

COMPTE-RENDU DE RÉUNION
DE LA COMMISSION SÉCURITÉ CIVILE, TRANSPORTS
TERRESTRES ET GÉNIE CIVIL
– MERCREDI 14 NOVEMBRE 2018 –

INTRODUCTION

La commission s'est réunie pour cette occasion dans les locaux du CNOF (Centre National des Opérations Ferroviaires) de la SNCF, rue d'Alsace, PARIS Xe.

Par ailleurs, un pont de visioconférence a été établi depuis la Météopole de Toulouse, reliant Saint Mandé, le CNOF et le COZ de Bordeaux pour l'EMIZ-Sud-Ouest.

De fait, c'était la première réunion formelle issue des anciennes commissions Sécurité civile (SC) d'une part, et Transports terrestres et Génie civil (TTGC) d'autre part, avant leur fusion.

ORDRE DU JOUR

- 1) 13h30-13h45 / 15 mn : Accueil, modifications et/ou approbation de l'ODJ
- 2) 13h45-14h 45 / 1 h : Visite et présentation du CNOF (Centre National des Opérations Ferroviaires) → M. Roger WEBER ou M. Frédéric RATEAU.
- 3) 14h45-15h15 / 30 mn : Présentation du projet PROSE (Projet de Renovation de l'Offre de Service) : l'offre de service de Météo-France, vers les utilisateurs et clients → Mme Sylvie GUIDOTTI.
- 4) 15h15-16h00 / 45 mn : Présentation des résultats de l'expérimentation pour les prévisions de givrage des caténaires → M. Raphaël LEGRAND en visio de Toulouse.
- 5) 16h00-16h30 / 30 mn :
 - a. La vie des commissions du CSM → M. Jean NICOLAU
 - b. Formalisation de la nouvelle commission SCGCTT → M. Jean NICOLAU
- 6) 16h30-16h45 / 15 mn : Point sur les vœux en cours 2018
- 7) 16h45-17h15 / 30 mn : Vœu 2019 de la commission SC/GCTT
- 8) 17h15-17h30 / 15 mn : Questions diverses

PARTICIPANTS

Sont présents au CNOF :

Nom	Organisme/Ministère	Fonction
M. Fabrice IMBERT	SNCF	Direction accès réseau et Président de l'ex-commission TTGC
M. François RAVIGNON	DGSCGC/BAGER/DA	Directeur adjoint du Bureau de l'analyse et de gestion des risques
M. Jean NICOLAU	MF/DSM/DA	Directeur Adjoint de la Direction des Services météorologiques, et Secrétaire Permanent du CSM
M. Jean-Baptiste CUNIOT	DGSCGC	Sous direction de la planification et la gestion des crises
Mme Odile COUDERT	MF/DSM/EC/Transports	Correspondant MF commission SCTTGC
M. Stéphane CROUX	MF/D2I/MI	Ingénieur d'État-major /Chargé de mission
Mme Danièle BAZIN	IFFOR-ME	Vice-présidente EFFORME
M. Jean-Marc POULET	MF/DIROP/PRÉVI	Secrétaire de la commission SCTTGC
Mme Constance RITZ	DGSCGC	Chargée de mission
Melle Maëlezig BIGI	CNAM	Mission d'expertise MF/PROSE

Par visioconférence à Bordeaux, dans les locaux du COZ de l'EMIZ-SO:

Col. Bruno DENAVE	EMIZ-SO	Chef EMIZ-SO
-------------------	---------	--------------

Par visioconférence à Toulouse, dans les locaux de Météo-France :

M. Raphaël LEGRAND	MF/DSM/Energie	
--------------------	----------------	--

Par visioconférence à St Mandé, dans les locaux de Météo-France :

Mme Sylvie GUIDOTTI	MF/DSM/DA	Dir. Des Services Météorologiques
---------------------	-----------	-----------------------------------

Sont excusés :

M. Martin CHASLUS	DGSCGC/BAGER/D	Chef du Bureau de l'analyse et de gestion des risques et Président de l'ex-commission SC
Mme Laurine GELY	IFFO-RME	Chargée de projets
M. Dominique ARGENSON	MEDDE/SCHAPI	Directeur adjoint de division
M. Sylvain MONDON	Météo-France/D2I/MI/D	Chargé de mission
M. François BERNARDINI	EMIZ-N	Chef EMIZ-N
M. Roland SALENGRO	MF/DIRN/PRÉVI/D	

COMPTE RENDU DE SÉANCE

Pratiquement, le CNOF utilisant habituellement un protocole SKYPE que Météo-France ne peut utiliser réglementairement, la visio-conférence a été établie autour d'une interface web de type « Bluejean ». Les sites distants ont pu se connecter correctement et sans difficulté. Seul bémol, nous n'avons pu établir le mode « plein écran », et les diapositives des présentations étaient par conséquent trop petites à l'écran. Nous nous en excusons auprès des participants de la réunion.

Par ailleurs, un conflit d'agenda sur la gestion de la salle de réunion de Toulouse nous a contraint d'écourter la présentation de M. LEGRAND, nous nous en excusons aussi.

Point 1 :**« Ouverture de séance / ODJ »**

M. IMBERT accueille les participants de la réunion dans les locaux du CNOF (Centre National des Opérations Ferroviaires) de la SNCF, et ouvre la réunion par un tour de table de présentation.

L'ODJ est adopté sans modification.

Il retrace ensuite en quelques lignes les origines de la mise en place du CNOF (voir ci-dessous).

Point 2 :**« Visite du CNOF »**

La présentation du CNOF est faite par M. Roger WEBER (SNCF).

Origines et mise en place :

La gestion des circulations et la résolution des incidents a toujours été de la responsabilité des Régions SNCF à travers leurs Postes de Commandement (PC). Mais la Direction du Transport possédait déjà un organisme lui donnant une vision globale des circulations, dont la dénomination récente était le Poste Central de Commandement (PCC), s'articulant avec les PC régionaux. L'arrivée du TGV au début des années 1980 amena un nouveau type

d'exploitation centralisé pour chaque ligne, les Postes Automatisés de Régulation (PAR) et par conséquent, une gestion centralisée. De même, le Fret commençait à mettre en place des organismes de suivi de certains produits pour suivre de bout en bout l'acheminement de ses trains, reprendre les aléas en opérationnel afin de fiabiliser sa production. Les années 1990 furent marquées par la mutation en profondeur de la SNCF, fondée sur ces premiers dispositifs, et dans un but de qualité du service ; aussi, une coopération étroite entre ses différentes composantes s'avérait nécessaire : les Activités et Directions d'appui, entités nationales opérationnelles, ont donc été regroupées en 1999 en un même lieu en gare de Paris Saint Lazare : le Centre National des Opérations (CNO).

Les tempêtes de fin 1999 et ses lourdes conséquences sur le trafic justifièrent pleinement sa mise en place voire sa montée en charge ultérieure : au-delà du seul appui à la coordination, il apportait une plus-value essentielle dans la gestion des incidents et des crises.

Avec la montée en puissance au plan des activités, aux plans technique et informatique, au fur et à mesure des progrès accomplis dans la gestion des crises, le CNO s'est avéré insuffisant notamment en matière de partage et de diffusion rapide de l'information entre les entités nationales et régionales. Aussi, son agrandissement conduira à son déplacement dans les locaux proches de Paris Gare de l'Est en 2010, et le CNO deviendra alors le Centre National des Opérations Ferroviaires (CNOF).

Activités, rôles :

C'est sur le « plateau », où sont regroupés les opérateurs jour et nuit, que les outils et les procédures opérationnelles des Activités se sont construits pour donner corps aux missions de coordination et de service.

→ L'**Infrastructure** assure la gestion du réseau, en maintenant le réseau national à sa capacité nominale par des mesures à la fois d'exploitation (par régulation du trafic en cas de retard ou de conflit en ligne, etc.) ; techniques de dégagement du réseau (en secours à un train immobilisé) ; techniques de réparation du réseau (défaillance d'un composant ou d'avarie accidentelle, voire malveillante). Pendant toute la période de retour au nominal, l'Infrastructure gère la « réduction de capacité » du réseau.

→ L'Infrastructure en informe les entreprises ferroviaires en temps réels et propose des solutions (construction de « sillons » et mise en place de solutions complémentaires, telles que des détournements des circulations sur d'autres itinéraires).

→ Les **Activités**, quant à elles, sont responsables de la poursuite de l'acheminement de leurs clients (Voyageurs) ou des produits de leurs clients (Fret). Sur la base des informations communiquées par l'Infrastructure, elles choisissent les solutions les plus appropriées (mise en place de trains supplémentaires, recomposition des trains, etc.). Ainsi, les Activités vont rechercher les ressources en matériel, agents de conduite, agents d'accompagnement, voire en de nouveaux sillons. Elles ont progressivement constitué des entités opérationnelles de

gestion centralisée de ces ressources, telles que le Centre Opérationnel TGV (CO.TGV) et la permanence agents de conduite ADC. En parallèle, les Activités informent leurs clients, et lancent les mesures de prise en charge des clients, en application de leur politique commerciale.

La salle du CNOF : espace, calme, luminosité, confort...



Au-delà de cet environnement, une impression de réactivité se dégage, du fait de la présence perceptible de toutes les entités concourant à la gestion des incidents :

→ Premier espace, **Infrastructure** : au premier plan, le coordonnateur national ; il a devant lui, les coordinateurs d'axe, puis les permanents des entreprises ferroviaires.

→ Deuxième espace **Voyages** : le Chef de plateau est placé au centre de ses trois entités opérationnelles du plateau : permanents d'axe, plateau ASCT et plateau Info Lignes.

→ Troisième espace **Salle de crise nationale** : elle est activée à l'initiative du Dirigeant National Opérationnel (DNO), équipée et utilisée selon des principes stricts : ne viennent que les acteurs désignés par le DNO en fonction de la nature de la crise, chaque représentant d'Activité a son poste de travail spécifique équipé des applications informatiques de son Activité.

Les Activités disposent chacune de leur salle de gestion des incidents où elles travaillent avec les entités contributives qui leur sont nécessaires ; salle de crise nationale, salles de gestion des incidents pour les Activités, et enfin plateau, tous communiquent à l'aide d'écrans où sont diffusées les informations relatives à l'évolution de l'incident.

C'est ainsi que les nombreux acteurs impliqués sont bien installés et sont répartis, ne venant pas encombrer le plateau.

À la question de M. CUNYOT sur le fonctionnement du CNOF en cas de crise entraînant la fermeture du Centre (Incendie, etc.), M. WEBER précise que les centres régionaux (Vaugirard, etc.) pouvaient être réquisitionnés à cette occasion et avaient la capacité d'accueillir les membres du CNOF pour la poursuite de ses activités.

Point 3 :

« **Présentation PROSE** »

Par web-conférence, Mme Sylvie GUIDOTTI en charge du projet, nous présente PROSE, le Projet de Rénovation de l'Offre de Service de Météo-France.

Un des points clé du projet, est la démarche « à l'écoute du client » opérée en plusieurs vagues successives : la démarche est « orientée utilisateur », parce que mieux connaître les besoins et spécificités des clients et leurs enjeux, est essentiel, et influera sur le type de données météorologiques à fournir, tant sur la forme que le fond.



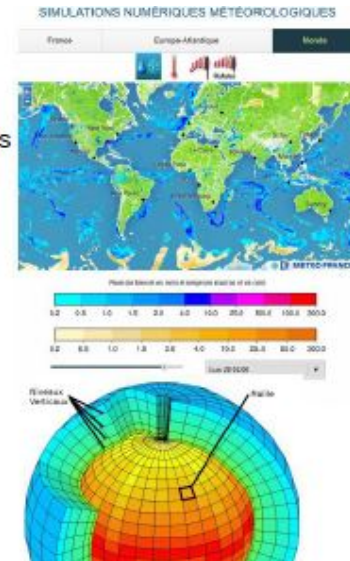
L'évolution des moyens et de la technologie conduit Météo-France à diversifier et à adapter continuellement ses produits. Son service de prévisions reste un acteur majeur voire incontournable, et les produits proposés à ses clients évoluent aussi. Ainsi, la production de prévisions poursuit-elle aujourd'hui un virage sensible afin de prendre en compte les incertitudes inhérentes à sa production.

Pour mémoire, schéma de mise en place d'une prévision dite déterministe :

- * Observations en des points du globe (température, pression, humidité, etc.) ;
- * Simulation de la physique de l'atmosphère, et son évolution par des équations mathématiques, c'est la base des modèles numériques ;
- * Calcul des conditions futures ;
- * Établissement des prévisions.

- **Prévision Météorologique :**
 - Résultat d'un système d'équations utilisé pour prévoir les évolutions dans le temps de l'atmosphère
 - Donne à tout instant un état des paramètres météorologiques calculés ... Température, Pression, vent, humidité ... et leur évolution
- **Incertitudes liées en partie :**
 - à l'état initial → pour la cas de l'atmosphère, une petite différence d'état initial peut s'amplifier brutalement
 - au système d'équation : représentation simplifiée des lois d'évolution de l'atmosphère

→ Il n'existe pas UNE prévision « exacte » du temps qu'il fera ... mais des scénarios



Ainsi, on conçoit facilement que cette méthode conduit à des écarts liés à une connaissance moyenne de l'état initial de l'atmosphère (discrétisation de l'observation, fortes hétérogénéité spatiale des observations), aux équations mathématiques utilisées pour établir des modèles d'évolution de l'atmosphère, à la discrétisation en points de grille pour en simuler les résultats.

Pour la fourniture de l'information météorologique, Météo-France s'applique de plus en plus à prendre en compte et à intégrer **l'incertitude** liée à une prévision déterministe.

Les prévisions probabilistes établies par certains services météorologiques, par le biais d'un outil appelé « prévision d'ensemble », deviennent incontournables : Météo-France les utilise depuis de nombreuses années en interne et les intégrera de plus en plus dans les produits à destination de ses usagers.

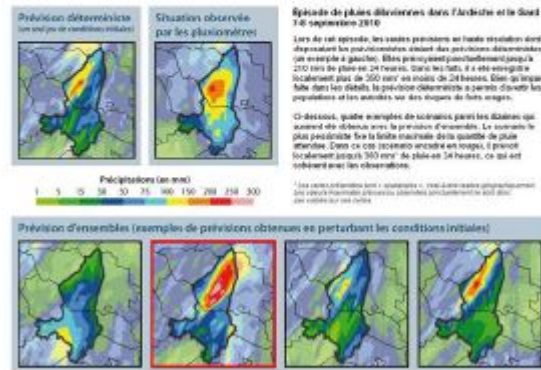
Au contraire d'une prévision déterministe donnant un scénario météorologiste unique, plus ou moins précis, et qui s'avérera forcément plus ou moins inexact *a posteriori*, une prévision d'ensemble inclut une forte part de probabilité d'occurrence d'un phénomène, et conduit à quantifier le mieux possible cette incertitude.

→ Schématiquement, on construit cette prévision d'ensemble en faisant « tourner » un modèle déterministe plusieurs fois, mais en modifiant légèrement un ou des paramètres de l'état initial : ces petites différences conduisent à l'établissement d'un éventail de prévisions équiprobables. Il est alors possible de les regrouper par cas, et d'envisager au final un scénario le plus probable, mesurer son incertitude, et éventuellement identifier des scénarios extrêmes.

- **Prévision « unique » ou « déterministe » :**
 - Donne un état possible de l'atmosphère pour les échéances et domaines considérés
- **Prévision d'Ensemble :**
 - Donne un ensemble d'états possibles de l'atmosphère pour les échéances et domaines considérés
 - ✓ par choix de différents états initiaux
 - ✓ par choix de différentes modélisations (Ensemble multi-modèles)



Météo-France



PROSE — 014

Au final, et surtout en fonction des intérêts du client, il devient possible d'adapter et de personnaliser la forme des résultats des prévisions.

- **Prévision «priviligée»:** adaptée aux usages et besoins de l'utilisateur
 - Pour un besoin particulier, ou un paramètre donné, donne une prévision correspondant au besoin de l'usager
 - ✓ Exemple : prévision de gel lorsque la probabilité de gel calculée est supérieure à 20 %
- Prévision pouvant être accompagnée d'informations sur les probabilités calculées pour les différents paramètres
 - **prévisions « probabilistes » :** probabilités fournies paramètre par paramètre, échéance par échéance



PROSE 3

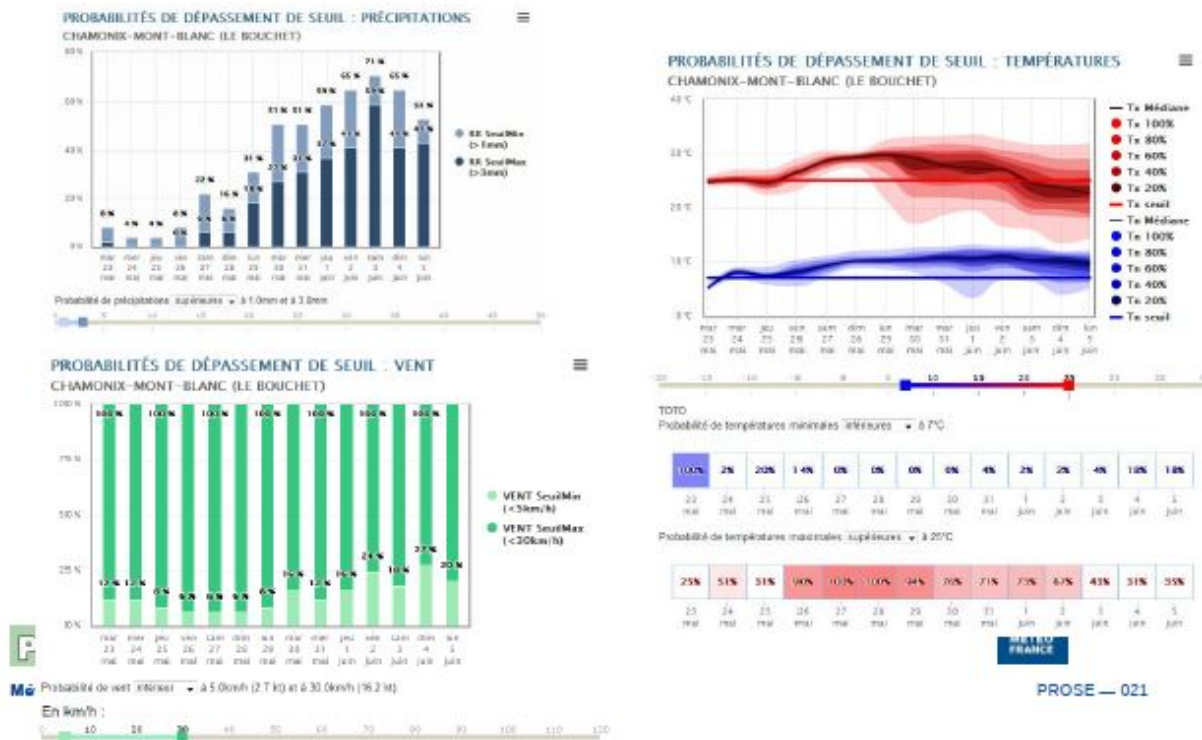


Comme pour la prévision déterministe, la prévision d'ensemble utilise des modèles différents suivant l'échelle à laquelle on se situe, et le degré de « précision » envisagé : modèles à mailles fines, sur une grille spatiale limitée et des calculs limités à de courtes échéances, ou bien au contraire des modèles à mailles plus larges, mais à l'échelle du

globe et à des échéances lointaines → Ainsi, aux modèles déterministes AROME, ARPÈGE, CEP, correspondent des modèles probabilistes de prévision d'ensemble, respectivement PEAROME, PARP, et EPS.

De ces calculs, Météo-France peut alors établir des prévisions adaptées au client, qui seront fonction de ses besoins propres : selon sa sensibilité, son intérêt voire son modèle économique, tous points déterminés auparavant entre-eux, l'établissement privilégiera telle ou telle prévision, tant dans sa forme que dans le fond.

Exemples de visualisations (produits en tests)



Cette approche convient aussi pour la mise en place de bulletins de mise en surveillance (MSB : Météo-Surveillance Bulletin) : l'occurrence d'un phénomène météorologique peut-être signalée, avec une échelle de risques et un taux de confiance associé. L'incertitude ou la probabilité serait matérialisée par des niveaux de couleurs signifiant des franchissements de seuils déterminés par le client, ou/et par du texte explicatif. → Un bon exemple d'application est présenté au point 4 ci-dessous.

Par l'intermédiaire de son projet PROSE, l'établissement Météo-France souhaite donc améliorer et renforcer son écoute client. Une connaissance fine des besoins et attentes, de ses modes de décision, découlera des produits spécifiques, souvent nouveaux et/ou adaptés, et surtout prenant en compte l'incertitude et un certain niveau de probabilités.

Deux questionnaires ont été élaborés – l'un à destination du grand public, l'autre orienté vers les besoins des professionnels – et sont proposés à l'ensemble des usagers de Météo-France, notamment via le CSM ; les réponses sont attendues pour la fin du mois de janvier 2019. Le projet PROSE présentera une synthèse des retours des

questionnaires au CSM lors du premier semestre 2019 et exploitera ces données en vue de fournir des produits adaptés en 2021.

Point 4 :

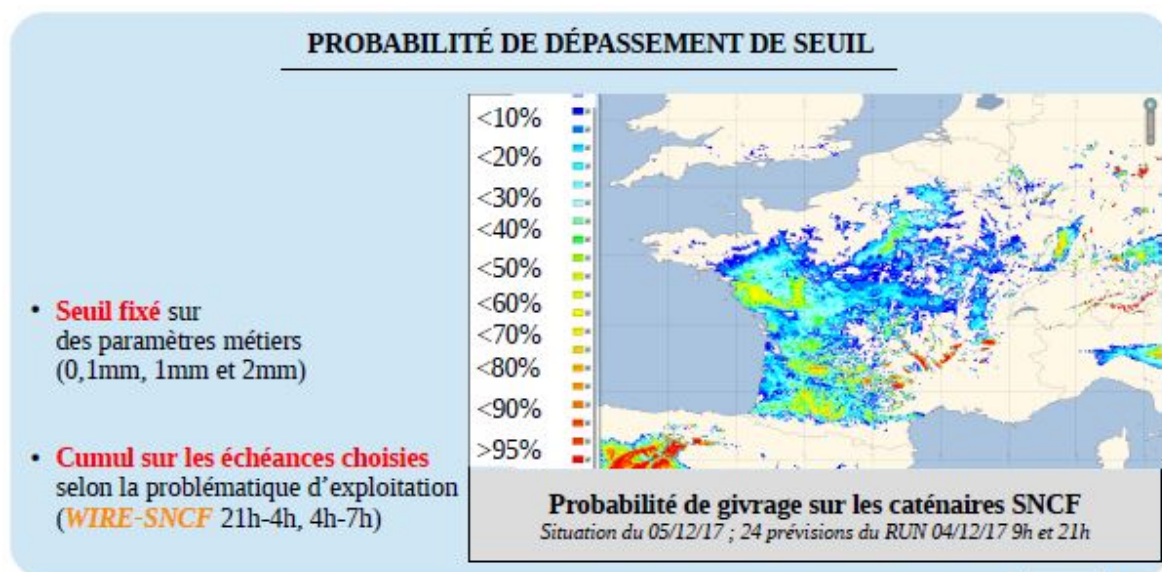
« *Présentation des résultats de l'expérimentation* prévision de givrage sur les caténaires »

En web-conférence depuis Toulouse, M. Raphaël LEGRAND nous présente les résultats de l'expérimentation pour les prévisions de givrage des caténaires.

Et notamment l'outil WIRE (Winter Risk for Energy), pour la « Prévision des risques hivernaux sur les infrastructures ».

WIRE est un modèle d'accrétion basé sur le modèle AROME de prévisions à maille fine de Météo-France, mais aussi et surtout de la version prévision d'ensemble d'AROME. Il couvre les risques météorologiques engendrant des dépôts de glace sur les câbles, l'effet des chutes de neige et du vent sur les structures. Notons que l'utilisation de la prévision d'ensemble trouve des résultats concrets que ne détecte pas toujours la version déterministe.

Les produits finaux mis à disposition des clients sont un bon exemple des produits proposés dans la présentation PROSE précédente : ils intègrent les notions d'incertitude et de probabilité liées à l'utilisation de la PEAROME d'une part, et leurs formes vont des graphiques aux cartes de dépassement de seuils ou encore en prenant en compte la notion de risque d'occurrence. Les seuils ou niveaux de risque sont déterminés avec la collaboration étroite des clients.



Plus particulièrement pour l'expérimentation pour la prévision de givrage des caténaires : pour la SNCF, la problématique est triple, puisque les conditions hivernales et notamment la formation de glace, peuvent provoquer des dysfonctionnements en gare (dépôt de la neige et de glace sur les plate-formes), sur le matériel roulant lui-même (portes, roues, structures aériennes), et sur les structures immobiles le long des voies (poteaux, câbles, etc.). Et souvent une combinaison de ces facteurs.

L'expérimentation mise en place entre MF et la SNCF consiste en l'établissement de bulletins indiquant le risque prévu de givrage sur les caténaires. En fonction du risque prévu, la SNCF traite en faisant circuler un « train racleur » le cas échéant. Celui-ci ayant un coût et de fortes implications logistiques, on comprend l'importance de la prévision du risque de givrage lui-même, mais aussi de la quantification de ce niveau d'autre part (seuil de décision).

(b) Bulletin expertisé (DirSO/Limoges)



- Bulletin **quotidien** (~11h local), envoyé par mail au centre opérations SNCF.
- Présentation **synthétique** des prévisions de WIRE.
- « **Expertise probabiliste** » des prévisionnistes de Limoges de WIRE-SNCF

Pour conclure, l'outil WIRE apporte un progrès sensible dans la prévision de givrage des caténaires. Ces résultats doivent néanmoins être consolidés en traitant des périodes plus importantes. En revanche, ni les effets météorologiques très locaux, ni les mesures préventives (réchauffement des caténaires) ne sont pris en compte.

Par ailleurs, des évolutions du modèle WIRE sont encore en cours. L'évolution de la prévision d'ensemble PEAROME (augmentation du nombre de runs par exemple) sera probablement un facteur d'amélioration.

Point 5 :**« La vie de la commission SCTTGC »****La vie du CSM et de ses commissions**

À propos du CSM, M. Jean NICOLAU rappelle son importance pour Météo-France, qui est donc une vraie chance, dans ses relations, sa communication et ses développements, orientés vers l'ensemble des acteurs institutionnels.

Cependant, afin de répondre à leurs besoins, il est nécessaire de consolider l'écoute client, de prendre en compte leurs avis, puis informer et communiquer. À ce propos, et dans le but de dynamiser les commissions et de les relier, le CSM propose la mise en place plus généralisée de web-conférences entre les commissions qui traitent de sujets communs.

Pour ce qui concerne directement la commission SCTTGC, un travail est à faire pour augmenter la représentativité de la partie Transports terrestres et Génie civil.

M. IMBERT abonde dans ce sens, et pense que l'une des raisons de cette baisse d'intérêts au fil des ans pour la partie transport, est une conséquence de la disparition de la partie commerciale.

Aussi, toutes les bonnes idées sont bienvenues pour trouver de nouveaux acteurs dans la commission. Il semble nécessaire de renforcer la partie « visibilité » de la production du CSM, et notamment sa plaquette de présentation.

Formalisation de la commission SCTTGC

Cela est d'ores et déjà établi dans son Règlement Intérieur, les mandats des Présidents des commissions sont passés de deux à trois ans, renouvelables.

Pour notre commission, les renouvellements de la présidence et de la vice-présidence seront actés lors de la commission de printemps 2019. Un appel à volontaires sera fait.

À propos des développements futurs chez Météo-France, Mme BAZIN demande où nous en sommes au plan de la vigilance infra-départementale, et de manière plus générale, au plan de l'Intelligence Artificielle. Sur le premier point, M. NICOLAU répond que cette vigilance est en cours de développement et que la multiplication des zones sera évidemment un plus pour répondre aux demandes de la Sécurité civile ; pour le second point, plusieurs sujets orientés IA sont ou seront développés dans le cadre de la lettre de cadrage ministérielle AP 2022 et des projets d'accompagnement financés par Le Fonds de Transformation pour l'Action Publique .

Mme COUDERT fait remarquer que dans ce cadre, des conventions sont signées avec la SNCF et CONTINENTAL pour l'acquisition de données.

Mme RITZ et M. RAVIGNON proposent de nous réunir au COGIC (fonction de la situation ce jour) pour notre prochaine réunion ; pour ce qui concerne les sujets à aborder ou à présenter, un point sur les feux de forêts, ou bien encore un retour sur une situation à

forts enjeux qui a pu toucher plusieurs acteurs de la commission (e.g. l'épisode neigeux du 28 février 2018) peuvent être envisagés.

Pour conclure, M. NICOLAU rappelle la nécessité d'étoffer la commission actuelle, de l'ouvrir à d'autres (le cas de VISOV devra être étudié), et de relier les commissions entre elles autant que de besoins (web-conférences, etc.).

Point 6 :

« Les vœux 2018 de la commission »

- ➔ Pour la commission TTGC : Pas de vœu en cours.
- ➔ Pour la commission SC : M. Jean NICOLAU rappelle la poursuite de la mise en place de fournitures d'informations météorologiques en couches (les Systèmes d'Information Géo-référencés SIG) vers les services à vocations de sécurité civile, SYNAPSES notamment. Plus précisément, des difficultés existent encore pour la mise à disposition des produits RADAR et réflectivités ; des tests sont en cours avec de nouveaux formats.

Point 7 :

« Les vœux 2019 de la commission »

Pour les deux ex-commissions, SC et TT/GC, les vœux ne sont pas encore formulés. SC ne reconduit pas le vœu 2018, considéré comme terminé ou du moins en cours de finalisation.

Il est souhaitable que les vœux soient formulés pour notre prochaine réunion, et même pour la prochaine réunion des présidents. Les vœux seront l'un des points importants voire prioritaires à traiter à la réunion de printemps.

Pour la SNCF, M. IMBERT semble intéressé par les couches SIG qui pourraient intégrer leur système NOPANIC de visualisation.

Point 8 :**« Questions diverses »**

- ✓ À l'ordre du jour pour la prochaine réunion :
 - Élection des présidents de la commission.
- ✓ Propositions de présentations de sujets pour la prochaine réunion :
 - Feux de forêts
 - Présentation d'un événement météorologique marquant, impactant plusieurs entités institutionnelles ; inondations de l'Aude (10/2018) mais des retex sont toujours en cours, un épisode neigeux avec forts enjeux (28/02/2018, ou 30/10/2018) ou autre...
- ✓ Agenda :
 - Réunion des Présidents (et vice-Présidents) des commissions : mardi 19 mars 2019.
 - Assemblée plénière et colloque du CSM : jeudi 16 mai 2019.
 - Date/Lieu de la prochaine réunion de printemps du CSM/SCTTGC : jeudi 21 mars 2019, de 13h30 à 17h30. Lieu à confirmer :
 - *A priori* au COGIC (sous réserve des contraintes opérationnelles du moment) ;
 - Et lieu de repli : locaux de Météo-France à Saint Mandé (94).
- ✓ Actualité/ Mouvements :
 - Après moult mouvements au cours de ces 18 derniers mois, pas de changement au sein de la commission.
