

UN MARCHÉ INESPÉRÉ : LA VENTE DE MIRAGE III À L'AUSTRALIE

François Le Roy

Armand Colin | « Histoire, économie & société »

2010/4 29e année | pages 75 à 83

ISSN 0752-5702

ISBN 9782200926373

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/vue-histoire-economie-et-societe-2010-4-page-75.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Armand Colin.

© Armand Colin. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Un marché inespéré : la vente de Mirage III à l'Australie

par François Le Roy

Résumé

En 1960, la Générale Aéronautique Marcel Dassault (maintenant Dassault Aviation) réalisa un coup formidable lorsque le gouvernement australien annonça sa décision d'acheter plus de 100 Mirage III pour moderniser son armée de l'air. Ce n'était pas le premier succès du Mirage à l'exportation, mais ce contrat assumait une importance toute particulière pour la politique étrangère de la France. La compétition pour l'obtention du contrat australien avait tous les attributs d'une revanche entre la France et les États-Unis qui s'étaient opposés peu de temps auparavant pour le marché OTAN. Le Mirage III avait alors perdu face au Lockheed F-104 Starfighter et ce dernier était donné grand favori en Australie. Le succès français y fut donc aussi complet qu'inattendu. Il révéla ainsi le potentiel du Mirage III à l'exportation et les avantages diplomatiques dont la toute jeune Cinquième République pouvait en retirer. Le Mirage III fut utilisé de manière efficace en tant qu'instrument de la politique étrangère française pendant vingt ans pour maintenir et étendre l'influence de la France de par le monde, et saper la politique des blocs pratiquée par les superpuissances pendant la Guerre Froide.

Abstract

In 1960, Générale Aéronautique Marcel Dassault (now Dassault Aviation) scored a major coup when the Australian Government announced its decision to procure over 100 Mirage IIIs to modernize its air force. It was not the first export success of the Mirage III, but this deal assumed considerable importance for French foreign policy. The competition for the Australian contract played out like a rematch of the contest for the NATO market that had opposed the Mirage III and the U.S. Lockheed F-104 Starfighter and saw the victory of the latter. The French success in Australia was as complete as it was unexpected. As such, it revealed the export potential of the Mirage III and the diplomatic advantages the new Fifth Republic could draw from it. The Mirage III was used effectively as an instrument of foreign policy for the next two decades to maintain and spread France's influence around the world, and undermine superpower politics in the age of the Cold War.

L'auteur français Éric Deschodt écrit dans *La France envolée : L'aviation et la décadence (1906-1976)* que « La France au loin est davantage le pays de Marcel Dassault que celui de Michel Foucault, » ou bien encore que « René Char est mieux lu au Brésil quand

l'aviation de ce pays s'équipe chez Dassault. On entend mieux Sartre au Pérou pour la même raison¹ ». L'historien des affaires internationales Alfred Grosser lui fait écho quand il affirme que les Mirage sont « l'incarnation de la France face au monde extérieur² », et le journaliste britannique Jack Gee décrit tout au long de son livre le Mirage comme « l'arme secrète » de la politique étrangère de la France³. Ces accolades n'ont rien d'exagéré. Elles reconnaissent au contraire une dimension peu connue de l'avion célèbre que fut le Mirage III, non pas comme l'un des meilleurs avions de combat de sa génération mais plutôt comme outil de la diplomatie française lors des deux premières décennies de la Cinquième République.

Le Mirage III, on s'en souvient, est un avion conçu et construit par la Générale Aéronautique Marcel Dassault (maintenant Dassault Aviation). Il effectua son premier vol en novembre 1956, au moment même où Français et Britanniques prenaient la mesure de leur déclin sur les bords du Canal de Suez. En octobre 1958, quelques jours seulement avant l'adoption par référendum de la Constitution de la Cinquième République, il devint le premier avion européen à voler à Mach 2, soit deux fois la vitesse du son. Engendré par la politique aéronautique de la Quatrième République, il fut adopté et reconnu par la Cinquième République qui en fit l'un des symboles et instruments de la politique de grandeur de la France sous Charles de Gaulle. Vendu à plus de 1 200 exemplaires dans vingt pays sur tous les continents, le Mirage III se révéla être un outil efficace dans la lutte contre la politique des blocs que de Gaulle décriait et abhorrait, et dans l'affirmation de l'indépendance militaire de la France. Il devint aussi l'un des symboles du renouveau scientifique et technologique de la France, ainsi que l'une des icônes de la culture populaire française dans les années soixante et soixante-dix. Il fallut cependant un succès inespéré en Australie pour que la diplomatie française prenne pleinement conscience du potentiel du Mirage III et qu'elle l'utilise pour étendre l'influence de la France de par le monde.

La vente de Mirage III à l'Australie en 1960 est à l'origine d'une politique qui fit usage de l'exportation d'avions militaires et civils dans le but de défendre les intérêts stratégiques de la France en lui permettant de maintenir une présence globale et de saper ainsi la politique des blocs menée par les États-Unis et l'Union Soviétique. Cette réussite inopinée inspira une « diplomatie du Mirage » qui donna les moyens à la France de jouer les trouble-fête à l'insu des superpuissances. Elle assumait aussi une place très importante au sein de la culture de la compagnie Dassault qui après la perte du marché de l'OTAN porta son regard sur le monde plutôt que sur l'Europe. L'histoire qui suit a été reconstituée pratiquement exclusivement à partir d'archives diplomatiques françaises et d'un entretien avec Monsieur Serge Dassault.

En octobre 1958, après de longues et âpres négociations, le gouvernement de la République fédérale allemande annonça qu'il avait sélectionné l'avion américain Lockheed F-104 Starfighter pour doter la Luftwaffe qui avait revu le jour suite à l'admission de l'Allemagne au sein de l'OTAN en 1955. Dans la dernière ligne droite, le Starfighter avait battu le tout nouveau Mirage III, le seul autre avion restant dans une compétition qui avait initialement compté jusqu'à quatorze prétendants. La décision de Bonn influença le choix d'autres pays membres de l'OTAN qui souhaitaient standardiser l'équipement de leurs forces aériennes. Les États-Unis et Lockheed remportèrent ainsi ce que les observateurs de

1. Éric Deschodt, *La France envolée : L'aviation et la décadence (1906-1976)*, Paris, Société de Production Littéraire, 1977, p. 177.

2. Alfred Grosser, *Les Occidentaux : Les pays d'Europe et les États-Unis depuis la guerre*, Paris, Fayard, 1978, p. 7.

3. Jack Gee, *Mirage : Warplane for the World*, Londres, Macdonald, 1971.

l'époque avaient surnommé « le marché du siècle. » Il en avait en effet tous les attributs car le marché final portait sur près de deux mille avions de combat qui allaient former la première ligne de défense de l'Europe occidentale face à la menace des bombardiers stratégiques soviétiques. Le coup fut dur pour la France. La perte du marché OTAN menaça la renaissance de son industrie aéronautique et lui inspira beaucoup de cynisme quant à l'amitié franco-allemande qui avait fait l'objet de tant de publicité lors de la visite du chancelier Konrad Adenauer à Colombey-les-Deux-Églises un mois avant l'annonce de la décision du gouvernement de Bonn. Elle lui causa aussi de douter des mérites du Marché Commun qui venait de voir le jour et de l'avenir de la coopération européenne. Finalement, elle compromit la possibilité de la France de s'affirmer comme l'une des puissances dirigeantes de l'OTAN.

La victoire du Starfighter n'était nullement surprenante. C'était sans aucun doute l'avion le plus sophistiqué de sa génération, alors que le Mirage III n'avait pas encore fait ses preuves. Ce dernier, de par sa polyvalence et versatilité, était cependant mieux adapté aux besoins tactiques et aux infrastructures des forces aériennes européennes. Face à la menace soviétique, les considérations politiques et stratégiques l'emportèrent, l'Allemagne et les autres pays européens de l'OTAN préférant demeurer sous la protection des ailes américaines que d'octroyer à la France et à de Gaulle le pouvoir de gouverner en partie la politique de défense de l'Europe ; car tel était véritablement l'enjeu.

Mauvais perdants, les Français accusèrent les Allemands d'hypocrisie et les Américains de traiter les « programmes d'équipement de l'OTAN comme leur prérogative exclusive⁴ ». La Grande-Bretagne qui avait aussi un avion dans la compétition, fit l'écho des plaintes françaises et accusa Washington « d'avoir forcé le rejet de l'avion britannique... pour maintenir l'industrie aéronautique américaine en état de pleine production » en « offrant des facilités de paiement et des taux d'intérêt complètement irréalistes⁵ ». Sans tenir compte des qualités d'intercepteur du Starfighter, ces accusations n'étaient pas sans fondement comme une série de scandales qui ébranla l'Allemagne et d'autres pays européens le révéla quelques années plus tard.

C'est dans ce contexte que la Royal Australian Air Force (RAAF) annonça son intention de se procurer de nouveaux avions de combat supersoniques pour remplacer sa flotte vieillissante de North American F-86 Sabres. Tout dictait que l'Australie s'équipe auprès des États-Unis. Outre les liens culturels et linguistiques qui existent entre les deux pays, leurs intérêts politiques et stratégiques dans le Pacifique et en Asie coïncidaient fréquemment. Suite à la deuxième guerre mondiale, l'Australie reconnut qu'elle avait tout à gagner à s'allier durablement avec les États-Unis. C'est donc en toute logique qu'elle se joignit aux États-Unis et à la Nouvelle-Zélande pour former l'ANZUS en 1951, et qu'en 1954 elle forma avec ces mêmes alliés l'OTASE pour la défense de l'Asie du Sud-Est. En 1957, le Premier ministre Sir Robert Gordon Menzies déclara au Parlement australien que son gouvernement avait décidé de « standardiser le matériel de l'aviation, de l'artillerie et des armes légères avec celui qui est en usage aux États-Unis ». Il affirma qu'il « n'y [avait] pas là une hérésie, » et qu'une telle politique ne remettait pas en cause les sentiments qui unissaient l'Australie à la Grande-Bretagne. Il expliqua qu'« autant en considération de l'OTASE et de l'ANZUS, que de sa situation géographique, la participation de l'Australie à une guerre éventuelle ne [pouvait] se concevoir en dehors d'une étroite association avec

4. Robert E. Farrell, « French Bitter Over Mirage Fate : Ire Centers on Germans, U.S. », *Aviation Week*, vol.69, n° 3, novembre 1958, p. 27 (toutes les traductions sont de l'auteur).

5. Kennett Love, « British Say Unfair U.S. Action Barred Warplane Sale to Bonn », *The New York Times*, 31 décembre 1957, p. 1 et 3.

les forces des États-Unis⁶ ». Peu de temps après ce discours, le ministre de la Défense australien Sir Philip McBride forma et dirigea une mission conçue pour « rééquiper l'armée de l'air australienne avec des Starfighters ou des appareils équivalents et des avions de transport C-130, » que l'Australie pouvait se procurer dans des conditions financières très favorables, conformément aux accords passés avec les États-Unis dans le cadre de l'OTASE et d'ANZUS.⁷ Le marché semblait donc acquis d'avance.

Cette belle certitude ne dura pas bien longtemps, cependant. La mission McBride se rendit compte que le Starfighter « n'est pas fait pour le rôle que la RAAF est appelée à jouer en Asie du Sud Est⁸ ». Le F-104 était un intercepteur pur qui était très exigeant et peu versatile, comme les armées de l'air de l'OTAN allaient s'en rendre compte à leurs dépens. Dans sa conception d'origine, il ne répondait pas aux besoins tactiques de l'Australie et excédait ses capacités industrielles et financières pour le construire sous licence et le maintenir en état opérationnel. L'Australie avait des besoins particuliers qui ne pouvaient être aisément satisfaits. Lors d'une réunion du Conseil d'ANZUS à Washington le 1^{er} octobre 1958, le chef d'état-major de la RAAF, Air Marshall Sir Fredrick Sherger, expliqua que l'Australie « avait désespérément besoin de petits avions versatiles » capables d'opérer à partir des terrains d'aviation australiens et des « mille et une pistes de 6 000 pieds datant de la dernière guerre » parsemant l'Asie du Sud-Est⁹. Howard Beale, ambassadeur d'Australie aux États-Unis, formula le problème en termes industriels et politiques. Cela était « un problème très sérieux pour l'Australie », expliqua-t-il. « Nous avons une industrie aéronautique de toute première classe. Nous avons une nécessité politique et militaire profonde de maintenir cette industrie en Australie. Elle est en danger de déperir parce que nous n'avons pas assez d'avions à construire et nous ne pouvons pas faire de projets¹⁰. »

L'isolement géographique de l'Australie exigeait qu'elle construise une partie de l'armement nécessaire à sa défense. La Commonwealth Aircraft Corporation (CAC) avait construit les F-86 Avon Sabre sous licence de North American (le constructeur du Sabre) et de Rolls-Royce (le constructeur anglais du moteur Avon), mais l'avènement des avions supersoniques avait causé l'obsolescence de ces appareils. Arrivée à la fin des années cinquante, la CAC tournait au ralenti et il devint impératif de trouver un remplacement au Sabre. En novembre 1958, peu de temps après la réception par la RAAF du premier de ses douze avions de transport américains Lockheed C-130 Hercules, la CAC publia un rapport sur l'état de l'industrie aéronautique australienne. Ce document conclut que « la baisse de production d'avions militaires, causée par l'indécision du gouvernement au sujet de l'équipement de l'armée de l'air australienne avec des avions plus modernes

6. Communiqué, M. R. Dugoujard, attaché commercial de l'Ambassade de France en Australie. Archives diplomatiques, Australie 1956-1967, Défense nationale, Matériel de guerre, Dossier 67, ministère des Affaires étrangères (MAE), Paris. (Document non daté et non intitulé)

7. Communiqué, M. Renaud Sivan, ambassadeur de France en Australie à M. le ministre des Affaires étrangères, « Séjour en Australie de l'Amiral Stump, Commandant les flottes américaines dans le Pacifique-Achat d'armement par l'Australie aux États-Unis », Canberra, 6 mai 1957. Archives diplomatiques, Australie 1956-1967, Défense nationale, Matériel de guerre, Dossier 67, MAE, Paris.

8. Communiqué, Sivan à M. le ministre des Affaires étrangères, « Déclaration du ministre australien de la Défense sur sa mission aux États-Unis », Canberra, 16 Sept. 1957, Archives diplomatiques, Australie 1956-1967, Défense nationale, Matériel de guerre, Dossier 67, MAE, Paris.

9. « U.S. Minutes of the ANZUS Council Meeting, Department of State, Washington, October 1, 1958 », in *Foreign Relations of the United States (FRUS)*, 1958-1960, Vol. XVI, East Asia-Pacific Region ; Cambodia, Laos. p. 53

10. *Idem*, p. 55

que le Sabre Avon, affecte le moral du personnel de la CAC et provoque de plus en plus de démissions ». Par conséquent, le rapport insista que « le gouvernement sélectionne sans plus tarder un nouvel avion et qu'il en commence la construction en Australie¹¹ ». L'opposition Travailliste et la presse profitèrent de la publication de ce rapport pour critiquer le Premier Ministre Menzies « de n'avoir rien fait pour moderniser les forces armées, et d'avoir négligé l'industrie de la défense¹² ».

Le gouvernement refusa cependant de succomber à de telles pressions et de se précipiter pour prendre une décision d'une telle importance. L'Australie s'intéressa à la nouvelle version du Starfighter que Lockheed avait conçu pour l'Allemagne et l'OTAN. Plus versatile que l'original, ce nouveau F-104 correspondait mieux aux besoins et aux moyens de l'Australie mais il demeurait complexe et très exigeant en entretien. Le temps passait et en 1959 l'Australie ne semblait toujours pas être en mesure de se décider en l'absence d'avions qui lui convienne. C'est une initiative anglaise plutôt surprenante qui décoïna la situation.

Serge Dassault, fils de Marcel Dassault, venait de prendre la direction des exportations de la GAMD à l'automne de 1959, quand un représentant de Rolls Royce prit contact avec lui et suggéra que Rolls Royce et Dassault combinent leurs talents et leurs ressources pour construire un Mirage propulsé par un moteur anglais¹³. Marcel Dassault, qui « avait plus l'intuition technique que commerciale » comme son fils le décrivit à l'historien Claude Carlier, trouva l'idée amusante mais lui accorda peu de chance de réussir. Il n'empêcha pas cependant son fils d'aller en Australie, si ça l'amusait¹⁴. Marcel Dassault ne semblait croire que le Mirage puisse battre les Américains en terre anglo-saxonne. L'ambassadeur de France à Canberra facilita la visite de Serge Dassault comme le Quai d'Orsay lui en avait fait la requête, mais il partageait le scepticisme de Marcel Dassault et exprima sa propre incrédulité. « Le vent souffle de l'Amérique en ces temps-ci... et personne n'ignore que, non seulement les Canadiens, mais les Allemands ont adopté le F-104¹⁵. » Le conseiller commercial de l'ambassade de France remarqua que les autorités australiennes avaient répondu favorablement au Mirage, mais lui aussi conclut qu'il n'était pas possible d'ignorer « la difficulté extraordinaire [de cette affaire], quels que soient les avantages dont la France dispose¹⁶ ».

Ces avantages étaient à la fois techniques et économiques. Le conseiller aéronautique britannique en Australie informa un diplomate français que la RAAF était impressionnée par la versatilité du Mirage, ses performances remarquables (sous-estimées selon lui par Dassault), ses ailes delta et ses pneus à faible pression qui lui permettaient d'opérer à partir des pistes existantes et de terrains improvisés. Il remarqua également que le gouvernement australien appréciait le fait qu'il était bien moins cher que le F-104 et qu'il

11. Communiqué, Sivan à M. le ministre des Affaires étrangères, « Équipement de la RAAF en avions américains », Canberra, 19 novembre 1957, Archives diplomatiques, Australie 1956-1967, Défense nationale, Matériel de guerre, Dossier 67, MAE, Paris.

12. *Idem*.

13. Entretien de l'auteur avec Serge Dassault. 21 novembre 2000. Paris.

14. Claude Carlier, *Serge Dassault : 50 ans de défis*, Paris, Perrin, 2002, p. 84.

15. Télégramme, Sivan à M. le ministre des Affaires étrangères, « Je réponds à votre télégramme n° 313-315, » Canberra, 21 novembre 1959, Archives diplomatiques, Australie 1956-1967, Défense nationale, Matériel de guerre, Dossier 67, MAE, Paris.

16. Communiqué, R. Miot, conseiller commercial près de l'Ambassade de France en Australie à Monsieur le directeur des Relations économiques extérieures, Service de l'expansion économique, « Vente d'avions français », Canberra, 9 décembre 1959, Archives diplomatiques, Australie 1956-1967, Défense nationale, Matériel de guerre, Dossier 67, MAE, Paris.

pouvait être assemblé localement sous licence. Il restait cependant nombre d'obstacles à surmonter. Parmi eux : le Mirage était conçu sur la base du système métrique, certains pays occidentaux avaient commandé une grande quantité de F-104, réduisant ainsi son coût unitaire, la France n'était pas un fournisseur d'armes traditionnel de l'Australie et ne pouvait lui offrir des termes financiers aussi généreux que les États-Unis¹⁷.

Plusieurs missions australiennes se rendirent en France et aux États-Unis en 1960 pour tester le Mirage III et le Starfighter, mais le suspense dura plusieurs mois encore. La presse australienne suivit l'affaire de près et le public attendait avec impatience la décision du gouvernement, à tel point qu'un diplomate français rapporta que « des paris sont pris partout en Australie sur le résultat de la compétition entre le Mirage et le Starfighter¹⁸ ». Le gouvernement français, tout en exprimant un optimisme mesuré, accrût son soutien à Dassault lorsqu'il commença à croire aux chances du Mirage. Il autorisa la construction d'un Mirage propulsé par un moteur Avon, rompant ainsi momentanément avec une politique qui exigeait que le Mirage ne soit équipé que de moteurs français¹⁹. Le gouvernement avait en effet interdit l'utilisation d'équipement étranger dans la construction du Mirage, de crainte que les gouvernements de ces fournisseurs étrangers utilisent la menace d'embargo sur certaines pièces critiques pour faire pression sur la France et ainsi enfreindre son indépendance. Qui plus est, l'une des fonctions premières du Mirage était de faire construire des moteurs Atar conçus et produits par la Société nationale d'étude et de construction de moteurs d'aviation (SNECMA), une compagnie nationalisée qui remplissait un besoin stratégique vital²⁰. Dans ce cas, cependant, le gouvernement sut faire preuve de pragmatisme et d'opportunisme. L'avis était que « malgré les avantages techniques et financiers du Mirage ATAR, la formule AVON soutenue par les Anglais, avait de meilleures chances de réussite²¹ ». Le gouvernement envoya également plusieurs représentants en Australie, mais les manœuvres commerciales de la France étaient empreintes d'amateurisme par rapport aux efforts déployés par les Américains une fois qu'ils prirent au sérieux la menace du Mirage. Le quotidien *Sydney Morning Herald* rapporta que « l'équipe de vente de Lockheed... retourne toutes les pierres dans leur effort d'obtenir le marché, et est bien plus efficace que les équipes techniques du constructeur français²² ». Lockheed, par exemple, utilisa des spots publicitaires sur la télévision australienne pour vanter les mérites du F-104 et inspira une série d'articles dénigrant le Mirage et questionnant le bon sens du gouvernement australien. Le magazine hebdomadaire *Financial Review* observa que si l'Australie venait à sélectionner le Mirage elle violerait l'engagement qu'elle avait pris de standardiser son armement avec celui des États-Unis et qu'elle se démarquerait des pays du monde libre qui avaient équipé leurs forces aériennes avec le Starfighter²³.

17. Communiqué, Sivan à M. le ministre des Affaires étrangères, « Mirage III », Canberra, 25 janvier 1960, Archives diplomatiques, Australie, 1956-1967, Défense nationale, Matériel de guerre, Dossier 67, MAE, Paris.

18. Communiqué, Pierre Royère, chargé d'affaires de France en Australie à M. le ministre des Affaires étrangères, « Équipement de la RAAF », Canberra, 29 août 1960, Archives diplomatiques, Australie 1956-1967, Défense nationale, Matériel de guerre, Dossier 67, MAE, Paris.

19. Ministère des Armées, « Note d'information sur la visite de la mission australienne », Paris, juin 1960, Archives diplomatiques, Australie 1956-1967, Défense nationale, Matériel de guerre, Dossier 67, MAE, Paris.

20. Entretien avec Serge Dassault.

21. Direction des Affaires économiques et financières, « Note pour Monsieur Gillet », Paris, 2 juin 1960, Archives diplomatiques, Australie 1956-1967, Défense nationale, Matériel de guerre, Dossier 67, MAE, Paris.

22. « French Jet Favoured as R.A.A.F.'s New Fighter », *The Sydney Morning Herald*, 9 août 1960, p. 2.

23. Télégramme, Philippe Monod, ambassadeur de France en Australie à M. le ministre des Affaires étrangères, Canberra, 5 novembre 1960, Archives diplomatiques, Australie 1956-1967, Défense nationale, Matériel de guerre, Dossier 67, MAE, Paris.

Des rumeurs constantes circulaient en novembre 1960 que le gouvernement australien était sur le point d'annoncer sa décision d'acquérir des Mirage. Sagement, le gouvernement français refusa de se réjouir et demeurait inquiet que Lockheed, à la dernière minute, fasse une offre que l'Australie n'aurait pu refuser et que la France n'aurait pu contrer. Ce souci était fondé car il y avait un précédent. Quelques mois auparavant, Lockheed avait remporté un contrat pour fournir des avions de ligne à la compagnie d'état Trans-Australia Airline, battant la Caravelle pourtant donnée gagnante. Finalement, le 15 décembre 1960, le ministre australien de la défense annonça la décision de son gouvernement de passer une première commande de 30 Mirage III « O », pour un coût de 18 millions de Livres australiennes²⁴. Au total, l'Australie acheta 116 Mirage III, dont la plupart furent construits sous licence par la CAC et la Governmental Aircraft Factory (GAF). Dans un revirement quelque peu ironique qui ne manqua pas de décevoir et d'irriter la Grande Bretagne, l'Australie annonça peu de temps après qu'elle avait sélectionné le moteur français ATAR 9C au lieu du moteur anglais Rolls-Royce Avon Mark 67 pour propulser ses Mirage. Canberra défendit son choix en affirmant que l'ATAR était plus simple et moins coûteux et qu'il permettrait la formation des nouveaux escadrons de Mirage plus rapidement. La victoire française était aussi totale qu'inattendue.

La signification historique de la vente de Mirage à la RAAF dépasse de beaucoup le nombre d'appareils commandés, bien que cela soit aussi important si ce n'est parce que ce marché inespéré permit à la France de redresser sa balance commerciale avec l'Australie. Ce fut aussi une manne pour l'industrie aéronautique qui souffrait de contraintes budgétaires chroniques. Le Mirage était à son époque un avion cher que la France ne pouvait se permettre que si elle parvenait à le vendre à d'autres pays. C'est un axiome bien connu dans le marché des armes que « pour acheter, il est nécessaire de vendre²⁵ ». En vertu de l'économie d'échelles, le coût unitaire d'un objet baisse en proportion du nombre construit. L'achat par l'Australie de plus de 100 Mirage permit donc à la France d'en doter sa propre armée de l'air et d'en réduire le prix d'achat pour d'autres clients éventuels. La victoire du Mirage en Australie occupe jusqu'à ce jour une place très importante au sein de la culture de la compagnie Dassault. Parce qu'elle survint peu de temps après la perte du marché de l'OTAN, elle était « une belle revanche sur le F-104. » Serge Dassault s'en souvient comme « l'un des meilleurs moments de [sa] vie²⁶ ». Comme il s'en exprima auprès de Claude Carlier : « Nous venions de démontrer que la France était capable, aussi bien que les États-Unis, de réaliser puis de vendre des avions de combat sur le marché mondial. Nous étions compétitifs malgré la différence de taille entre Lockheed et la société Dassault de l'époque... Ce qui compte, ce n'est pas la taille, mais la qualité et la compétence des ingénieurs ainsi que les performances du produit proposé. J'étais heureux. Je savais que j'avais bien défendu nos couleurs, notre avion et nos ouvriers qui ne manqueraient pas de travail. Grâce au Mirage III, les Avions Marcel Dassault sont devenus l'un des principaux exportateurs français²⁷. » Il exprima les mêmes sentiments à l'auteur et ajouta que la victoire du Mirage « prouva à toutes les personnes incrédules, en France et à l'étranger, que la France était capable de construire et d'exporter des avions militaires, même à des pays anglophones²⁸ ». L'Australie était tout l'inverse d'un marché acquis d'avance,

24. Télégramme, M. Louet à Monod, Paris, 10 décembre 1960, Archives diplomatiques, Australie 1956-1967, Défense nationale, Matériel de guerre, Dossier 67, MAE, Paris. Note de l'auteur : Le « O » désigne l'Australie parce que la lettre « A » avait été utilisée pour identifier les Mirage III de présérie.

25. Jean-François Dubos, *Ventes d'armes : une politique*, Paris, Gallimard, 1974, p. 52.

26. Claude Carlier, « Serge Dassault... », *op. cit.*, p. 86.

27. *Idem*.

28. Entretien avec l'auteur.

contrairement à Israël dont la France, à la même époque, était le seul fournisseur d'armes. Le succès de Dassault fut donc une révélation et une inspiration pour toute une politique qui s'ébaucha rapidement par la suite et qui fit du Mirage tout à la fois le bouclier, le fer de lance et le bélier de la défense et de la diplomatie françaises.

Le marché australien compte à un autre titre qui n'est pas à négliger. Depuis la Libération, la France souhaitait aussi réaffirmer son image en tant que pays moderne. De tous les efforts techniques et scientifiques que la France déploya pour reprendre sa place parmi les grandes puissances mondiales, peu ont assumé autant d'importance que ses programmes nucléaires et aéronautiques²⁹. Tous deux offraient de véritables avantages, mais ils étaient également riches en symbolisme. Dans la période d'après-guerre, la maîtrise des technologies nucléaires et aéronautiques était l'apanage d'un club très restreint de pays qui dirigeaient les affaires du monde. L'avion, de par sa complexité, demeurait un symbole de modernité. Comme un auteur américain l'écrit : « L'avion de chasse est l'une des grandes icônes de la deuxième moitié du vingtième siècle, un symbole de réussite, d'excellence technique, d'ultime modernité, et de puissance militaire latente³⁰. » L'une des significations du succès français en Australie selon Le Lieutenant-Colonel Bernard de Rousiers de l'Armée de l'Air, attaché militaire à Canberra, est qu'il « corrigea la réputation selon laquelle la France n'est capable d'exporter que des produits de luxe³¹ ». L'ambassadeur de France, Philippe Monod, rapporta non sans fierté que le Premier Ministre Menzies avait exprimé sa « satisfaction personnelle en des termes flatteurs, non seulement pour la technologie française, mais pour notre pays ». Il remarqua que « le Mirage III a triomphé parce qu'il était le meilleur. » Son succès est d'autant plus important, ajouta Monod, « que l'on connaît l'importance des intérêts américains en Australie et les moyens dont ils disposent, quand on mesure l'attrait puissant qu'exerce le grand allié américain sur la politique australienne par le biais des alliances et des nécessités communes de défense ». Il conclut : « Le choix du Mirage est pour notre pays un succès de prestige qui surpasse de beaucoup le domaine de l'aviation. C'est un tribut à la qualité de la technique française et c'est par conséquent un stimulant et une publicité sans égal pour nos exportations. Comme un grand journal de Sydney le dit, il paraissait inconcevable il y a seulement quelques années que l'industrie française serait capable de battre l'industrie américaine sur un terrain si technique que celui de la construction aéronautique³². »

La victoire inattendue de la France en Australie encouragea la Cinquième République à considérer les avantages commerciaux et diplomatiques qu'elle pouvait tirer du Mirage. Forts de cette victoire, le gouvernement et Dassault menèrent une politique d'exportation beaucoup plus agressive qui remporta d'autres succès remarquables, tels qu'en Suisse, au Moyen Orient et en Amérique latine³³. Le Mirage fut l'un des avions de combat les plus vendus au monde durant les années soixante, et il devint une véritable célébrité lorsqu'il servit de fer de lance à l'Armée de l'Air israélienne lors de la Guerre des Six

29. Sur le programme nucléaire français, voir par exemple Gabrielle Hecht, *The Radiance of France : Nuclear Power and National Identity after World War II*, Cambridge, The MIT Press, 1998.

30. Ivan Rendall, *Rolling Thunder : Jet Combat from World War II to the Gulf War*, New York, The Free Press, 1999, p. ix.

31. Lieutenant-Colonel Bernard de Rousiers, « Le Mirage III en Australie », *Forces aériennes françaises*, t. 245, mars 1968, p. 419. Service Historique de l'Armée de l'Air (SHAA), Fort de Vincennes.

32. Communiqué, Monod à M. le ministre des Affaires étrangères, « MIRAGE III », Canberra, 21 décembre 1960, Archives diplomatiques, Australie 1956-1967, Défense nationale, Matériel de guerre, Dossier 67, MAE, Paris.

33. François Le Roy, « Mirages over the Andes : Peru, France, the United States, and Military Jet Procurement in the 1960s », *Pacific Historical Review*, vol. 71, mai 2002, p. 269-300.

Jours de 1967. Le Mirage était l'une des rares alternatives aux avions de combat américains et soviétiques et il attira tout particulièrement l'attention de pays qui, à l'instar de la France, voulaient atténuer l'influence hégémonique des deux superpuissances. En tant que tel, le Mirage devint l'un des instruments de choix la politique d'indépendance de Charles de Gaulle et de ses successeurs, permettant à la France en certaines occasions de saper la politique des blocs. Le succès mondial du Mirage n'encouragea guère Dassault à s'intéresser à la coopération européenne, d'autant que le Mirage III et sa version simplifiée le Mirage 5 connurent peu de succès en Europe, malgré quelques ventes à la Belgique et à l'Espagne. En dehors de l'Europe, la France servit de contrepoids aux États-Unis et à l'Union Soviétique, mais ses partenaires européens ne souhaitaient guère lui octroyer l'autorité qu'elle aurait pu exercer s'ils avaient fait d'elle leur fournisseur principal d'avions de combat. La coopération aéronautique européenne en souffrit peut-être, mais la France et Dassault s'en remirent et trouvèrent sur le marché mondial un terrain d'activité qui correspondait à leurs ambitions diplomatiques et commerciales.

NORTHERN KENTUCKY UNIVERSITY (ÉTATS-UNIS).