



## CONSEIL D'ADMINISTRATION DE MÉTÉO-FRANCE VENDREDI 15 OCTOBRE 2021

### **Points d'actualité**

Le document de 8 pages portant sur les points d'actualité ces derniers mois, commentés par la présidente-directrice générale sera communiqué. En voici toutefois quelques points marquants.

Le commissaire au gouvernement qui assure notre tutelle au ministère, Th. Lesueur, salue le travail des équipes de Météo-France dans le cadre des assistances cet été. Il souligne aussi : « *l'intérêt de la démarche d'évaluation socio-économique pour le renouvellement des supercalculateurs. Qui, si elle n'emporte pas toutes les décisions, permet de dresser un certain cadre de débat.* » Cette nouvelle étude montre qu'une puissance de calcul multipliée par 6 permettrait plus d'1,4 Md€ de gains économiques, sociaux et environnementaux supplémentaires par rapport à la puissance actuelle (2021).

Le pic de pluies diluviennes et d'inondations de ces derniers mois a occasionné un travail important en commun avec la sécurité civile. Romain Royet, chef du service de la planification et de la gestion des crises au ministère de l'intérieur, évoque le pré-positionnement des équipes de sécurité civile en France qui est gage d'efficacité. Il expose aussi les conséquences et les enseignements tirés des graves événements météo de l'été en Belgique et en Allemagne.

Alors que le partenariat avec le ministère de la Transition écologique pour l'appui au Centre ministériel de veille opérationnelle et d'alerte (CMVOA) a été reconduit, le déploiement de la production de vigilance V6 a été reporté, cela a été présenté aux encadrements des divisions Services, MAR, PG, et points focaux le 8 octobre. La nouvelle instruction vigilance est néanmoins lancée avec DGSCGC et DGPR et a été présentée aux EMIZ et cabinets des préfectures de département.

### **Un budget rectificatif (le second de l'année) est voté pour 2021**

Il s'agit de tenir compte de recettes commerciales moins élevées que prévues, une nouvelle fois ; la dernière prévision s'établit à 34 M€ (contre 35 M€ prévus). On note toutefois un résultat supérieur aux attentes concernant les prestations aux professionnels. En publicité, ce sont seulement 5,8 M€ qui entrent, au lieu de 8 M€ : la direction l'explique par la période de crise sanitaire mais aussi de nouvelles difficultés techniques rencontrées sur nos applis. Nous relevons, concernant les services « kiosqués », leur résultat en baisse mais quasi sur un plateau, et ce malgré la crise sanitaire : « *les conditions maussades de l'été ont permis de freiner la chute d'audience sur les services téléphoniques* ».

**Du coup, Météo-France annule des dépenses à hauteur de 850 000 € :**

- - 265 k€ d'informatiques suite à des moindres factures sur l'électricité par exemple
- - 365 k€ à caractère commercial et - 220 k€ sur la maintenance de l'avion ATR42, avion appartenant à Météo-France (SAFIRE) et maintenance reportée à 2022.

**L'enveloppe pour payer les personnels est quant à elle relevée.**

Dans son projet de transformation, Météo-France paye des indemnités de départ volontaire (IDV), ou des primes de restructuration de services (PRS), 37 IDV sont constatées pour 2021 (même si elles sont parfois étalées sur 2 années) pour un le montant moyen légèrement supérieur à l'estimation initiale. Augmenter l'enveloppe était nécessaire. Le SG nous précise que « l'exécution du budget » (les mises en paiement) sera très proche de 100%.

**La CFDT-Météo vote en faveur de la rectification du budget initial de Météo-France.**

### **La démarche stratégique Horizon 2030 est présentée**

La p-dg explique qu'il faut se référer constamment à cette feuille de route, même si on peut parfois être confrontés à des injonctions contradictoires (exemple pris par la CFDT : augmenter la puissance de calcul versus être le plus « écoresponsable » possible).

La CFDT a participé aux [débats en CTEP](#) (cf. notre CR).

Devant les administrateurs (manquait le représentant du ministère des finances), nous soulignons que :

- *il y a certes les ambitions, les offres de service y compris commerciales, riches, que prévoit de fournir l'Etablissement,*
- *mais il y aura aussi des défis : la concurrence future de bonne ou moindre qualité, l'ouverture des données au public, le défi de la montée en compétence dans l'analyse des conséquences locales du dérèglement climatique, la puissance de calcul, la ré-écriture des codes (citée par la p-dg), les projets internationaux. Tout cela, va demander des moyens d'ici 2030.*
- *nous espérons le soutien des administrateurs*
- *que « l'on » ne pourra pas continuer à détricoter et rettricoter des organisations d'ici 2030. Pour maîtriser les compétences et pour assurer la haute qualité de service qui est visée, Météo-France a besoin de souffler. **C'est forcément quand même l'occasion de le dire.** Ca fait 10 ans que ça dure, les baisses d'effectifs à 80% de non remplacement de départs à la retraite. Nous avons besoin de souffler voire d'embaucher, **au moins sur la période 2023 - 2027, donc RdV lors de la finalisation du Contrat Budgétaire, qui est un contrat de Moyens s'il en est.***

Le ministère, par la voix de Th. Lesueur, estime que le document est un « travail exemplaire : on reconnaît l'arbre à ses fruits ». Si l'intelligence artificielle n'est pas mentionnée, c'est, selon le directeur de la stratégie du fait que c'est un sujet transverse et qui figure dans la maîtrise de compétences.

La cohérence avec le COP est soulignée.

**La p-dg demande un vote : toutes les organisations syndicales, y compris CFDT, s'abstiennent.**

### **Présentation du plan Pluriannuel écoresponsable 2021/2025 de Météo-France**

Nous avons salué l'ambition de ce plan en [Comité Technique d'Etablissement du 30 septembre](#) (CTEP). C'est comme pour « Horizon 2030 », c'est très bien d'avoir un document de référence.

Nous avons quelques demandes pour aller plus loin. Ainsi, a déjà été accepté que par défaut, les agents prennent le train lorsqu'ils vont en mission. C'est très concret, on remplit son ordre de mission, par défaut la case train est cochée. La direction était plus réticente sur deux points :

1. Ecrire *que l'on achète des véhicules, « c'est obligatoirement de l'électrique ou de l'hybride, sauf exception »*. La rédaction actuelle est « au moins 50 % ». Météo-France a un parc d'environ 240 véhicules, il y a 30 / 35 pôles de maintenance. Voilà les exceptions. Ceci étant, il y a tout de même a priori 60 véhicules sont pour les maintenances ou la logistique. C'est ¼.  
Le souci est l'accès à l'hybride rechargeable : en offre électrique, il y a beaucoup de choses, mais 100 % électrique ça ne convient pas car les agents font souvent plus de 200 km en une journée. On bute sur l'offre, et la p-dg se tourne vers le ministère pour faire évoluer les choses.
2. *Porter à 4h le seuil à partir duquel le train devient obligatoire* (sauf cas exceptionnel, les missions de maintenance entrant bien dans ces cas) en lieu et place des 3h prévus par la direction. La CFDT met en avant la [démarche de « services publics écoresponsables »](#) et ses 20 actions lancées avec « [une première année de mise en œuvre de promesse](#) », et nous demandons l'application de sa mesure 7 : *la voie aérienne est autorisée uniquement lorsque le temps de trajet par voie ferroviaire est supérieur à 4 heures et 6 heures pour les trajets*

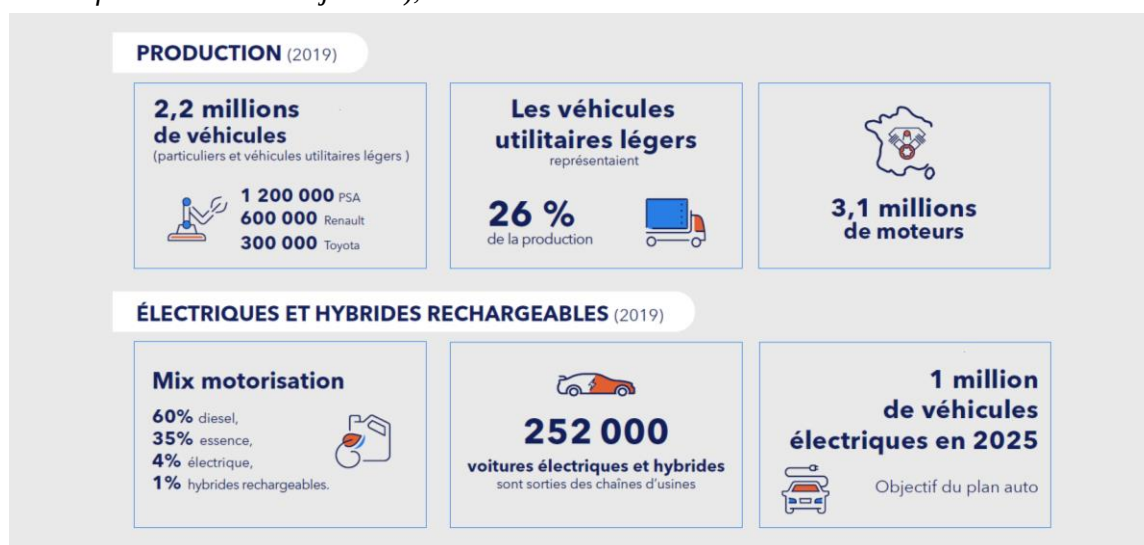
*aller-retour en une journée.* Nous avons appelé avoir demandé une étude d'impact. La p-dg saisit la balle au bond : sur 3272 voyages en avion, 197 auraient été visés par le seuil des 4h et 104 par le seuil des 3h. A la lumière de ces résultats et estimant ces proportions faibles, la p-dg prend la décision de rester à un seuil de 3h. Même si elle reconnaît que l'on peut faire plusieurs lectures des statistiques fournies.

*Commentaire CFDT :* sans doute que [la circulaire du premier ministre Jean Castex du 13 novembre 2020](#), relative à la nouvelle gestion des mobilités pour l'État, en contradiction avec la circulaire Edouard Philippe précédente (qui fixait le seuil de 4h aller et 6h A/R) aura pesé dans l'arbitrage, puisqu'elle précise : « *la voie aérienne ne pourra être autorisée que lorsque le temps de trajet par la voie ferroviaire est supérieur à trois heures.* »

Enfin, la CFDT-Météo explique être favorable au déploiement des bornes de recharge électrique, car oui, en terme de véhicules, nous sommes favorables à aller vers de l'électrique (en passant par l'hybride pourquoi pas). Nous ne pensons pas que les agents qui sont à vélo ou en transport se mettront massivement à acheter des véhicules électriques pour profiter d'un effet d'aubaine.

Nous savons que la France est bien en retard sur le déploiement de ces bornes électriques : 50 000 sont déployées pour un objectif à 100 000 fin 2021. La CFDT-Météo est contre l'immobilisme : si l'on peut inciter les agents à changer d'un véhicule essence ou diesel pour un véhicule électrique, c'est bien.

Selon un [rapport CFDT – Fondation Nicolas Hulot](#) (question : *dans le secteur de l'automobile, comment relever le défi d'une transition juste ?*), voici un état de la situation en France :



### Présentation du bilan des achats 2019 et 2020 de Météo-France.

La CFDT-Météo remercie les agents ayant contribué à cette présentation : Météo-France, ce n'est pas que la pluie et le beau temps.

Ces services support fortement impliqués (service Achats) étudient, participent à la mise en place de marchés « vertueux » comprendre avec des clauses soit sociales, soit environnementales, soit pour viser des PME. 87 marchés (« actions achats ») étaient concernés les années précédentes, et 99 le sont sur la planification 2021-2024, et même si les résultats sont parfois en-deça des attentes (sur l'axe social par ex.), globalement, cela progresse : Météo-France n'achète les yeux fermés pas au « moins disant » en choisissant la facture la plus basse, la CFDT dit aux administrateurs que l'on peut s'en féliciter.