

# Les Malouines, 35 ans après : que reste-t-il des enseignements du conflit ?

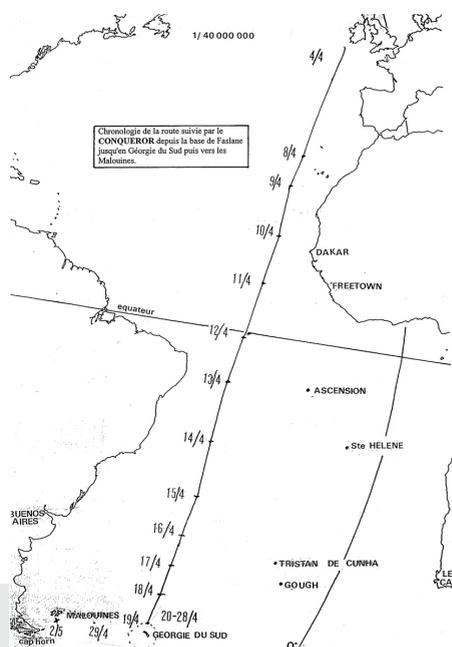
Henri Masse | Préfet (honoraire) et consultant.

Le gouvernement britannique ayant pu donner l'impression d'un désintérêt pour les îles Falkland-Malouines par le désarmement programmé du patrouilleur austral *Endurance* (été 1982), l'incertitude sur le statut des habitants et l'indétermination sur leur gouvernance, la junta argentine, en grandes difficultés intérieures, prend en défaut le renseignement britannique et réussit, le 2 avril 1982, un débarquement en force appuyé par sa flotte. Elle veut régler une vieille revendication irrédentiste, 149 ans après l'intégration dans l'Empire britannique de cet archipel désolé (deux îles principales et 750 îles ou îlots), presque inhabité (environ 1 800 personnes), d'une superficie d'1,5 fois la Corse (12 173 km<sup>2</sup> au total), mais dont l'enjeu apparaît alors limité, au plan stratégique comme au plan économique, ce qui avait fait dire à Jorge Luis Borges (écrivain et poète argentin) que cet affrontement était « le combat de deux chauves pour un peigne ». Située à 1 350 km à l'Est-Sud-Est, la Géorgie du Sud (3 755 km<sup>2</sup>) est également occupée le 3 avril par les Argentins.

## Une Task Force improvisée

En poste depuis 3 ans mais fragilisée en politique intérieure, M<sup>me</sup> Thatcher décide immédiatement, en dépit des réserves de son gouvernement et du scepticisme de ses alliés, d'engager une opération militaire de reconquête pendant les négociations diplomatiques qui s'ouvrent.

Trajet du sous-marin *Conqueror* depuis le Royaume-Uni jusqu'aux Malouines entre le 4 et le 29 avril.





Le président Mitterrand lui apporte son soutien déterminé, les États-Unis de Reagan affichant une neutralité officielle avec un soutien militaire discret.

Une *task force* hâtivement constituée quitte Portsmouth dès le 5 avril, comme s'en était fait fort l'amiral Leach, *First Sea Lord* (commandant général de la *Navy* et Chef d'état-major), devant M<sup>me</sup> Thatcher 3 jours auparavant. Elle est précédée des 3 sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) qui ont préventivement appareillé vers le sud fin mars. Les 2 porte-aéronefs (*HMS Hermes* et *Invincible*), leurs escorteurs et leurs soutiens, se succèdent dans le sillage d'une flottille de 7 escorteurs qui a interrompu l'exercice Springtrain au large de Gibraltar le 1<sup>er</sup> avril et a pris la route du sud avec le contre-amiral Sandy Woodward commandant l'opération. Ces 2 porte-aéronefs mettent en ligne 20 Hawker Siddeley *Sea Harrier* (V/STOL, aéronefs à décollage et atterrissage courts ou verticaux) et 20 hélicoptères, dotation aérienne minimale d'un porte-avions moyen.

### **Une force amphibie reconstituée et 50 navires civils mobilisés**

Toutes les ressources en navires de débarquement sont mobilisées ; d'abord les 2 navires d'assaut (transports de chalands de débarquement–porte-hélicoptères) *HMS Fearless* et *Intrepid* (ce dernier désarmé étant réactivé à la hâte), et les 6 navires de débarquement *LSL* (*Landing Ship, Logistics*) regroupés, chargés et expédiés vers le sud. 5 cargos *Roll-On, Roll-Off* sont réquisitionnés pour emmener matériels, véhicules et munitions.

Le trajet entre les îles britanniques et les Malouines est de 14 600 km. Cet itinéraire est totalement océanique et ne nécessite donc aucun survol ni passage par les eaux d'un pays tiers, mais il ne comprend aussi aucune infrastructure portuaire britannique. L'opération nécessite donc le déploiement massif d'une flotte logistique et de soutien à rassembler pour le déploiement dans le grand Sud de la force d'intervention. En effet, les plans initiés par la politique de repli à l'Est de Suez depuis 1965 avaient organisé un recentrage sur les enjeux européens du dispositif militaire britannique, sur un axe prioritaire d'intervention Otan (Atlantique Nord–Norvège–Allemagne) – soit dans un rayon de 2 000 km – et sa chaîne de soutien s'y était adaptée. Il faut donc constituer très rapidement une flotte de complément pour réaliser la mission de reconquête. 50 navires civils vont ainsi être engagés, soit la moitié des navires participant à l'opération *Corporate*.

Aux côtés des navires d'État, les ravitailleurs d'escadre ou de flottilles de la *Royal Fleet Auxiliary* (RFA), conçus pour soutenir la *Royal Navy* et qui ont aussi, pour la plupart, des installations pour emporter et soutenir des hélicoptères, les navires civils nécessaires vont être réquisitionnés ou affrétés. Prélevés sur leur utilisation commerciale, les *STUFT* (*Ships Taken Up From Trade*), ces navires civils affrétés ou réquisitionnés en urgence sur la flotte de commerce, sont des pétroliers (15), des cargos dotés de grues pour décharger de manière autonome (5), des

remorqueurs de sauvetage de haute mer (3) ou de navires-ateliers à positionnement dynamique de réparation en mer de l'industrie pétrolière (2). On compte également 1 navire-citerne d'eau douce, 1 câblier, 1 navire de mouillage d'ancres et 1 navire d'intervention sous la mer de l'industrie *offshore*. Ils rejoignent dans les chantiers de transformation, les navires désignés pour transporter le corps expéditionnaire, ses matériels et ses munitions : soit 4 paquebots (dont le *Queen Elisabeth II* et le *Canberra*), 4 grands porte-conteneurs *RO/RO*, 7 ferries *RO/RO* ; ainsi que 2 remorqueurs auxiliaires.

Ils font l'objet de travaux d'adaptation urgents : systèmes de transfert de fluides ou de charges à la mer, logements supplémentaires, transmissions cryptées, dispositifs de désalinisation de l'eau de mer, plates-formes pour hélicoptères, cloisonnements, groupes électrogènes d'appoint, combustibles supplémentaires... ; toutes opérations réalisées avec une extrême célérité, en quelques jours, par la mobilisation ininterrompue des bureaux d'études, des chantiers navals et des arsenaux travaillant en étroite coordination et en continu, s'appuyant sur des capacités sous-utilisées. Les durées d'adaptation des navires ont ainsi été réduites, entre 2 à 7 jours. Ils ne sont pas armés, car la plupart ne seront pas engagés dans la zone des combats ; ils tourneront dans une zone définie au Nord-Est des Malouines hors de portée de l'aviation de combat argentine, la *TRALA* (*Tug, Repair and Logistics Area*), où ils ravitailleront d'autres navires et en répareront en haute mer. Cette zone prolonge la chaîne des pétroliers placés en station-service le long du trajet (« *motorway tanking* »).

La reprise des îles nécessitant, au-delà d'une démonstration navale, l'envoi d'un corps expéditionnaire, celui-ci a été construit initialement autour de la 3<sup>e</sup> Brigade commando recomposée avec 5 régiments de parachutistes et de *Royal Marines*, son régiment d'artillerie, et des unités spécialisées, de soutien, de logistique et d'hélicoptères légers de l'*Army*, adjointes pour l'opération. L'acheminement de cette 1<sup>re</sup> vague va être réalisé par le paquebot *Canberra* transformé en transport de troupes pour 3 000 hommes et le transbordeur *Elk* pour leurs matériels volumineux et les munitions ; ils appareillent le 9 avril.

Un mouillage de mines marines par les Argentins se précisant, 5 chalutiers hauturiers sont convertis en dragueurs de mines avec un navire de soutien en adaptant le petit cargo mixte *St-Helena*, de desserte de l'île homonyme.

Pour doter la chaîne de santé d'un navire-hôpital, le petit paquebot école *Uganda* est transformé en navire-hôpital et 3 navires hydrographes sont convertis en navires ambulance afin de mettre en place une chaîne d'évacuation ; il se positionnera dans la « *Red Cross Box* » (avec un navire-hôpital argentin), au Nord des Malouines, pour réacheminer les blessés en Grande-Bretagne par avion *via* Montevideo.

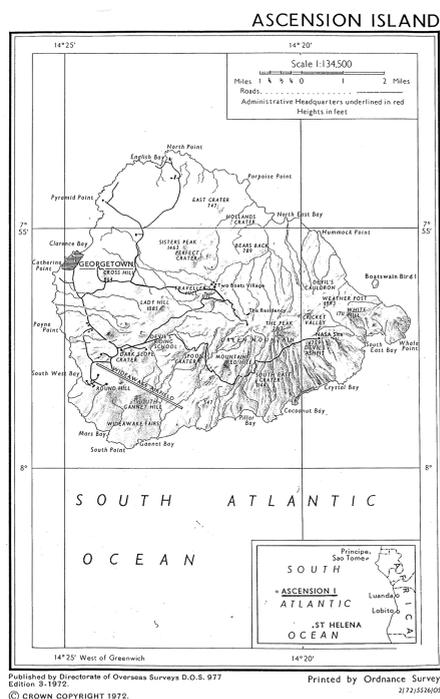


Les besoins en hélicoptères et en renfort d'avions de type *Sea Harrier* (et même de *Harrier GR.3* de la *RAF*) se précisant, 4 grands porte-conteneurs rouliers sont réquisitionnés : leur pont est renforcé pour recevoir ces appareils, les avitailler et les faire décoller. Leurs cales sont remplies de matériels, de munitions, de carburant, de tentes de campagne et d'un aérodrome de campagne. L'*Atlantic Conveyor*, transformé en 5 jours, est le premier à partir le 25 avril, avec 4 Boeing *CH-47 Chinook* et 6 *Wessex* (développés par Westland à partir du Sikorsky *H-34*). Les 7 *Sea Harrier* et 4 *Harrier* qu'il doit acheminer seront embarqués à Ascension qu'ils auront rejoint en vol.

## Ascension

Parmi les quelques îles britanniques de l'Atlantique Sud, seule Ascension (91 km<sup>2</sup>), située à mi-chemin du parcours, va jouer un rôle déterminant dans l'opération. Dépourvue d'installations portuaires, elle dispose cependant d'une piste de 3 045 m pouvant accueillir les avions gros-porteurs mais sans *taxiway*. Sa fréquentation, de quelques vols par semaine, va passer à des centaines de mouvements, puisqu'elle sera un jour l'aéroport le plus fréquenté du monde. En effet, elle a été affectée à un pont aérien qui va venir alimenter un dépôt à ciel ouvert pour les navires de l'opération lors de leur passage, en recomposant, complétant ou renforçant les cargaisons hâtivement chargées au moment du départ, avec les quelques péniches de la force navale ou par hélipontage. Elle devient également la base de départ d'opérations de reconnaissance ou de bombardement de la Géorgie du Sud et des Malouines. L'essentiel de la flotte de ravitaillement en vol de la *RAF*, d'anciens bombardiers quadriréacteurs Handley Page *Victor* transformés en ravitailleurs, y est envoyé ; certains retrouvant pour l'occasion leur ancienne mission de reconnaissance stratégique. 4 bombardiers stratégiques *Vulcan*, en cours de réforme sont réadaptés au bombardement classique ; 2 sont envoyés sur l'île. Des Hawker Siddeley *Nimrod* de patrouille maritime vont les rejoindre.

Tous ces appareils ainsi que des hélicoptères démontés et acheminés par des Short Brothers *Belfast*, puis remontés sur place au milieu de la noria des Boeing *C-130 Hercules*, vont devoir cohabiter,



rejoints temporairement par quelques Lockheed *C-141 Starlifter* de l'*US Air Force* venus discrètement livrer des équipements spéciaux (notamment des missiles air-air). Entre le 10 et le 14 avril, le gros de la force navale jette l'ancre devant Ascension pour se reconditionner puis reprend sa progression vers le sud.

## Affrontements pour une zone d'exclusion

Le 12 avril, la Grande-Bretagne décrète une zone d'exclusion maritime de 200 nautiques autour des Malouines, ce qui signifie que les SNA patrouillent autour des îles ; elle vise à interrompre le flux logistique par navire entrepris par les Argentins. Le 28 avril elle étend ce blocus (à compter du 30 avril) aux accès aériens et la transforme en zone d'exclusion totale ; marquant ainsi l'arrivée de la *task force* et de ses intercepteurs embarqués à proximité des îles. Les hostilités, engagées par la reprise de la Géorgie du Sud le 25 avril, vont s'intensifier.

Le 1<sup>er</sup> mai, dès la consécration de l'échec de la mission de bons offices pratiquée par le secrétaire d'État américain Alexander Haig et la prise de position des États-Unis en faveur de la Grande-Bretagne, un premier bombardement de l'aérodrome de Stanley aux Malouines est réalisé par un *Vulcan* parti d'Ascension. Cette opération a nécessité 11 *Victor* ravitailleurs en vol (pour 17 ravitaillements) et 2 *Nimrod* ; cette mission équivaut à un aller-retour Londres-Karachi sans escale. Son résultat matériel est cependant limité. Des *Sea Harrier* entament également une série de bombardements des positions argentines.

Le 2 mai, le SNA *Conqueror* torpille le croiseur argentin *General Belgrano* au Sud de la zone d'exclusion. Les Argentins rappellent leur porte-avions – le *Veinticinco de Mayo* s'efforçait d'attaquer la *task force* britannique au Nord-Est des îles – et leurs unités de surface, tous rentrent au port pour le reste du conflit. Le 4 mai, le croiseur *HMS Sheffield*, en avant-garde de la *task force* au Sud-Est des Malouines est détruit par un *AM39 Exocet* tiré par un *Super-Étendard* argentin, confirmant l'importance majeure de la menace que constitue ce binôme avion-missile à vol rasant tiré à distance de sécurité ; les Britanniques vont mobiliser toutes leurs ressources pour la neutraliser.



**SHEFFIELD** en feu après avoir été atteint par un AM39 exocet tiré par un Super Étendard.  
- vue de l'avant, le feu se propage à partir du point d'impact au-dessus de la ligne de flottaison  
- l'ARROW se porta à son secours, un Sea King se tient à proximité.  
- le feu gagne l'arrière du navire.

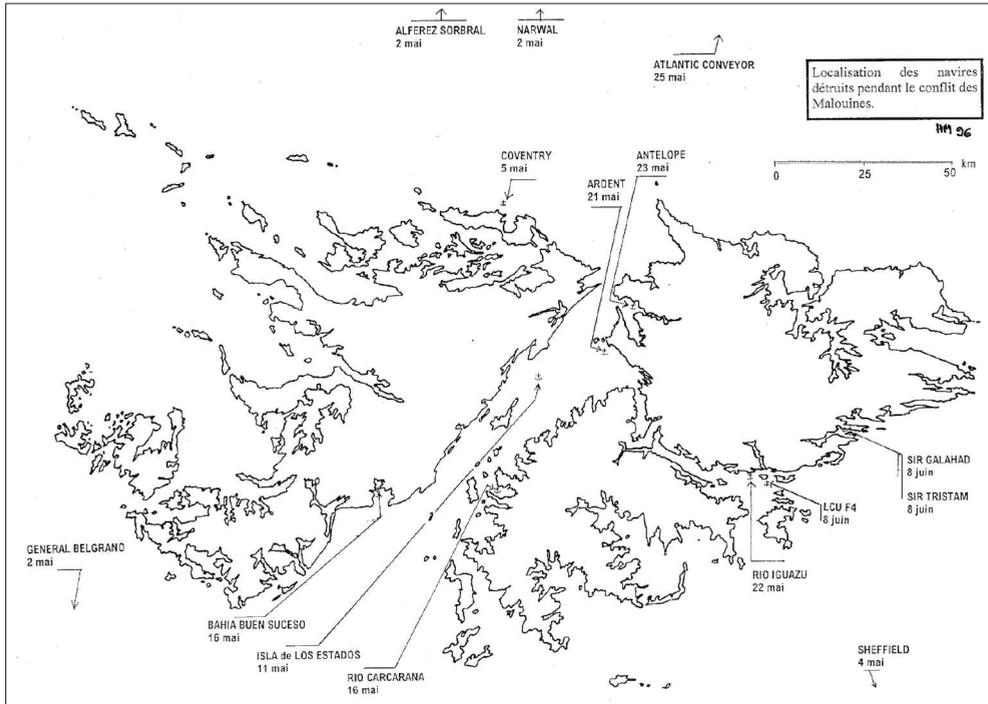


La période qui s'ouvre est marquée par la présence de la *task force* dans un mouvement de balancier à l'Est des îles sur lesquelles elle dépose des forces spéciales pour reconnaître les forces en place et identifier les sites d'un débarquement devenu probable. À cette fin, la 5<sup>e</sup> Brigade a été ajoutée en renfort de la 3<sup>e</sup> Brigade et a embarqué sur le paquebot *Queen Elizabeth II*, qui quitte Portsmouth avec 3 500 soldats le 12 mai. Les *Sea Harrier* de la *task force*, armés du récent missile américain *AIM9L Sidewinder*, assurent une couverture aérienne de l'opération, contre des avions argentins en limite d'autonomie. La nuit, la garnison argentine se renforce par voie aérienne, tandis que les frégates britanniques bombardent ses positions.

### Débarquement et progression vers Stanley

L'échec des discussions de paix à New York est acté le 20 mai. Le 21, les Britanniques débarquent dans la baie de San Carlos, à l'Ouest de l'île principale et à 80 km de Stanley, autour de laquelle est concentré l'essentiel des forces argentines. L'engagement massif de l'aviation argentine ne permet pas de l'interrompre, en dépit du fait que la plupart des navires sont atteints par des bombes qui n'explorent pas. La progression des forces débarquées va néanmoins être ralentie par la perte de l'*Atlantic Conveyor*, l'un des rouliers porte-hélicoptères, touché à son tour par un *Exocet* ; privant ainsi les forces à terre des hélicoptères prévus (3 *Chinook* et 3 *Wessex* étaient alors à bord) pour une manœuvre aéroterrestre, et les obligeant à entreprendre leur progression à pied. Les hélicoptères restants sont affectés à la logistique et au transport de l'artillerie. Or, le temps presse puisque la limite fixée à l'opération *Corporate* est la mi-juin, date d'arrivée de l'hiver austral, notamment pour les navires exposés depuis des semaines en haute mer entre les 40<sup>e</sup> rugissants et les 50<sup>e</sup> hurlants. L'offensive terrestre démarre le 28 mai après la neutralisation des Argentins installés sur le hameau de Goose Green. Pour conquérir Stanley, les deux brigades vont devoir reprendre, une par une, par des combats au corps à corps et de nuit, des hauteurs successives le long desquelles se sont solidement retranchés les Argentins qui font l'objet d'un bombardement d'artillerie terrestre et naval. Renforçant tardivement leur artillerie, ayant déployé une batterie terrestre improvisée d'*Exocet* mise en œuvre avec succès et ayant provoqué des pertes élevées sur des troupes britanniques restées sur des navires de débarquement, les Argentins ne parviendront pas à stopper l'offensive et leur reddition interviendra le 14 juin ; les Britanniques faisant alors 8 000 prisonniers de plus sur un archipel qui comptait avant le conflit moins de 2 000 habitants. Dans ces affrontements plus de 250 familles britanniques et plus de 650 familles argentines perdirent directement l'un des leurs.

Les suites de ce conflit atypique qui a vu s'affronter deux nations ayant une longue histoire commune, avec des forces armées utilisant souvent les mêmes armements, sont marquées d'abord par une victoire politique de M<sup>me</sup> Thatcher qui va gagner les élections de 1983 et mettre en œuvre ses réformes. La Junte cède le



pouvoir dans une Argentine qui retrouve la démocratie mais ses forces armées, durablement affaiblies, ne retrouveront plus le niveau d'équipement qu'elles avaient atteint en 1982. Le contentieux sur les Malouines (Falklands-Malvinas) persiste encore aujourd'hui.

## Quelques enseignements fournis par le tour de force britannique

### Au plan politique

Ce qui est remarquable d'abord c'est la détermination continue du gouvernement britannique pendant toute la durée de cet affrontement, soutenu par son opinion publique informée par des médias (tous britanniques) embarqués sur la *task force* ou accompagnant les troupes au sol, mais dépendant de leurs canaux de transmission. Cette opération a été marquée par une relation de confiance, une répartition des rôles, une audace et l'utilisation optimale des savoir-faire entre le pouvoir politique, les moyens civils et les forces armées qu'illustre bien son nom de code ; un « *corporate feeling* » finalement très britannique.

Ce conflit atypique de la fin du XX<sup>e</sup> siècle s'est produit dans un environnement décisionnel qui a été modifié depuis lors par la précision des satellites d'observation, les transmissions instantanées de données et d'images, par l'emploi

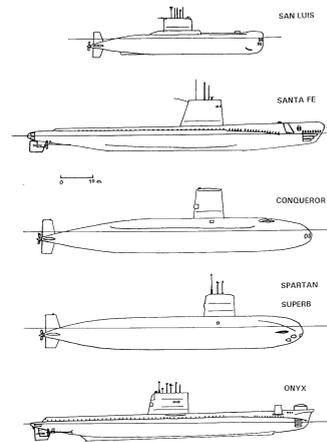
des mobiles individuels, la numérisation du champ de bataille et l'émergence des réseaux sociaux... créant un environnement et une sollicitation de l'opinion publique très différents. En outre, bien qu'ayant un aspect *post-colonial*, il ne s'est pas opéré en zones comprenant de fortes populations civiles, comme la plupart des conflits qui se sont déroulés depuis lors.

### Au plan des moyens militaires

En 1978, les Britanniques désarmaient leur dernier **porte-avions** (*Ark Royal*) doté d'avions de chasse et d'attaque, et surtout d'avions de détection avancée qui ont fait cruellement défaut aux Malouines. L'opération de reconquête des Malouines a mis en évidence les limites de capacité des deux porte-aéronefs de type *Invincible*, et le porte-avions classique a retrouvé une légitimité. La coïncidence veut que la *Royal Navy* s'apprête à mettre incessamment en essais le premier des deux porte-avions (le *HMS Queen Elizabeth*, son *sistership* étant le *Prince of Wales*) que M<sup>me</sup> Thatcher avait promis à ses amiraux au retour des Malouines, consacrant au passage la logique qui veut que pour en avoir un de disponible en permanence pour répondre aux crises, il en faut au moins deux.

Depuis ce conflit, le **binôme SNA–porte-avions** a été consacré dans les opérations majeures. On notera que pour reprendre la Géorgie du Sud puis contrôler les approches des Malouines, les Britanniques ont envoyé au moins 4 SNA (*Spartan*, *Splendid*, *Conqueror* ; puis après le 15 mai, *Courageous* et *Valiant*), ce que rendait possible leur nombre élevé de SNA en service (6). La menace qu'ont fait peser les deux sous-marins classiques (*Santa Fe* et *San Luis*) mis en œuvre par les Argentins a été réelle ; elle est désormais accrue par la discrétion des nouveaux modèles et leur endurance due à la propulsion anaérobie.

Les **grands ravitailleurs d'escadre polyvalents** ont joué un rôle majeur, pour le soutien de la *task force*, mais aussi par leur capacité d'emport en hélicoptères moyens permettant l'engagement de forces spéciales. La mise en service en cours imminente de 4 nouveaux ravitailleurs de 37 000 t construits en Corée va conforter la capacité d'intervention de la force navale britannique, dont la défense aérienne sera assurée par les *destroyers T45* qui ont été conçus pour traiter la menace de missiles de type *Exocet* dont la *Royal Navy* a subi une efficacité pressentie. La grande



SOUS-MARINS ENGAGÉS AUX MALOUINES - 1982.  
H196

vulnérabilité des destroyers et des frégates a aussi été mise en évidence au travers des pertes élevées (conformes aux évaluations) enregistrées pendant ce conflit : la plupart des navires engagés autour des îles ont été touchés et ont dû interrompre leur mission. 2 *destroyers* (*Sheffield* et *Coventry*) et 2 frégates (*Ardent* et *Antelope*) ont été coulés. La conception des navires de combat a donc été revue, notamment par leur furtivité et des contre-mesures étoffées, canon et artillerie des défenses rapprochées complétant leurs missiles mer-air et mer-mer.

Deux des navires employés aux Malouines ont été judicieusement intégrés dans la flotte de soutien de la *Royal Navy* et employés depuis lors dans toutes les opérations ; L'*Argus* (ex-porte-conteneurs *Contender Bezanet*), devenu support d'aviation–transport logistique–navire-hôpital, et le *Diligence* (ex-*Stena Inspector*) navire-atelier de soutien ; rappelant ainsi l'intérêt qu'il y a à profiter de l'**emploi de moyens improvisés dans une opération imprévue pour se doter d'équipements nécessaires mais non programmés**.

En matière de **transport aérien militaire**, la Grande-Bretagne s'était dotée depuis très longtemps d'une flotte de quadrimoteurs pour opérations lointaines ; elle prolonge cette orientation en acquérant à cette fin, dès décembre 1982, 9 tri-réacteurs Lockheed *L-1011 TriStar* convertis en transports et ravitailleurs en vol. Elle va ensuite poursuivre le renforcement de son aviation de transport, vers une composition diversifiée et complémentaire, constituée désormais de McDonnell Douglas *C-17 Globemaster III*, Lockheed *C-130J Super Hercules* et Airbus *A400M*, tous étant à long rayon d'action et ravitaillables en vol ; tandis que les Vickers *VC-10* transformés en ravitailleurs après les Malouines, viennent d'être remplacés par 14 *A330 MRTT (Multi Role Tanker Transport)*.

Enfin, la **sécurité des Malouines repose désormais sur une grande base aérienne interarmées** ouverte dès 1985 à Mount Pleasant, avec un détachement d'intercepteurs et une garnison qui peuvent être renforcés sans délai par les moyens aériens évoqués ci-dessus et sur une présence navale. La Grande-Bretagne a ainsi conforté sa présence dans l'Atlantique Sud, à proximité des passages entre l'Atlantique et le Pacifique, tout en conservant une base militaire en dehors des limites du Traité sur l'Antarctique.

#### Éléments de bibliographie

Woodward Sandy : *One Hundred Days: The Memoirs of the Falklands Battle Group Commander* ; Ed. Harper Collins, Londres, 2012 ; 416 pages.

Bicheno Hugh : *Razor's Edge: the Unofficial History of the Falklands War* ; Naval Institute Press, Londres, 1997 ; 416 pages.

Masse Henri : *Une guerre pour les Malouines* (thèse de doctorat d'histoire) ; Université de Metz, 1997 (<http://laguerredesmalouines.fr>).