

L'attentat à la bombe contre le train de troupes Londres–Villach de 1947 : Militantisme sioniste, retraite britannique et acte de guerre oublié

À l'été 1947, alors que l'Europe luttait pour se relever des ruines de la Seconde Guerre mondiale, un acte de violence politique peu connu mais significatif frappa au cœur de l'infrastructure militaire britannique. Dans la nuit du **13 août**, un **train de troupes britannique transportant 175 personnes** — dont des femmes — fut **saboté dans les Alpes autrichiennes**, évitant de justesse une catastrophe lorsqu'un engin explosif déchira une partie du train près de **Mallnitz**, non loin du **tunnel du Tauern**.

Ce n'était pas un train ordinaire. Il faisait partie d'un **service de transport militaire dédié** acheminant les troupes d'occupation britanniques de **Londres à Villach**, en Autriche, via Harwich, le Hook de Hollande et l'Allemagne d'après-guerre. L'explosion était calculée, visant un tronçon vulnérable de la voie avec l'objectif clair de causer des pertes massives. L'armée britannique et les autorités autrichiennes soupçonnèrent immédiatement des **militants sionistes**, peut-être liés au **groupe Lehi (également connu sous le nom de Gang Stern)** — une organisation paramilitaire radicale connue pour ses attaques contre les intérêts britanniques en Europe et au Moyen-Orient dans le cadre d'une campagne visant à forcer le retrait britannique de Palestine.

Bien que l'attaque n'ait pas fait de victimes, elle était **stratégique, chargée de symbolisme et profondément troublante**. Elle révéla à quel point le conflit autour de la Palestine s'infiltrait dans le théâtre européen — rien de moins que l'Autriche occupée par les Alliés — et exposa la vulnérabilité de la Grande-Bretagne à une époque où sa prise impériale s'affaiblissait déjà.

Le train Londres–Villach : Le réseau ferroviaire militaire britannique d'après-guerre

Juste après la Seconde Guerre mondiale, la Grande-Bretagne se retrouva à administrer de vastes zones d'occupation en **Allemagne et en Autriche**, dans le cadre de l'effort allié pour stabiliser l'Europe centrale. Dans le **sud de l'Autriche**, les British Troops Austria (BTA) étaient chargées de maintenir l'ordre en **Carinthie**, une région frontalière avec la Yougoslavie et l'Italie. Villach, un important nœud ferroviaire, devint le cœur logistique de la zone d'occupation britannique.

Pour soutenir cette opération, le **War Office** organisa un service dédié de **trains de troupes** reliant le Royaume-Uni à l'Autriche. Bien que souvent négligée dans les récits du déclin de l'Empire britannique, cette ligne était une artère essentielle de la présence militaire britannique en Europe.

Le trajet

Le voyage combinait des segments maritimes et ferroviaires, soigneusement coordonnés pour l'efficacité et la sécurité :

- **Londres à Harwich** : Les soldats embarquaient à la **gare de Liverpool Street**, se dirigeant vers l'est jusqu'au **quai de Parkeston**.
- **Harwich au Hook de Hollande** : À bord de ferries de troupes comme l'*Empire Parkestone*, le passage nocturne les amenait aux Pays-Bas au matin.
- **Voie ferrée continentale vers l'Autriche** : Du **Hook de Hollande**, les troupes traversaient la **zone britannique d'Allemagne** — via Cologne, Munich et Salzbourg — avant d'entrer en Autriche.
- **Arrivée à Villach** : Depuis **Klagenfurt** ou **Salzbourg**, les trains continuaient vers le sud à travers les Alpes jusqu'à **Villach Hbf**, un point de distribution clé pour les garnisons et les camps voisins comme le **camp de transit El Alamein**.

Le trajet complet s'étendait sur environ **1 000 miles** et durait **2 à 3 jours**. Tout au long de 1947, ces trains circulaient **quotidiennement**, transportant des milliers de soldats pendant les périodes de rotation et de démobilisation de pointe.

Sécurité et valeur stratégique

En raison de sa fonction militaire, la ligne était sous contrôle britannique, souvent gardée et considérée comme sûre. Cependant, sa longueur immense, y compris les tronçons alpins isolés, présentait des vulnérabilités — particulièrement en **Autriche**, où les personnes déplacées (DP), l'agitation politique et les réseaux du marché noir créaient un mélange instable. Les rapports de renseignement signalaient les **réfugiés sionistes en Autriche**, notamment près de **Bad Gastein**, comme une source de résistance organisée contre les politiques britanniques — surtout concernant l'immigration juive vers la Palestine.

13 août 1947 : Sabotage dans les Alpes

Vers **22 h 30** dans la nuit du **13 août**, le train de troupes traversa un tronçon étroit et montagneux de voie à **trois miles au sud de Mallnitz**, près du **tunnel du Tauern**, lorsqu'il fut touché par une bombe enfouie sous le ballast.

L'attaque

Deux engins explosifs avaient été posés :

- La **première bombe explosa sous le fourgon à bagages**, le gravement endommageant et faisant dérailler plusieurs voitures derrière.

- La **seconde bombe ne détona pas**, peut-être en raison d'un détonateur défectueux. Si elle avait explosé, le train aurait pu plonger dans un ravin escarpé, causant des pertes massives.

Miraculeusement, **personne ne fut tué**. Le fourgon à bagages fut détruit, plusieurs compartiments subirent des dommages structurels, mais le train resta en grande partie debout, s'arrêtant juste sur une pente. **L'arrêt rapide et la topographie alpine accidentée** épargnèrent ironiquement au train un déraillement total.

Une **explosion secondaire** eut lieu des heures plus tard devant le **quartier général de la 138e Brigade d'infanterie britannique** à **Velden**, près de Villach. Bien que cette bombe n'ait causé que des dommages structurels minimes et aucune blessure, son timing suggérait une attaque coordonnée.

L'enquête

Les premières investigations furent infructueuses. Un suspect — **un homme non identifié abattu et blessé par la police autrichienne** — fut capturé près du site de l'explosion. Il avait récemment quitté **Bad Gastein**, une ville connue pour héberger des **personnes déplacées juives**, dont certaines avaient exprimé de l'hostilité envers les contrôles d'immigration britanniques en Palestine.

Les autorités soupçonnèrent une **petite équipe de 3 à 5 opérateurs**, peut-être liée à des groupes militants sionistes comme **Lehi**. Aucun groupe ne revendiqua la responsabilité et aucune accusation ne fut portée. Cependant, les rapports contemporains dans *The New York Times* et *The Sydney Morning Herald* notèrent la proximité avec des DP pro-sionistes et le symbolisme politique de l'attaque. Les responsables britanniques et autrichiens penchèrent pour **l'extrémisme sioniste** comme motif probable.

Attribution et héritage de l'attentat à la bombe contre le train de troupes britannique de 1947

Alors que les récits contemporains de l'**attentat du 13 août 1947** — comme les rapports dans *The New York Times*, *The Sydney Morning Herald* et les communiqués de l'armée britannique — décrivaient les auteurs seulement comme des « **terroristes** » **non identifiés**, les études ultérieures ont attribué l'attaque avec plus de certitude à **Lehi**, également connu sous le nom de **Gang Stern**. Cette organisation paramilitaire sioniste radicale était déjà tristement célèbre pour sa **campagne de sabotage transnationale** ciblant l'infrastructure politique et militaire britannique pendant les dernières années du Mandat de Palestine.

La méthode, le timing et la valeur stratégique de l'attentat près de **Mallnitz** correspondent étroitement aux activités de Lehi en Europe et au Moyen-Orient entre **1946 et 1948**. Bien que moins connu publiquement que les opérations de haut profil de Lehi — comme l'**attentat à l'hôtel King David (1946)** ou les **attaques contre le train Le Caire-Haïfa** —, l'incident de Mallnitz s'intègre parfaitement dans le schéma du groupe de **pression militante**

conçue pour accélérer le retrait britannique de Palestine et forcer des concessions sur la politique d'immigration juive.

Le rôle de Lehi et sa philosophie opérationnelle

Fondé par **Avraham Stern** et dirigé plus tard par des figures comme **Yitzhak Shamir** (futur Premier ministre d'Israël), **Lehi** poursuivait une stratégie anti-britannique sans compromis. Le groupe voyait les Britanniques comme des occupants coloniaux et présentait ses campagnes de sabotage — y compris les attaques contre les trains, les postes de police et les sites diplomatiques — comme des actes de **résistance anti-impérialiste**.

Contrairement à la plus modérée **Haganah**, ou même à l'**Irgun** nationaliste, Lehi croyait à **cibler les intérêts britanniques où qu'ils se trouvent** — pas seulement en Palestine. Ses cellules clandestines opéraient en **Italie, France, Allemagne et au Royaume-Uni**, collaborant souvent avec des éléments sympathisants dans les **communautés de réfugiés juifs**, dont beaucoup étaient aigris par l'application britannique du **Livre blanc de 1939**, qui limitait drastiquement l'immigration juive en Palestine, même après l'Holocauste.

Malgré leur zèle idéologique, Lehi était aussi **pragmatique**. Il ne revendiquait pas toujours la responsabilité des attaques sur le sol étranger — surtout lorsque cela pouvait compromettre les **réseaux de personnes déplacées**, le **trafic d'armes** ou les **objectifs diplomatiques**. Cela pourrait expliquer l'**absence de revendication officielle** pour l'attaque de Mallnitz, malgré son alignement évident avec les objectifs et méthodes de Lehi.

L'archive officielle d'après-guerre de Lehi — l'Association du patrimoine des combattants pour la liberté d'Israël — ne mentionne pas spécifiquement l'attentat du 13 août. Cependant, elle célèbre la « campagne internationale » du groupe et inclut des références à des opérations de sabotage en **Autriche, Italie et Allemagne**, où « l'impérialisme britannique a ressenti la portée du réseau clandestin juif ». Plusieurs **sources secondaires** citent l'attentat de Mallnitz comme une opération probable, sinon définitivement confirmée, de Lehi — le décrivant comme un « **exemple poignant** » de **militantisme sioniste s'étendant bien au-delà des frontières de la Palestine**.

Absence d'arrestations ou de condamnations

Malgré une enquête intensive, **personne ne fut jamais condamné** en lien avec l'attentat contre le train de troupes. Dans les jours suivant l'attaque, **la police autrichienne tira et captura un homme près du site**, apparemment un **réfugié juif polonais** qui avait récemment quitté **Bad Gastein**, un centre connu d'agitation pro-sioniste. Il fut cependant **libéré sans inculpation**, et **aucun autre suspect ne fut détenu**. Les responsables britanniques et autrichiens effectuèrent une brève descente dans les **camps de personnes déplacées** en Carinthie, interrogeant des individus ayant des liens sionistes — mais ces efforts ne produisirent aucune information exploitable.

Cette **élusivité était typique** des opérations européennes de Lehi. Le groupe déployait souvent des **saboteurs entraînés depuis l'Italie**, des **sympathisants locaux dans les camps de réfugiés**, et utilisait des **fausses identités** et des **réseaux d'hébergement**

temporaires pour échapper à la détection. Les dossiers de renseignement britanniques et les documents du War Office (par ex. **WO 32/15258**) notent un schéma d'« actes de sabotage sophistiqués » dans les zones occupées, souvent « attribués à des radicaux sionistes, mais impossibles à confirmer dans les conditions actuelles sur le terrain ».

Alors que les **opérations domestiques de Lehi en Palestine** entraînaient des arrestations et des exécutions plus visibles — comme la **capture et le suicide de Moshe Barazani en 1947**, ou l'exécution de membres pris dans des embuscades policières —, ses **cellules de sabotage européennes** se révélèrent beaucoup plus difficiles à infiltrer ou à perturber.

Incidents notables liés :

- **Mai 1947 (Paris)** : Cinq membres de Lehi furent arrêtés avec des explosifs similaires à ceux utilisés dans l'**attentat raté contre le Colonial Office à Londres**. Aucun lien autrichien établi.
- **Septembre 1947 (Belgique)** : Deux opérateurs, **Gilberte « Elizabeth » Knouth** et **Jacob Levstein**, furent condamnés pour trafic d'explosifs destinés à des cibles diplomatiques britanniques. Levstein avait des liens antérieurs avec la violence en Palestine mais n'était pas connecté à Mallnitz.
- **1946–1947 (Italie)** : Des cellules conjointes **Lehi-Irgun** menèrent des attaques contre des ambassades britanniques et des dépôts d'armes, se déplaçant souvent entre **Rome, Trieste** et **Salzbourg**, utilisant des papiers falsifiés et des canaux de réfugiés.

Dans chaque cas, l'**empreinte opérationnelle** correspondait au **profil de Mallnitz** : petites équipes, cibles stratégiques, aucune revendication de responsabilité, aucune arrestation durable.

Héritage : Succès tactique, note de bas de page historique

Dans l'esprit des dirigeants de Lehi, l'**attentat de Mallnitz** — même sans pertes massives — représentait probablement un **succès tactique** : il **choqua les forces britanniques**, perturba une ligne de troupes clé et **symbolisa la portée** de la résistance sioniste. Son **absence des registres officiels de Lehi** pourrait avoir été intentionnelle : une méthode pour **protéger la logistique transnationale** et éviter de compromettre des opérations européennes plus larges.

Du point de vue britannique, l'attaque était à la fois **embarrassante et alarmante**. Elle illustra les **limites du contrôle allié** en Autriche et mit en lumière la **propagation des conflits coloniaux en Europe**, où les populations déplacées, les griefs non résolus et les frontières ouvertes créaient un terrain fertile pour l'activité insurgée. Pourtant, sans auteurs confirmés, l'incident finit par **s'effacer de la mémoire publique**, éclipsé par la fondation d'Israël en 1948 et les bouleversements géopolitiques du début de la guerre froide.

Néanmoins, l'attentat de 1947 contre le train Londres–Villach demeure un **rare exemple de violence anticoloniale transcontinentale**, liant la **crise des réfugiés**, le **sionisme militant** et la **retraite impériale** dans un moment presque oublié d'une clarté explosive.

Terrorisme selon les normes modernes

L'objectif, selon les analystes militaires britanniques, était de :

- Infliger des **pertes massives**.
- **Terroriser** les forces britanniques.
- **Pressionner le gouvernement** pour assouplir les restrictions d'immigration vers la Palestine.

L'attaque faisait partie d'un schéma plus large : plus tôt cette année-là, des militants sionistes avaient bombardé un **club social à Londres**, placé un engin défectueux au **Colonial Office**, et bombardé des trains en Palestine. Le message était sans équivoque : **les cibles britanniques n'étaient plus en sécurité, même en Europe**.

Bien que présenté par ses auteurs comme un acte de résistance contre l'occupation coloniale, **l'attentat de 1947 contre le train de troupes britannique près de Mallnitz** serait, selon les normes juridiques et morales actuelles, classé comme un acte de **terrorisme international**.

Définitions contemporaines

Selon les cadres juridiques largement acceptés — tels que ceux utilisés par les **Nations Unies**, **l'Union européenne** et la **loi fédérale américaine** —, le terrorisme est défini comme :

« L'usage ou la menace illicite de violence contre des personnes ou des biens pour intimider ou contraindre un gouvernement ou une population civile à des fins politiques ou idéologiques. »

Cette définition capture les **éléments clés** présents dans l'attaque de Mallnitz :

- **Ciblage du personnel de l'État** (soldats britanniques en service officiel).
- **Intention de causer des pertes massives** par bombardement indiscriminé.
- **Objectif politique** : pression sur la Grande-Bretagne pour abandonner son contrôle sur la Palestine et lever les restrictions d'immigration pour les Juifs européens.
- **Exécution transnationale** : une attaque menée en Autriche par des acteurs affiliés à un mouvement politique basé en Palestine, affectant la politique étrangère d'un pays tiers (le Royaume-Uni).

Si une opération similaire survenait aujourd'hui — un **groupe non étatique plaçant des explosifs sur un train de troupes de l'OTAN en Europe** —, elle déclencherait probablement des **désignations antiterroristes**, des **mandats d'arrêt internationaux** et potentiellement des **sanctions ou une réponse militaire** contre l'organisation sponsor.

Lehi et l'évolution de l'étiquette « terroriste »

Il est important de noter que **Lehi fut officiellement désigné comme groupe terroriste** par le **gouvernement britannique dans les années 1940**, aux côtés de **l'Irgun** et de la

Haganah (dans certaines opérations). Les responsables britanniques qualifièrent leur campagne de « **insurrection terroriste** », surtout après des incidents de haut profil comme :

- **L'attentat à l'hôtel King David (1946).**
- **L'assassinat de Lord Moyne (1944).**
- **La pendaison de sergents britanniques en Palestine (1947).**

Références

1. "Bomb Derails British Troop Train in Austria; No Casualties." *The New York Times*, 14 août 1947.
2. "British Train Blown Up in Austria." *The Sydney Morning Herald*, 15 août 1947.
3. United Kingdom War Office. *British Troops Austria (BTA) Quarterly Historical Report, Q3 1947*. WO 305/73. The National Archives, Kew, UK.
4. Austrian Ministry of the Interior. *Internal Security Report to Allied Commission for Austria*, août 1947. Cité dans des sources secondaires.
5. Bell, J. Bowyer. *Terror Out of Zion: The Fight for Israeli Independence*. New Brunswick, NJ : Transaction Publishers, 1977.
6. Heller, Joseph. *The Stern Gang: Ideology, Politics and Terror, 1940–1949*. Londres : Frank Cass, 1995.
7. Zertal, Idith. *From Catastrophe to Power: Holocaust Survivors and the Emergence of Israel*. Berkeley : University of California Press, 1998.
8. Freedom Fighters of Israel (Lehi) Heritage Association. *Internal Bulletins and Archival Materials, 1946–1948*. Tel Aviv, Israël.
9. "Two Jews Jailed in Belgium for Smuggling Explosives." *The Palestine Post*, 12 septembre 1947.
10. Lehi Underground Radio Broadcast. "Lehi Claims Responsibility for Cairo-Haifa Train Bombing." 28 février 1948.
11. Röhl, Wolfgang. *Britische Militärzüge in Österreich 1945–1955*. Vienne : Österreichischer Miliz Verlag, 2005.
12. British Army of the Rhine. *Rail Transport Records, 1946–1950*. Ref : BAOR/LOG/47. Imperial War Museum, Londres.