et d'amélioration de la qualité du droit, dite « proposition Warsmann », à l'occasion de laquelle nous étions très sollicités par les associations de consommateurs. Malgré un lobbying intense, parfois même menaçant, l'Assemblée nationale, dans sa grande sagesse, avait repoussé tous les amendements visant à libéraliser le système, car la production de pièces sur notre territoire revêt une importance stratégique.

Par ailleurs, mon garagiste personnel, qui emploie deux salariés, me dit que les pièces achetées hors du réseau des concessions sont très souvent d'une qualité décevante. La durée de vie de certains disques ou plaquettes de freins, par exemple, est deux fois moins longue. Or il souhaite que ses clients sortent de son atelier en toute sécurité et n'a pas envie d'être mis en cause ultérieurement.

M^{me} Pascale Gruny. J'adhère à tous ces propos. Lorsque le Parlement européen se prononcera à nouveau, il doit songer à protéger tout le monde : le consommateur, du point de vue de la sécurité, les assureurs, qui ont intérêt à ce que les pièces détachées soient de la meilleure qualité possible, les petits garagistes et les entreprises industrielles. Il convient donc de donner du poids à cette communication.

M. Philippe Armand Martin. Je suis tout à fait d'accord. Nous pourrions aussi nous renseigner sur les législations applicables, en matière de protection des dessins et modèles, chez nos concurrents américains, japonais et chinois.

Le Président Pierre Lequiller. Je me félicite de constater l'unanimité de notre Commission sur les positions exprimées par les rapporteurs.

III. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution

Sur le rapport du **Président Pierre Lequiller**, la Commission a examiné des textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution.

● Textes « actés »

Aucune observation n'ayant été formulée, la Commission *a approuvé* les textes suivants :

➤ *Commerce extérieur*

- proposition de décision du Conseil autorisant la signature et l'application provisoire de la partie commerciale (Partie IV) de l'accord établissant une association entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et l'Amérique centrale, d'autre part (**E 6770**) ;

- proposition de décision du Conseil concernant la conclusion de l'accord établissant une association entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et l'Amérique centrale, d'autre part (**E 6771**) ;

- proposition de décision du Conseil relative à une position de l'Union européenne concernant la décision du Conseil général de l'OMC sur la prolongation de la dérogation aux règles de l'OMC afin de mettre en oeuvre le régime de préférences commerciales autonomes de l'UE accordé aux Balkans occidentaux (**E 6784**).

● Point B

La Commission *a approuvé* les textes suivants :

➤ *Politique régionale*

- proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1083/2006 du Conseil en ce qui concerne l'aide remboursable et l'ingénierie financière (**E 6488**) ;

➤ *Politique sociale*

- proposition de décision du Parlement européen et du Conseil concernant la mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation, en application du point 28 de l'accord interinstitutionnel du 17 mai 2006 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sur la discipline budgétaire et la bonne gestion financière (demande EGF/2011/005 PT/Norte-Centro Automotive présentée par le Portugal) (**E 6716**) ;

- proposition de décision du Parlement européen et du Conseil relative à la mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation, en application du point 28 de l'accord interinstitutionnel du 17 mai 2006 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sur la discipline budgétaire et la bonne gestion financière (demande EGF/2011/002 IT/Trentino-Alto Adige/Südtirol – Construction de bâtiments, introduite par l'Italie) (**E 6769**).

➤ *Télécommunications*

- proposition de décision du Conseil concernant la signature de la Convention européenne sur la protection juridique des services à accès conditionnel et des services d'accès conditionnel (E 5915).

➤ *Transports*

- proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un programme de soutien pour le développement d'une politique maritime intégrée (E 5672).

● **Accords tacites de la Commission**

En application de la procédure adoptée par la Commission les 23 septembre 2008 (textes antidumping), 29 octobre 2008 (virements de crédits), 28 janvier 2009 (projets de décisions de nominations et actes relevant de la politique étrangère et de sécurité commune (PESC) concernant la prolongation, sans changement, de missions de gestion de crise, ou de sanctions diverses, et certaines nominations), celle-ci *a approuvé tacitement* les documents suivants :

- virements crédits n° DEC50/2011 section III - Commission - du budget général exercice 2011 (E 6782) ;

- proposition conjointe de règlement du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 131/2004 du Conseil imposant certaines mesures restrictives à l'égard du Soudan (E 6785).

● **Texte adopté par le Conseil**

Enfin, la Commission *a pris acte* de l'adoption du texte suivant au Conseil « Affaires générales » du 15 novembre 2011.

- proposition de décision du Conseil définissant la position à adopter au nom de l'Union européenne en ce qui concerne les propositions d'amendements des annexes I et II de la Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage, lors de la dixième session de la conférence des parties (E 6704).

La séance est levée à 17 h 45

Membres présents ou excusés

Commission des affaires européennes

Réunion du mercredi 23 novembre 2011 à 17 heures

Présents. - M. Jean Gaubert, M^{me} Pascale Gruny, M. Jérôme Lambert, M. Robert Lecou, M. Pierre Lequiller, M. Philippe Armand Martin, M. Jacques Myard

Excusés. - M. Pierre Bourguignon, M. Michel Diefenbacher, M^{me} Anne Grommerch, M^{me} Marietta Karamanli, M. Gérard Voisin