

En mars 1945, les armées alliées ont pénétré en profondeur sur le territoire allemand et se trouvent face au Rhin. Ce fleuve, avec ses berges escarpées et ses courants puissants, constitue la dernière barrière naturelle d'envergure protégeant le cœur industriel de l'Allemagne et la plaine du nord, route directe vers Berlin. Les ponts ont pour la plupart été détruits par les forces allemandes en retraite. Franchir le Rhin est donc une nécessité militaire de premier ordre, mais aussi un défi logistique considérable.

Le général Dwight D. Eisenhower, commandant suprême des forces expéditionnaires alliées, opte pour une stratégie de franchissements multiples. Dans le secteur nord, le maréchal britannique Bernard Montgomery, à la tête du 21^e groupe d'armées (forces britanniques, canadiennes et américaines), conçoit l'opération *Plunder* : un assaut amphibie massif à travers le Rhin dans la zone de Rees et Wesel, en Rhénanie-du-Nord-Westphalie. Pour appuyer cette traversée terrestre, Montgomery insiste sur l'ajout d'une composante aéroportée. C'est l'opération Varsity.

Il convient de noter que le 22 mars, soit deux jours avant *Varsity*, le général américain George S. Patton avait déjà fait franchir le Rhin à sa III^e armée à Nierstein, plus au sud, dans un geste qui relevait autant de la stratégie que de la rivalité personnelle entre les deux commandants.

La planification : les leçons d'Arnhem

L'opération *Varsity* est planifiée en tenant compte des échecs coûteux de l'opération *Market Garden*, menée en septembre 1944 aux Pays-Bas. Lors de cette opération, les parachutistes britanniques de la 1^{re} division aéroportée avaient été largués trop loin des troupes terrestres, isolés à Arnhem, et pratiquement anéantis. Les planificateurs alliés refusent de répéter ces erreurs.

Plusieurs principes sont donc retenus pour *Varsity* :

- Premièrement, les troupes aéroportées seront larguées à proximité immédiate des lignes amies, et non à des dizaines de kilomètres en territoire ennemi.
- Deuxièmement, l'ensemble des deux divisions aéroportées sera déployé en une seule vague, le même jour, et non en plusieurs rotations étalées sur plusieurs jours comme à Arnhem.
- Troisièmement, l'assaut terrestre sera lancé en premier : les troupes au sol traverseront le Rhin de nuit, et les parachutistes n'interviendront que le lendemain matin, une fois les premières têtes de pont établies.

L'opération est confiée au XVIII^e corps aéroporté américain, commandé par le major-général Matthew B. Ridgway. Deux divisions sont sélectionnées : la 6^e division aéroportée britannique, commandée par le major-général Eric Bols, unité aguerrie ayant participé au débarquement de Normandie en juin 1944, et la 17^e division aéroportée américaine, commandée par le major-général William Miley. Cette dernière, activée en avril 1943, a combattu dans les Ardennes mais n'a encore jamais effectué de saut de combat. Une troisième division, la 13^e division aéroportée américaine, avait été envisagée, mais l'insuffisance des avions de transport disponibles conduit à l'écarter du plan.

Les objectifs assignés aux divisions aéroportées sont précis : s'emparer de la forêt de Diersfordt (Diersfordter Wald), qui domine le Rhin et pourrait servir de position d'artillerie allemande ; capturer le village de Hamminkeln, nœud de communication de la zone ; et saisir plusieurs ponts sur la rivière Issel, affluent du Rhin, pour empêcher toute contre-attaque allemande et faciliter la progression des forces terrestres vers l'est.

Les forces en présence

Du côté allié

L'armada aérienne mobilisée pour *Varsity* est considérable. Du côté britannique, 440 planeurs (Horsa et Hamilcar) tractés par des avions décollent des aérodromes d'Angleterre dès 6 heures du matin le 24 mars, transportant 3 383 soldats ainsi que des véhicules et des pièces d'artillerie. Peu après, 322 avions de transport C-47 Dakota emportent 3 837 parachutistes britanniques depuis le sud de l'Angleterre. Au total, la 6^e division aéroportée britannique engage environ 7 220 hommes.

Du côté américain, les premiers appareils décollent des aérodromes de la région parisienne peu après 7 heures. La flotte comprend 836 C-47 Dakota, 72 C-46 Commando (un appareil plus récent) et 906 planeurs Waco CG-4A. Le manque d'avions de transport oblige à tracter 578 de ces planeurs par paires, en formation en V, ce qui occasionnera des accidents au décollage et en vol. La 17^e division aéroportée engage environ 9 387 parachutistes et soldats aéroportés.

Au total, ce sont donc plus de 16 000 soldats aéroportés qui sont mis en l'air, transportés par quelque 1 500 avions et plus de 1 300 planeurs. La colonne aérienne s'étend sur plus de 300 kilomètres dans le ciel et met 2 heures et 37 minutes à passer au-dessus d'un point donné. Environ 2 153 chasseurs alliés assurent l'escorte de cette flotte. Il s'agit, par son ampleur en une seule journée et en un seul lieu, de la plus grande opération aéroportée de l'histoire.

Du côté allemand

Les forces allemandes chargées de la défense de ce secteur du Rhin appartiennent à la 1^{re} armée parachutiste (*Erste Fallschirmarmee*), commandée par le général Alfred Schlemm. Cette armée est cependant très affaiblie par les combats des mois précédents, notamment lors de l'opération *Veritable* dans la forêt de Reichswald en février 1945.

Les divisions directement confrontées à l'assaut aéroporté sont la 84^e division d'infanterie, commandée par le *Generalmajor* Heinz Fiebig, et la 7^e division parachutiste. Ces deux formations ne comptent plus qu'environ 4 000 hommes chacune après leurs pertes antérieures. La 84^e division d'infanterie, déjà détruite une première fois dans la poche de Falaise en août 1944, puis reconstituée, avait été à nouveau décimée lors de l'opération *Veritable* et ne disposait plus que d'environ 500 fantassins au 12 mars, auxquels s'étaient ajoutés des éléments hétéroclites : *Volkssturm*, troupes statiques de Wehrkreis, et même un bataillon composé de soldats malentendants.

Les réserves mobiles allemandes, regroupées sous le XLVII^e *Panzerkorps*, comprennent la 116^e *Panzerdivision* (estimée à une soixantaine de chars) et la 15^e *Panzergranadierdivision* (une quinzaine de chars et 20 à 30 canons d'assaut), positionnées à une vingtaine de kilomètres au nord-est d'Emmerich.

Un élément notable est le déploiement massif de défense antiaérienne (*Flak*) le long du Rhin. Le renseignement allié estime la présence de plus de 100 pièces antiaériennes lourdes et de plus de 700 pièces légères dans la zone. Le général Schlemm, disposant d'un rapport allié capturé analysant les erreurs d'Arnhem, avait en effet anticipé qu'un largage aéroporté aurait lieu à proximité de Wesel et avait concentré ses défenses antiaériennes en conséquence.

La préparation

Dans la semaine précédant l'opération, les Alliés lancent une campagne aérienne massive de plus de 10 000 sorties, visant les aérodromes de la *Luftwaffe* et le réseau de transport allemand, afin de neutraliser toute capacité de réaction aérienne ennemie. Des ingénieurs britanniques installent par ailleurs un rideau de fumée de près de 100 km de long le long du Rhin, destiné à masquer les préparatifs de pontage et de traversée.

L'opération *Plunder*, le volet terrestre, débute dans la nuit du 23 au 24 mars à 21 heures. Sous le couvert de l'obscurité, les troupes de la II^e armée britannique du général Miles Dempsey, ainsi que des éléments du XVI^e corps américain rattaché à la IX^e armée du général William Simpson, franchissent le Rhin en embarcations d'assaut et véhicules amphibies, appuyés par un bombardement d'artillerie massif de quatre heures, mené par quelque 4 000 pièces. Des bombardiers de la RAF frappent la ville de Wesel dans la nuit, la réduisant pratiquement en ruines.

Dès les premières heures du 24 mars, plusieurs têtes de pont sont établies sur la rive est du Rhin. Le quartier général de la II^e armée transmet alors le signal convenu aux forces aéroportées pour déclencher l'opération *Varsity*.

Le déroulement de l'opération

Le largage (10 h 00 – 12 h 00)

À 10 h 00 du matin, les premiers éléments de la 6^e division aéroportée britannique commencent à se poser sur le sol allemand, environ 13 heures après le début de l'assaut terrestre.

Le premier bataillon à atterrir est le 8^e bataillon de parachutistes, appartenant à la 3^e brigade parachutiste du brigadier James Hill. La brigade se pose avec neuf minutes d'avance sur l'horaire prévu, mais atterrit correctement sur sa zone de saut désignée (DZ A). Dès le sol touché, les parachutistes essuient un feu nourri d'armes automatiques et de canons antiaériens de 20 mm. Malgré les pertes, la brigade engage le combat dans la forêt de Diersfordt et, à 11 h 00, la zone de saut est pratiquement dégagée des forces ennemies. Le

point stratégique de Schnappenberg est enlevé par le 9^e bataillon de parachutistes en coordination avec le 1^{er} bataillon de parachutistes canadien. Ce dernier perd son commandant, le lieutenant-colonel Jeff Nicklin, tué par des tirs d'armes légères quelques instants après son atterrissage.

La 5^e brigade parachutiste se pose ensuite sur sa zone de saut (DZ B), mais les conditions de visibilité sont mauvaises : la brume et la fumée des bombardements d'artillerie compliquent la navigation des pilotes et le regroupement des parachutistes au sol. La zone est soumise à un feu d'artillerie et de mortier intense. Le 7^e bataillon de parachutistes parvient néanmoins à nettoyer la zone, tandis que les 12^e et 13^e bataillons s'emparent des autres objectifs de la brigade.

La 6^e brigade d'atterrissage, transportée par planeurs, a pour mission de capturer Hamminkeln et les ponts sur l'Issel. Les planeurs, arrivant sous un feu antiaérien très dense, subissent des pertes sévères. Plusieurs sont abattus en vol et des pelotons entiers sont anéantis. En une seule journée, la brigade subit davantage de pertes que pendant les trois mois entiers de la campagne de Normandie. Des compagnies du 2^e bataillon d'infanterie légère Oxfordshire and Buckinghamshire et du 1^{er} bataillon *Royal Ulster Rifles* parviennent toutefois à poser leurs planeurs directement sur les ponts de l'Issel et à les capturer.

Du côté américain, le 507^e régiment d'infanterie parachutiste, commandé par le colonel Edson Raff, est la première unité à toucher le sol. Environ la moitié du régiment atterrit sur la zone de saut prévue, mais Raff et près de 690 parachutistes dérivent au nord-ouest, près de Diersfordt. Raff rassemble rapidement ses hommes dispersés et les conduit vers la zone de regroupement, neutralisant au passage une batterie d'artillerie allemande.

Le 513^e régiment d'infanterie parachutiste, en raison d'une erreur de navigation, manque sa zone de saut et atterrit sur une zone britannique. Malgré cette confusion, les hommes s'organisent et contribuent à la prise de Hamminkeln aux côtés des unités britanniques.

Les planeurs américains Waco se posent sous un feu intense dans le secteur sud-ouest de Hamminkeln. Plus de 1 300 hommes, 143 jeeps et remorques, ainsi que 20 pièces d'artillerie, sont débarqués dans cette zone. De nombreux planeurs sont détruits ou endommagés par le feu ennemi ou lors d'atterrissages forcés.

À 13 h 00, une fois les opérations aéroportées terminées, 240 bombardiers B-24 *Liberator* de l'*US Air Force* survolent les zones de largage à basse altitude et parachutent environ 600 tonnes de ravitaillement. 17 de ces bombardiers sont si gravement touchés par la *Flak* qu'ils s'écrasent ou sont détruits lors d'atterrissages d'urgence.

La jonction avec les troupes terrestres

Dans l'après-midi du 24 mars, la 15^e division d'infanterie (écossaise), progressant depuis les têtes de pont sur le Rhin, effectue la jonction avec les deux divisions aéroportées. À minuit, le premier pont léger est opérationnel sur le Rhin. Trois jours plus tard, le 27 mars, douze ponts capables de supporter le passage de blindés lourds enjambent le fleuve. Les Alliés disposent alors de 14 divisions sur la rive est, avec une pénétration atteignant 16 kilomètres en



24 mars 1945 :opération « Varsity » - la plus grande opération aéroportée en une seule journée de la Seconde Guerre mondiale.

profondeur sur un front de 56 km de large.

24 mars 1945 : opération « Varsity » - la plus grande opération aéroportée en une seule journée de la Seconde Guerre mondiale.



James Conboy Jr (18 ans) du 513^e régiment d'infanterie parachutiste de la 17^e division aéroportée. Après son saut, un obus de 20 mm l'atteignit à la jambe droite. Il dut être amputé ; ce qui lui valut la Purple Heart. Photo de Robert Capa. Il est décédé le 29 janvier 2004 à l'âge de 78 ans. Crédit : DR.

Le bilan humain

Les pertes alliées sont lourdes. La 6^e division aéroportée britannique déplore environ 1 400 hommes tués, blessés ou portés disparus à la fin du 24 mars, sur un effectif engagé d'environ 7 220 soldats. La 17^e division aéroportée américaine subit quant à elle environ 1 300 pertes (dont 159 tués, 522 blessés et 840 disparus, ces derniers pour la plupart ralliés dans les jours suivants) sur 9 650 hommes engagés entre le 24 et le 29 mars. Le *IX Troop Carrier Command* perd en outre 41 tués, 153 blessés et 163 disparus.

Au total, plus de 1 070 soldats alliés des deux divisions aéroportées sont tués le 24 mars, faisant de cette journée la plus meurtrière de l'histoire des opérations aéroportées alliées. 56 aéronefs sont détruits ce jour-là : 21 des 144 avions de transport acheminant la 17^e division sont abattus, 59 autres sont endommagés par le tir antiaérien, et 16 bombardiers de la 8^e *Air Force* sont abattus pendant les largages de ravitaillement. Une cinquantaine d'avions de transport supplémentaires, trop endommagés, s'écrasent dans la zone d'atterrissage ou parviennent à se poser en catastrophe à l'ouest du Rhin.

Du côté allemand, la 84^e division d'infanterie est effectivement anéantie. Les deux divisions aéroportées alliées capturent au total environ 3 500 prisonniers de guerre allemands (1 500 pour la 6^e division britannique, 2 000 pour la 17^e division américaine).

Faits d'armes

Plusieurs actes de bravoure individuels sont distingués lors de l'opération. Du côté canadien, le caporal Frederick Topham, infirmier du 1^{er} bataillon de parachutistes canadien, est décoré de la *Victoria Cross*, la plus haute distinction militaire du Commonwealth. Blessé au visage, il refuse d'être évacué et continue à secourir des camarades sous le feu ennemi pendant plus de deux heures. Il s'aventure ensuite seul dans un véhicule en flammes dont les munitions explosent pour en extraire trois hommes.

Du côté américain, trois soldats de la 17^e division aéroportée reçoivent la *Medal of Honor*. Parmi eux, le soldat George Peters, qui, en atterrissant à environ 75 mètres d'une position de mitrailleuse allemande, charge seul vers l'ennemi, et le sergent Clinton Hedrick, qui couvre le repli de ses hommes avant d'être tué.

Le major-général Ridgway lui-même échappe de peu à la mort dans la nuit du 24 mars : de retour d'une visite aux commandants de division, son convoi tombe sur une patrouille allemande et une grenade explose contre sa jeep, des éclats le blessant à l'épaule.

Un succès tactique

Sur le plan tactique, l'opération *Varsity* atteint l'ensemble de ses objectifs. La forêt de Diersfordt est nettoyée, Hamminkeln est capturé, les ponts sur l'Issel sont saisis, et la 84^e division d'infanterie allemande est détruite en tant que force combattante. Le *Generalmajor* Fiebig, qui la commandait, déclarera après la guerre que l'apparition soudaine des deux divisions aéroportées avait produit un effet dévastateur sur des défenseurs en infériorité numérique.

Le général Eisenhower qualifiera *Varsity* d'opération aéroportée la plus réussie menée jusqu'alors. Ridgway affirmera dans son rapport d'après-action que le largage aéroporté avait été le facteur décisif du franchissement du Rhin par Montgomery. En quelques jours, l'encercllement de la Ruhr est réalisé, piégeant plus de 370 000 soldats allemands dans la poche et privant le Reich de sa dernière grande zone industrielle.

Le succès de *Varsity* a toutefois fait l'objet de discussions parmi les historiens militaires. L'historien américain Charles MacDonald a soutenu que les forces terrestres auraient pu s'emparer des mêmes objectifs sans l'appui aéroporté, et probablement avec moins de pertes. Il relevait à l'appui de cette thèse que les traversées amphibies avaient rencontré très peu de résistance : les 30^e et 79^e divisions d'infanterie américaines, engagées dans l'assaut fluvial, n'avaient perdu au total que 41 tués et 450 blessés. L'historien James A. Huston a abondé dans ce sens, estimant que si les mêmes ressources avaient été employées au sol, la progression vers l'est aurait pu être plus rapide.

Ce débat s'inscrit dans une interrogation plus large sur l'emploi des forces aéroportées au cours de la Seconde Guerre mondiale : le coût humain et matériel de telles opérations est-il justifié lorsque l'objectif peut potentiellement être atteint par des moyens conventionnels ? La question reste ouverte. Ce qui ne fait pas débat, en revanche, est que l'opération a accéléré la sécurisation de la tête de pont sur le Rhin et contribué à l'effondrement rapide de la défense allemande dans ce secteur.

L'opération *Varsity* est la dernière opération aéroportée de grande envergure de la Seconde Guerre mondiale. Six semaines plus tard, le 8 mai 1945, l'Allemagne capitule sans conditions. La 6^e division aéroportée britannique, après avoir mené l'avance britannique en Allemagne à partir du 26 mars, fera sa jonction avec les troupes soviétiques fin avril près du port de Wismar, sur la Baltique.

Winston Churchill et le maréchal Montgomery ont personnellement assisté aux largages aériens du 24 mars depuis la rive ouest du Rhin. Le lendemain, Churchill traversera lui-même le fleuve en embarcation de débarquement pour fouler brièvement le sol de la rive allemande.