



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire

CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA MÉTÉOROLOGIE



CSM/AT/2020-1

Saint-Mandé, 18 décembre 2020

COMMISSION AVIATION DE TRANSPORT

Compte rendu de la réunion du 7 décembre 2020

Participants:

M. L. ANDRO (Vice-Président de la commission – Finistair)
Mme A. BENSAI (FNAM)
M. H. BILOT (DGAC/STAC)
M. F. BUTAULT (DGAC/DSNA/SDPS)
Mme G. CHOUTEAU (Secrétaire de la commission – Météo-France/DSM/AERO)
M. A. DEJEAN DE LA BATIE (DGAC)
M. J. DESPLAT (Météo-France/CRA Orly)
M. P. HEREIL (Météo-France/DSM/AERO)
M. J. LABBE (Air France)
M. C. LANDALLE (Secrétariat CSM – Météo-France)
M. M. LANDELLE (ADP)
M. L. LAPENE (DGAC/DTA/MCU)
Capitaine C. LEGROS (CPOIA / DIV TR-CA / BGHOM)
M. T. LÉON (Président de la commission – APNA)
Mme L. LOROLE (Météo-France/DSM/AERO)
M. N. MARTIN (Météo-France/CRA Bâle)
M. G. NICOLAS (DGAC/DSAC)
M. J. NICOLAU (Secrétaire Permanent du CSM – Météo-France)
M. B. PIGUET (Météo-France/DSO)
M. F. PITHOIS (Météo-France/DESR/ENM)
M. E. RENARD (Météo-France/DSM/AERO)
Mme V. SCAVARDA (Météo-France/DSM/AERO/D)
M. O. SCIARA (UAF)
Mme S. WIGNIOLLE (Météo-France/DSM/AERO)

Excusés

M. T. LOO (BEA)
M. F. MASSON (Météo-France/DSM/AERO/D)

CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA MÉTÉOROLOGIE

ORDRE DU JOUR

1. Approbation de l'ordre du jour

2 – Point d'avancement sur le sujet contaminant des pistes STAC

3 – Suivi des actions aéronautiques en cours à Météo-France intéressant la Commission:

- Extranets aéroports, ASPOC 3-D, AIREP spéciaux
- Etat d'avancement du dossier du cisaillement de vent à Nice
- Plan d'actions cristaux de glace

4 – Eléments de contexte international concernant le service météorologique à l'aviation de transport

- Space-Weather
- Amendement 79: évolution des services WAFS – *Point reporté à la prochaine commission*
- Futurs amendements de l'Annexe 3 – *Point reporté à la prochaine commission*
- SESAR
- METGATE
- Expérimentation Cross Border

5 – Présentation du projet Mode S

6 – Présentation du bilan de l'enquête en ligne réalisée par INKIDATA sur Aéroweb Pro

7 – Préparation des prochaines étapes du vœu pluri-annuel émis en 2020 – *Point reporté à la prochaine commission*

8 – Points divers

- Point d'information sur l'élargissement des membres – *Point reporté à la prochaine commission*
- Propositions de présentations pour la prochaine Commission
- Date et lieu de la prochaine réunion.

COMPTE RENDU DE LA REUNION

Cette réunion se déroule via BlueJeans. Le président de la commission et la secrétaire procèdent à un tour de table de présentation des participants.

Les présentations effectuées en séance et ce compte-rendu sont disponibles à l'adresse suivante:

<https://publicwiki.meteo.fr/display/CSM/Commission+Aviation+de+Transport>

Login: csm_membres, password : Decret911209

En amont de la commission, J. DESPLAT souhaite informer les participants de son changement de poste et de la reprise du secrétariat de la commission par G. CHOUTEAU, déjà en charge du secrétariat de la commission Aviation Légère. Depuis cet été, il est chef du CRA d'Orly. Il remercie les membres de la commission pour le travail accompli. Les Président et Vice-président de la commission, ainsi que le secrétaire permanent du CSM le remercient à leur tour pour son engagement et son action.

CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA MÉTÉOROLOGIE

1 – Approbation de l'ordre du jour

L'ordre du jour proposé est approuvé.

2 – Point d'avancement sur le sujet contaminant des pistes STAC

Nom de la présentation: Présentation STAC - décembre 2020.

L'entrée en vigueur du GRF (Global Reporting Format) a été repoussée d'un an par l'OACI au 4 novembre 2021, sauf pour l'Union Européenne, l'Outre-mer et le Canada pour lesquels le report est fixé au 12 août 2021. Il y aura donc un écart de 3 mois pour que le GRF soit appliqué partout dans les mêmes conditions.

Les textes constitutifs sont connus mais doivent être entérinés. Le risque de modification est faible. Le texte français est en cours de finalisation mais la doctrine de mise en œuvre reste à affiner (notamment concernant le rôle de la tour de contrôle pour la réactualisation de l'état des pistes par l'exploitant).

Cependant, la décision a été prise de ne pas imposer de faire des évaluations GRF en dehors des horaires d'ouverture, même pour les évacuations sanitaires.

Deux aéroports ont été sélectionnés pour une mise en œuvre anticipée du GRF: Strasbourg et Colmar.

Plusieurs enseignements à l'issue de cette mise en œuvre anticipée:

- un temps de préparation important est nécessaire: révision des documents cadre et procédures, gestion des personnels, rencontre des usagers (certains pilotes n'avaient pas entendu parler du GRF en janvier), fabrication des outils (tableur, témoins pour les mesures)
- la robustesse de l'exploitation face aux petits événements météo n'est pas à négliger
- le manque de confiance des inspecteurs de piste est à noter et à accompagner

Pour avancer dans les travaux de normalisation, un working group (WG) a été mis en place. Il s'agit du WG-109 d'Eurocae relatif au RWIS (Runway Weather Information Systems) présidé par la STAC et composé d'exploitants d'aéroport et d'industriels en mesure de proposer des systèmes d'évaluation.

Une restitution des travaux (V1) est prévue pour début 2021 et si tous les participants donnent leur accord, le texte final (incluant notamment la reconnaissance de contaminants selon les définitions GRF, la répétabilité/reproductibilité, le diagnostic et l'auto-contrôle, etc ..) sera validé en juin 2021.

La modélisation des contaminants reste à effectuer, il n'y a pas eu d'avancée du côté du STAC.

T. LEON indique que la connaissance du sujet par les exploitants est très faible, idem pour les pilotes. A noter que tant que le GRF n'est pas normalisé, il n'est pas prévu de communication par Air France.

H. BILOT rappelle qu'un symposium a eu lieu fin septembre-début octobre pour les compagnies aériennes (170 personnes en ligne) et que les vidéos des interventions sont en ligne sur le site du STAC.

M. LANDELLE demande s'il est possible de disposer avant juin 2021 des conclusions du WG en raison de la nécessité actuelle de déclarer un changement 6 mois auparavant.

H. BILOT indique que la date de juin correspond à la deadline maximale mais qu'il sera difficile de diffuser le texte final avant cette date.

CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA MÉTÉOROLOGIE

O. SCIARA précise que l'UAF se prépare depuis quelques années. La formation a avancé mais c'est un gros challenge d'information et de communication.

P. HEREIL, en tant que responsable du VAAC Toulouse, contribue à un groupe de travail OACI chargé de travailler sur la veille volcanique. Une des actions de ce GT concerne la signalisation aux usagers des dépôts de cendres sur les aéroports. Avec la disparition en 2021 dans le METAR de la section sur l'état de la piste, et l'absence du contaminant cendres volcaniques dans le GRF, la signalisation des dépôts de cendres aux usagers est une réelle question.

H. BILOT répond que le GRF est basé sur les contaminants hivernaux et qu'il y a pas de données avion sur les cendres. Il est proposé d'utiliser le dernier champ des SNOWTAM avec le texte libre pour indiquer la présence de cendres, sable ou boue (champ T). Le SNOWTAM n'est pas dédié à la neige car, avec le GRF, il peut être utilisé toute l'année.

L. LAPENE indique que dans le cadre du plan d'action pour la non-prolifération des NOTAM, l'utilisation du SNOWTAM est préférable.

L. ANDRO rappelle cependant que dans l'esprit des pilotes le SNOWTAM est lié à la neige.

A. DEJEAN précise que l'OACI a malgré tout refusé de changer le nom du SNOWTAM.

3 – Suivi des actions aéronautiques en cours à Météo-France intéressant la Commission

Noms des présentations:

CSM_AVT_7dec2020_actions_Extranets-aeroports-ASPOC3D-AIREPspeciaux.

Avancement_VSR_lidar_Nice_071220

CSM_AVT_7dec2020_Plan-actions-cristaux-de-glace

- Extranets aéroports, ASPOC 3-D, AIREP spéciaux

Extranets

Rappel: il existe 2 types d'extranet: expertisé (pour les plate-formes à enjeux) et semi-expertisé.

En 2020, des développements ont été réalisés concernant un nouveau module d'affichage des MAA pour CDG et Orly. Il pourra être déployé sur tous les extranets. Il propose une séparation des événements vent, orage-précipitation et autres, permet d'afficher plusieurs MAA, et utilise différentes couleurs pour faire apparaître les seuils.

Le GT approche dont l'objectif était d'améliorer les extranets a été clôturé en 2020.

Les 5 recommandations qui en découlent sont en cours de déploiement (en mode test d'abord, puis en opérationnel pour 2021):

- QNH terrains satellite,
- METAR terrains satellite (disponible sur extranet de test),
- graphique vent arrière (disponible sur extranet de test),
- refonte arborescence des extranets et ASPOC 3D (en cours de test) et
- déploiement élargi des extranets semi-expertisés (20 extranets supplémentaires en 2021, puis 27 autres en 2022 et 2023).

ASPOC 3D

- En métropole, le déploiement opérationnel a démarré en avril 2018.

CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA MÉTÉOROLOGIE

- ASPOC web est toujours fourni en parallèle en attendant la consolidation d'ASPOC 3D et la formation des utilisateurs (début au T1 2021).
- Mise en place d'un GU (Groupe Utilisateurs) avec la DSNA (reportée en 2021) pour identifier les besoins d'évolution.
- Parmi les évolutions à l'étude: l'extension à 3h (notamment demande du SNA de la région parisienne). Un prototype sera proposé en 2021.
- En Outre-mer:
 - En Antilles-Guyane et à la Réunion, le déploiement a été réalisé, et un protocole spécifique d'appropriation a été signé.
 - En Nouvelle-Calédonie, le déploiement est repoussé à 2022 à la demande de la DSNA.

AIREP Spéciaux

En 2020, il y a eu une amélioration du nombre d'AIREP diffusés par Météo-France: 28 (à noter que la baisse constatée entre 2019 (61) et 2020 est principalement liée à la crise sanitaire et à la baisse du trafic aérien qui en a découlé).

En Europe, le nombre d'AIREP transmis chaque année est proche de 1 000.

Un atelier est en cours avec la DSNA pour améliorer le processus de traitement et d'envoi des AIREP spéciaux à Météo-France par la DSNA.

L'amélioration de la diffusion des AIREP spéciaux est également prévue sur les extranets météo des CRNA et sur Aéroweb (ajout dans les dossiers de vol).

- Etat d'avancement du dossier du cisaillement de vent à Nice

V. SCAVARDA présente le bilan de l'expérimentation de fourniture du cisaillement de vent à Nice (radar bande X + lidar doppler) qui sera opérationnel au 1^{er} trimestre 2021, sur la base d'éléments fournis par JL LAMPIN (Météo-France/DSO):

- Installation en avril 2019 du LIDAR pour compléter l'équipement en place (radar bande X) afin de détecter le cisaillement en tout temps.
- Période de validation (VABF (Vérification d'Aptitude au Bon Fonctionnement) puis VSR (Vérification du Service Régulier) technique (février 2020) et métier) pour qualifier l'équipement:
 - robustesse du système confirmée: aucune panne détectée sur le lidar et l'alimentation électrique,
 - les performances et les exigences sont conformes aux attendus (portée 11,3 km et disponibilité 99,4%),
 - vérification métier en lien avec le SNA-SE: point mensuel réalisé avec suivi d'indicateurs (non détections et fausses alarmes, cohérence entre remontée pilote et remontée système).
- Démarrage de l'expérimentation en octobre 2019 pour une fin initialement prévue en avril 2020. Suite à la crise COVID cette date de fin a été repoussée et le passage en opérationnel est acté pour le 1^{er} trimestre 2021.
- Présentation d'exemples de lecture de l'image produite par le LIDAR :
 - explication de l'image du LIDAR,
 - exemple du 4 février 2020 avec l'arrivée d'une inversion.

CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA MÉTÉOROLOGIE

Mise en place d'une proactivité vis-à-vis du SNA SE de la part des prévisionnistes aéronautiques pour informer les pilotes par anticipation.

- Plan d'actions cristaux de glace

Rappel du contexte: il s'agit d'un vœu émis en 2018 visant à définir un plan d'actions pour la mise en œuvre de services expérimentaux et opérationnels.

- Observations/Diagnostic
 - 1/ indice de présence/absence de cristaux de glace attribué à chaque cellule RDT
 - Bilan: production possible uniquement sur les cellules de jour (canal VISO.6) avec un indice de meilleur qualité en version 2018 qu'en version 2016.
 - Objectif: propager la version 2018 – retard dû à la crise COVID et au problème GOES 17.
 - 2/ service pixel basé sur les données issues des satellites
 - Bilan: utilisation des canaux visibles donc production uniquement le jour avec un service visualisable sur Synopsis (pour les prévisionnistes).
 - Lors des études de cas, des difficultés ont été remontées en lien avec le peu de données d'observation (peu de PIREP) et la difficulté de savoir où est passé l'avion avant de signaler les IC.
 - Objectif: poursuivre les études de croisement RDT/produit pixel ; suivre l'évolution du produit RDT et son impact sur attribut IC pour un passage en pré-opérationnel en 2021.
- Prévion
 - Thèse sur l'amélioration de la capacité de prévision d'AROME.
 - Avancement: évaluation avec données de campagne HAIC 2015 réalisée, un article est à venir.
 - piste d'amélioration testée: meilleure simulation des zones propices au givrage par cristaux de glace
 - 2021: dernière année de la thèse pour consolider les résultats.
 - Un diagnostic de givrage par cristaux de glace pourrait être proposé.
 - Une réflexion est à mener concernant l'application au modèle global ARPEGE.

T. LEON s'interroge sur la date de mise à disponibilité de ces informations pour l'utilisateur aéronautique.

S. WIGNIOLLE indique que l'attribut cristaux de glace dans le service RDT est une donnée transmise à Air France et pourrait être visualisée dans eWAS.

L. ANDRO demande si une évolution est prévue avec les PIREP.

S. WIGNIOLLE répond que, en effet, les PIREP signalent rarement autre chose que turbulence, mais que 2020 n'est pas une année significative pour les PIREP.

T. LEON confirme que la culture du PIREP se développe doucement. La problématique est la même que pour la sensibilisation des équipages aux situations de météo sévères.

L. ANDRO précise qu'il va relancer le sujet lié à la difficulté d'identifier l'origine et la destination des PIREP.

4 – Eléments de contexte international concernant le service météorologique à l'aviation de transport

Noms des présentations :

CSM_AVT_7dec2020_SpaceWeather

CSM_AVT_7dec2020_SESAR

CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA MÉTÉOROLOGIE

MetGate_MF_071220

2020 12 07_CSM AVT_X BORDER

◦ Space-Weather

Le service de messages space weather est opérationnel depuis le 7 novembre 2019. Les premiers vrais messages ont été émis par le consortium ACFJ entre le 28/09/2020 et 01/10/2020.

Un 4^e centre a été désigné par l'OACI en avril 2020: Chine-Russie (CRC: consortium Chine Russie). Le CRC devrait être pleinement opérationnel mi 2021.

La coordination entre les centres globaux s'effectue via 12 sous-groupes.

A noter qu'il n'y a pas de message sur les communications satellites en raison d'un manque de maturité des services et qu'un exercice interne au consortium ACFJ a été effectué les 24-25 et 26 novembre basé sur des événements réels du passé afin de tester les procédures de coordination interne ACFJ, de back-up et de tester les communications (tel et outil Slack).

L. LAPENE: La DGAC souligne que le service de météorologie de l'espace est tout nouveau, et n'a pas fait ses preuves. Nous ne savons pas si les seuils de déclenchement des avis sont les bons. 13 avis ont été émis fin septembre 2020, et nous n'avons connaissance d'aucun impact opérationnel. Par ailleurs, chaque centre utilisera ses propres modèles, et des incertitudes existent sur leurs résultats. Le service devra faire l'objet de vérifications, et de calibration le cas échéant.

La DGAC souligne que les risques pour la santé des radiations à bord restent, même en cas de tempête solaire, très faibles, voire négligeables (source IRSN), et qu'il convient de ne pas surréagir.

La DGAC rappelle qu'elle a publié l'AIC 23/19 (ci-jointe), et que, selon elle, les impacts sur le GNSS devraient se limiter au SBAS et le GBAS lors de rares événements particulièrement forts.



AIC 23-19

◦ SESAR

Rappel: participation au projet de déploiement SESAR (règlement n°716/2014 PCP (Pilot Common Project)).

6 grands fonctionnalités ATM sont à implémenter dans le cadre des 3 projets ci-dessous:

1/ (67) déploiement produits 3D et 2D (pour caractériser la convection) basés sur la mosaïque européenne OPERA

- Phase de déploiement opérationnel en cours.
- MCO définie et interface avec portail METGATE en cours de finalisation.
- 2021: peu d'évolution – fin du projet

2/ (68) produits harmonisés de prévision de turbulence, givrage et convection.

CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA MÉTÉOROLOGIE

- Météo-France contribue aux produits harmonisés givrage et turbulence avec UKMO et DWD.
- Pour les produits de convection immédiate et de convection probabiliste (potentiel), un important travail de développement, de test et de validation a été réalisé.
- A noter des difficultés liées à un manque de ressources pour le passage en opérationnel, conditionné à un up-grade de la chaîne de production Météo-France et l'interface avec METGATE à réaliser.

3/ (69) => voir présentation suivante

Autres projets de déploiement SESAR:

- SWIM gouvernance (pilotage projet par la DSNA)
- TBS (Time Base Separation) dans le cadre du projet PCP – échéance 2024 – 16 aéroports concernés
 - Contexte: la séparation des avions en approche est variable en fonction du vent, le projet avait pour but d'optimiser la cadence des approches. Des spécifications fonctionnelles du concept pour Roissy seront livrées début 2021. Les actions seront ensuite gelées.
- Concernant le volet SESAR 2020, à noter la prolongation de SESAR joint undertaking pour 8 ans supplémentaire et composé de 3 parties: exploratory research, industrial research and validation, very large scale validation demonstration.
- IR Wave 1: préparation jeux de données probabilistes pour exercices associés aux projets, pas de retour des partenaires sur ces jeux de données.
- ER4 2020+: projet ISOBAR

- METGATE

METGATE est le nom du portail d'accès à l'info météo. Il permet de viser la mise en conformité au SWIM à l'horizon 2025 (date de mise en œuvre prévue).

La technologie SWIM (System Wide Information Management) permet de rendre interopérables les systèmes et de créer ainsi un point d'accès unique aux données MET pour tous les usagers aéronautiques.

Le développement se fait en mode agile et un prototype existant est en cours de test au sein de la DSNA.

Fin 2020, une V1 avec service pré-opérationnel sera proposé. Cette V1 donne accès aux usagers à certaines informations (y compris des données brutes) et types de requêtes selon leurs niveaux d'autorisation.

Lien vers la page publique du projet:

https://publicwiki.meteo.fr/pages/viewpage.action?spaceKey=METGATE&title=MetGate_MF+Home

- Expérimentation Cross Border

Rappel: il s'agit d'une expérimentation de prévision collaborative du risque orageux sur l'Europe.

En effet, les orages génèrent beaucoup de retard. Mai 2018 constitue un record quotidien sur la métropole et l'été 2018 a généré 7 millions de minutes de retard soit 3mn45' par vol en moyenne à raison d'un coût à la minute situé entre 80 et 100 €.

Eurocontrol a demandé dès 2018 à des services météorologiques européens de fournir à titre expérimental une prévision transfrontalière du risque orageux. En 2020, la zone de test a été étendue et la procédure a été activée du 1^{er} juin au 30 septembre. 13 services météorologiques ont participé, avec 6 services leader dont Météo-France. Le rôle du service leader est de coordonner les prévisions reçues et de les harmoniser. Cette

CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA MÉTÉOROLOGIE

production harmonisée à J et J+1 est envoyée à Eurocontrol qui déclenche éventuellement une téléconférence pour avoir plus d'informations sur le risque.

Pour assurer ce service, une matrice de risques est ainsi utilisée (2axes: intensité de la convection et probabilité). Un outil collaboratif a également été développé cette année par IBL pour cette expérimentation.

En 2020, Météo-France a mis à disposition des usagers un portail pour visualiser les données et partager les informations.

En conclusion, malgré une année avec un faible trafic, les retours sont positifs. La collaboration entre les 13 services est un succès et l'aide à la prise de décision est très appréciée. Cette procédure sera donc reconduite en 2021 avec probablement la mise à disposition ponctuelle de prévisionnistes dans la salle opérationnelle d'Eurocontrol à Bruxelles.

Le Capitaine C. LEGROS demande où peuvent être visualisées ces données.

P. HEREIL indique qu'elles sont mises à disposition sur le site d'Eurocontrol et qu'elles sont disponibles sur le site extranet de test des CRNA.

5 – Présentation du projet Mode S

Noms de la présentation: 20201207_presentation_Mode-S_CSM_AERO

Cette présentation décrit comment l'aviation peut être au service de la météorologie grâce aux radars en mode S-EHS qui interrogent les transpondeurs des avions.

Ces données permettent de calculer le vent, et d'estimer la température. Pour obtenir des observations correspondant aux critères des mesures météorologiques, il est cependant nécessaire de corriger les données, notamment le cap, soit par une méthode statistique, soit au moment de l'assimilation dans le modèle. Cette seconde méthode, dite VarBC, est préférée par les modélisateurs français, car elle permet de réagir rapidement lorsque les caractéristiques d'un avion changent, suite à une maintenance ou une mise à jour de sa table de déclinaison magnétique.

Des travaux sont menés en Europe sur le sujet depuis 10 ans. Les acteurs les plus avancés sont le KNMI, le UKMO et AustroControl. En France, le besoin est exprimé par CNRM/GMAP et la DSO répond à travers la mise en œuvre d'un réseau de récepteurs depuis 2017, avec une montée progressive en compétence, et des contacts avec la DSNA pour un accès direct au flux de données. Le réseau cible de radars est fixé entre 12 et 15 radars. Une liaison de test fonctionne depuis un an avec la DTI, une liaison opérationnelle redondée est en cours de mise en place pour le T1 2021.

L'objectif est l'utilisation de ces données dans une chaîne en double AROME au début de 2021, pour valider sur une longue période les développements faits pour utiliser ces données et caractériser l'impact sur la prévision, puis un passage en opérationnel, fin 2021 si les résultats sont concluants.

En conclusion, ces données sont une ressource opportune d'observations avec une forte densité spatiale et temporelle, mais elles nécessitent une étape de traitement et ne sont pas uniformément réparties. Elles pourraient cependant servir de base à la construction de nouveaux services à l'aviation.

CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA MÉTÉOROLOGIE

T. LEON souhaite savoir en quoi les données Mode-S sont nécessaires par rapport à l'ADS-B. B. PIGUET indique que l'ADS-B ne donne pas d'informations sur la vitesse de l'air par rapport à l'avion, et qu'il est utilisé uniquement pour la position dans les filières utilisant les données de récepteurs.

6 – Présentation du bilan de l'enquête en ligne réalisée par INKIDATA sur Aéroweb Pro: Annabelle Parent, INKIDATA

Noms de la présentation: Rapport_Aéroweb_presentation_7_decembre_2020

Le rapport final de l'enquête en ligne Aéroweb Pro fait état d'un taux de satisfaction globale de 7,9 sur 10. De nombreux utilisateurs consultent d'autres sites en complément. L'ergonomie est jugée satisfaisante (95% des utilisateurs trouvent l'information souhaitée), ce chiffre baisse en ce qui concerne les consultations depuis les supports mobiles (tablette ou smartphone). Cependant, près de 80% des répondants donnent une note supérieure à 7/10 pour la qualité et la fiabilité des informations.

La faible nombre de répondants (91) semble indiquer que ce site est peu utilisé en dehors des pilotes et ne permet pas de déduire de grandes généralités.

La prochaine commission devra consacrer plus de temps à la méthodologie choisie pour donner suite au vœu pluriannuel émis en 2020, dont l'enquête en ligne était la première étape.

7 – Préparation des prochaines étapes du vœu pluri-annuel émis en 2020 – Point reporté à la prochaine commission

8 – Points divers:

- Point d'information sur l'élargissement des membres – *Point reporté à la prochaine commission*
- Date et lieu de la prochaine réunion.

Un lien vers un sondage Doodle sera envoyé pour choisir la date de la prochaine commission (a priori en avril 2021).