

## Crash évité du vol Alaska Airlines : un miracle pour les passagers, une catastrophe pour Boeing

Avec le nouvel accident qui a affecté le 737 MAX de l'avionneur américain, c'est la capacité même du constructeur à produire vite et bien ses appareils qui est remise en cause.

Par Arnaud Leparmentier (New York, correspondant)

Publié hier à 20h10, modifié à 08h36 • Lecture 5 min.

Article réservé aux abonnés



Le Boeing 737 Max 9 qui a effectué le vol 1282 d'Alaska Airlines, à Portland (Oregon), le 8 janvier 2024 . NTSB / AFP

« Cela vous va si je vous prends la main ? » Ce vendredi 5 janvier, peu après 17 heures, à bord du vol 1282 d'Alaska Airlines, Christopher Hickman, 44 ans, assis au rang 8 d'un Boeing 737 MAX 9 reçoit cette supplique de sa voisine. Selon le récit du *Wall Street Journal*, quelques instants plus tôt, un grand bang a retenti dans l'avion qui relie Portland (Oregon) à Ontario, un des aéroports de la banlieue de Los Angeles (Californie). Un « bouchage » dans le fuselage, qui remplace une possible porte supplémentaire au rang 26, a littéralement été aspiré. Un enfant voit son tee-shirt arraché, un ours en peluche est aspiré, deux téléphones portables s'envolent dans le vide, les masques à oxygène tombent, la porte du cockpit s'ouvre brutalement.

Chacun pense sa dernière heure venue et envoie des messages à ses proches. Un passager filme le trou béant dans l'avion tandis que le pilote fait demi-tour pour un atterrissage d'urgence. C'est le miracle. L'avion, en phase ascensionnelle, était à moins de 5 000 mètres d'altitude et n'a pas explosé. Les 171 passagers et six membres d'équipage étaient tous attachés à leur siège. Aucune personne n'était assise aux places 26A et 26B. L'appareil se pose à Portland à 17 h 27 sans victime.

Miracle, mais aussi catastrophe pour Boeing. Cette nouvelle défaillance majeure relance la défiance vis-à-vis de ses 737 MAX, après les doubles accidents d'[octobre 2018](#) (Lion Air en Indonésie, 189 morts) et [mars 2019](#) (Ethiopian Airlines, 157 morts) en raison d'un système de stabilisation en vol défaillant.

Boeing est-il un constructeur fiable ? L'entreprise espérait en cette année 2024 reprendre le chemin de la croissance et de la sérénité.

**Lire aussi :** [Des vérifications sur des Boeing 737 MAX font apparaître des équipements mal fixés sur des appareils d'Alaska Airlines et United](#)



## Avion flambant neuf

Lundi 8 janvier matin, c'était la défiance à Wall Street. L'action de l'avionneur perdait 8 % en Bourse, tandis que l'attention se portait sur les causes de l'accident. L'Autorité fédérale de l'aviation américaine (FAA) a ordonné [l'arrêt pour inspection de 171 MAX 9 de Boeing](#), qui sont utilisés principalement par United Airlines (79 appareils) et Alaska Airlines (65 appareils) aux Etats-Unis. Les deux compagnies ont dû annuler des centaines de vols. La pièce arrachée de 28 kilogrammes a été retrouvée dans le jardin d'un enseignant de Portland, ce qui va faciliter l'enquête. En revanche, l'enregistrement des conversations dans le cockpit a été effacé faute d'avoir été sauvegardé – au bout de deux heures, la conversation est écrasée par la nouvelle.

**Lire aussi notre archive de mars 2019 :** [Boeing 737 MAX : suspicions autour de la conception de l'avion](#)



De nombreuses questions se posent. Marginalement sur Alaska Airlines. L'avion concerné avait vu un de ses voyants de pressurisation s'allumer lors de trois vols précédents. Impossible de savoir s'il s'agissait effectivement d'un problème de pressurisation ou d'une défaillance du système d'alarme. La compagnie, qui avait décrété que l'affaire était « *bénigne* », avait quand même eu suffisamment de doutes pour interdire à l'appareil de desservir Hawaï au-dessus du Pacifique. Elle avait ordonné des investigations supplémentaires, mais celles-ci n'avaient pas été accomplies avant le vol de vendredi, ce qui pose des questions sur la célérité des inspections de sécurité.

Chaque jour de nouvelles grilles de mots croisés, Sudoku et mots trouvés.

**Jouer**

Mais c'est surtout Boeing et son fournisseur de fuselages, Spirit AeroSystems, qui a posé le « bouchage » à la place de la porte inutilisée, qui suscitent des interrogations, alors que l'avion, flambant neuf, avait commencé son service en novembre 2023 et n'avait réalisé que 150 vols.

Spirit AeroSystems, basé dans les plaines du Kansas à Wichita, est un faux nez de l'avionneur. Elle appartenait à Boeing jusqu'en 2005, date à laquelle elle a été introduite en Bourse. L'objectif était de ne pas octroyer aux ouvriers du Kansas, Etat rural au coût de la vie bon marché, les mêmes augmentations que dans la région de Seattle, berceau historique de Boeing, où le coût de la vie est prohibitif. Et aussi de transformer des coûts fixes en coûts variables, en externalisant la fourniture du fuselage de l'avion expédié de l'autre côté des Rocheuses à Seattle, ce qui est particulièrement avantageux dans une industrie très cyclique.

## Sérieux incidents de qualité

Sauf que Spirit AeroSystems a accumulé les difficultés. L'accident majeur de vendredi n'est pas un coup de tonnerre dans un ciel clair, mais intervient après une année 2023 ponctuée par de très sérieux incidents de qualité. En mars, Boeing a indiqué que Spirit AeroSystems avait utilisé un processus « *non standard* » lors de l'installation de deux raccords dans le fuselage, ce qui nécessitait une remise aux normes des trois quarts des 225 MAX que Boeing avait en stock, retardant les livraisons. « *Cela aura un impact sur les capacités estivales de bon nombre de nos clients, et cela nous afflige* », déplorait alors David Calhoun, PDG de Boeing, cité par le *Financial Times*.

En août, l'avionneur identifie un nouveau problème de qualité chez Spirit AeroSystems qui a mal percé des trous dans le fuselage arrière, ce qui fait tomber, le mois suivant, les livraisons de 737 MAX à leur plus bas depuis deux ans.

L'enjeu est décisif pour Boeing, endetté à hauteur de 52 milliards de dollars (plus de 47 milliards d'euros) et qui doit livrer toujours plus vite, notamment pour recevoir du cash de ses clients. Il l'est aussi pour Spirit AeroSystems, qui est sous perfusion financière de son ancienne maison mère. En attendant l'issue de l'enquête, Richard Aboulafia, directeur général de la société de conseil AeroDynamic Advisory, souligne un point rassurant sur CNBC. Le problème de l'avion d'Alaska Airlines semble être « seulement » une défaillance de fabrication et non un défaut de design.

Lundi, nouveau coup dur, la compagnie United Airlines annonce qu'après l'inspection de ses 737 MAX 9, elle a découvert des boulons mal vissés sur les fameuses portes condamnées, révélant que la malfaçon ne se limite pas à un seul appareil. Puis, c'est au tour d'Alaska Airlines d'affirmer avoir détecté des « équipements mal fixés » lors de ses inspections.

**Lire aussi :** [Boeing envisage le retour aux bénéfices après quatre années dans le rouge](#)



Lancés en 2011, pour contrer l'avance croissante d'Airbus avec ses séries A320, les 737 MAX devaient utiliser moins de carburant, mais la conception de l'avion allégé s'est faite au prix d'une moindre stabilité en vol. L'enquête après les catastrophes de 2018 et 2019 a révélé les failles de Boeing dans la conception de l'appareil, des négligences dans les procédures de certification et des collusions avec la FAA, qui a été blâmée pour l'inefficacité de ses procédures de certification et les a depuis réformées. Lentement, Boeing a tenté de remonter la pente, mais n'a, par exemple, toujours pas obtenu la certification des modèles MAX 7 (plus petits) et MAX 10 (plus grands).

## Les revers s'accumulent

Lorsque sont intervenus les crashes de 2018 et de 2019, le conseil de surveillance a – tardivement – limogé, en décembre 2019, son PDG, Dennis Muilenburg, pour le remplacer par David Calhoun, un ancien dirigeant de General Electric réputé pour ses bons contacts à Washington. Il avait pour mission de retisser les liens avec les autorités de régulation. Il a déplacé le siège de l'entreprise de Chicago à Washington, révélant une entreprise plus soucieuse de faire de la politique et de bénéficier des commandes publiques que de veiller à ses capacités de production. Boeing accumule les revers dans l'espace, a perdu de l'argent dans la livraison (avec retard) des nouveaux Air Force One et a accusé des pertes dans le secteur de la défense.

**Lire aussi notre analyse :** [Comment Airbus a détrôné Boeing](#)



Malgré tout, M. Calhoun faisait, en octobre 2023, preuve d'assurance devant les analystes financiers : *« J'ai entendu certains d'entre vous se demander si nous avons manqué une marche dans ce redressement... Je pense exactement le contraire. Au cours des dernières années, nous avons ajouté de la rigueur à nos processus qualité. »* En ce début janvier, tout est à prouver de nouveau, alors que la direction de Boeing devait se rassembler mardi 9 janvier pour une réunion de sécurité d'urgence. C'est à sa probable successeuse, Stephanie Pope, qui vient de commencer son job de directrice des opérations industrielles que cette tâche incombera largement.

Retour, une énième fois, à la sécurité : selon John Goglia, consultant et ancien membre du Conseil national de la sécurité des transports (National Transportation Safety Board), l'Autorité fédérale de l'aviation va forcer Boeing à se concentrer sur la qualité, tant pis pour les cadences de production. *« Si j'étais la FAA, je dirais : "Montrez-moi six mois durant lesquels vous n'aurez aucun problème d'assemblage", a-t-il déclaré à CNBC. La FAA doit ralentir Boeing. »*

**Mise à jour le 9 janvier à 5 h 30 :** ajout de la découverte d'éléments mal fixés par Alaska Airlines.

**Arnaud Leparmentier** (New York, correspondant)

Cours en ligne, cours du soir, ateliers : développez vos compétences

Testez votre culture générale avec la rédaction du Monde

Mots croisés, sudoku, mots trouvés... Jouez avec nous

[Voir plus](#)