

Un Morgien veille à la sécurité du tarmac

AU CŒUR DE COINTRIN 1/4 Dans leur véhicule aux airs de taxi new-yorkais, les «agents autorité aviation» ont l'œil sur tout ce qui se passe sur le tarmac de l'aéroport de Genève. Rencontre avec le Morgien Alain Cretegny.

TEXTES FABIENNE.MORAND@LACOTE.CH/PHOTOS SIGFREDO.HARO@LACOTE.CH

→ Genève Aéroport dispose d'un service autorité aviation. Ses collaborateurs ont comme tâches d'assurer la sécurité sur le tarmac et de guider certains avions au sol jusqu'à leur destination finale. En période hivernale, ce service est chargé d'effectuer les calculs de coefficients de freinage et, selon le résultat, de décider de fermer momentanément la piste. Ces employés sont aussi expert permis tarmac, car pour rouler sur ce bitume, un permis (à 12 points) est nécessaire. Il s'agit de l'un des quelque 200 métiers

différents, toutes entreprises confondues, que l'on peut retrouver au sein de l'aéroport. Le Morgien Alain Cretegny est l'un des 1100 employés de Genève Aéroport. Il travaille par tranches de 10 heures, pauses incluses. Pour devenir agent autorité aviation, il faut un casier judiciaire vierge, un permis de voiture et six mois de formation à l'interne avec des examens théoriques et pratiques, qui sont éliminatoires. La nuit, il est seul pour tout le tarmac. La journée, un des employés est affilié au

secteur nord (jets privés), tandis que deux œuvrent au secteur sud. «La tour, ce sont les yeux de l'aéroport et nous sommes les mains», image l'attachant Alain Cretegny, qui fêtera dix ans à l'aéroport de Genève en août. Avant, il était dans le marché de l'automobile. «Ce travail est très varié, nous sommes autonomes. Je n'ai jamais regretté ma réorientation de carrière et les horaires me conviennent bien», répond ce père de trois enfants et heureux grand-papa.



DEUX BÂTONS POUR GUIDER UN AVION

Dans l'espace de l'aéroport, il y a plusieurs places à avion qui ne sont pas dotées d'écrans pour le parage. C'est le cas principalement aux extrémités où les avions spéciaux, tels ceux venant pour le Salon de l'auto, mais aussi à certaines portes. A ces endroits, ce sont les agents autorité aviation qui sont formés aux gestes pour parquer les avions. Car chaque engin doit s'arrêter à un endroit très précis. Durant sa formation, Alain Cretegny a notamment dû, alors qu'il admet n'avoir jamais eu d'intérêt particulier pour les avions auparavant, apprendre à reconnaître tous les types d'engins existants et plus particulièrement ceux se posant à Genève.



CONTRÔLER LA PISTE, UNE OBLIGATION

Il est 15h30, Alain Cretegny et sa consœur de l'unité de Prévention du péril animalier (appelé «héron») se tiennent prêts en bout de piste, à 04, soit côté ouest. Petit appel à Skyguide pour demander s'ils peuvent contrôler la piste, comme ils doivent le faire six fois par jour. Après l'arrivée de trois avions, la radio grésille «Checker 04 autorisé en piste». C'est parti, Alain Cretegny roule côté Jura à maximum 70k/h et balaye la piste du regard. Arrivé à la sortie Charlie, «la tour de checker 04, piste évacuée, bonne journée». Un petit pouce levé en direction du collègue qui est arrivé depuis l'est. Tout est O.-K. et voilà qu'un avion Swiss décolle déjà. «C'est très rare de trouver quelque chose, mais il faut toujours rester très attentif à cette éventualité», précise le Morgien en remplissant le rapport sur son ordinateur de bord.



LA CHASSE AUX OBJETS ÉTRANGERS

Rouler sur le tarmac, et contrôler la sécurité des opérations et du respect des règles, voici les activités principales d'un agent autorité aviation. Dans son véhicule Yellow 6, Alain Cretegny scrute le béton, à la recherche du moindre FOD (pour foreign object debris), telle une chaîne d'un chariot à bagages ou un déchet qui n'a rien à faire là. Il doit s'arrêter pour le ramasser. S'il constate des infractions, comme un chariot qui obstrue un bouton de sécurité ou quelqu'un qui coupe la route à un avion, il doit le signaler et s'assurer que le problème a été réglé. Ces véhicules jaunes sont les seuls à pouvoir rouler n'importe où sur le tarmac. Les autres doivent suivre les voies de circulation.



SUIS-MOI, CHER AVION

Vers 16h45, la tour appelle Alain Cretegny pour lui demander de parquer une première. C'est-à-dire un A330neo en provenance de Toulouse, soit la première fois que ce modèle d'avion se pose à Cointrin. Dès que l'aéronef sort de la piste, Alain Cretegny enclenche son signal lumineux «Follow me» et veille à garder une distance d'avion entre lui et le gros Airbus. Pas évident d'estimer la distance. «Pour certains modèles, nous plaçons les ailes dans les bords du rétroviseur», explique-t-il. A l'approche de l'arrêt 18, qui n'est pas équipé de mire (un écran qui guide le pilote jusqu'au point d'arrêt), le Morgien met un coup d'accélérateur, parque son véhicule et sort avec ses bâtons lumineux rouges pour guider l'avion jusqu'à l'arrêt final dans le périmètre de sécurité. Petit bonus du jour, Alain Cretegny et quelques collègues seront autorisés à monter à bord pour voir l'intérieur de cet avion équipé d'électronique et d'ingénieurs pour effectuer de nombreux tests.