

## Comment se sont-ils engagés ?



*Deux jeunes Français abordent la côte anglaise pour s'engager.*

### Un parcours de FFL

François Tilly est né en 1910 à Morlaix. Il devient officier mécanicien dans la marine marchande. Mobilisé en septembre 1939 comme ingénieur mécanicien de 3<sup>e</sup> classe, il est embarqué sur le pétrolier *Saintonge* jusqu'en mars 1940, puis est affecté à Dunkerque à la défense du littoral. Replié au Havre, il participe à l'évacuation de la population civile. Il réussit, en quittant le port investi par les Allemands, à prendre à bord de sa vedette une centaine de fantassins et les amène en Angleterre. Il évacue de la même façon, à partir de Paimpol, 70 élèves de l'école de navigation.

Il s'engage dans les Forces navales françaises libres le 1<sup>er</sup> juillet 1940 et effectue des missions secrètes en France. À l'automne, il est capturé par les Allemands. Au cours de son transfert vers le peloton d'exécution, il se saisit du pistolet de l'un de ses deux gardiens et les abat tous les deux. Il parvient à regagner la côte et il est récupéré par une vedette anglaise. Affecté sur le croiseur *Courbet* en novembre 1940, il est promu ingénieur mécanicien de 2<sup>e</sup> classe et embarque successivement sur les avisos *Épinal*, *Arras* et *Amiens* jusqu'en avril 1941.

Il crée, d'avril à novembre, une école de mécaniciens et de chauffeurs pour l'armement des corvettes et embarque sur la corvette *Renoncule* de novembre 1941 à mars 1942. Il est promu ingénieur mécanicien de 1<sup>re</sup> classe le 1<sup>er</sup> janvier 1942. Il est alors détaché dans les Forces aériennes françaises libres et nommé chef du service technique du squadron « Ile de France » le 1<sup>er</sup> mars 1942. Il y reste jusqu'au départ des marins de cette unité en novembre 1942. Ensuite, il va aux États-Unis où il devient le chef du service technique de la flottille 6FE avec laquelle il rallie le Maroc en 1944.



Il se porte alors volontaire pour le 1<sup>er</sup> régiment de fusiliers-marins, où il sert onze mois pendant la campagne d'Italie en mai-juin 1944, puis pendant la campagne de France. Il débarque à Cavalaire le 17 août 1944, participe à la libération de Toulon le 25, remonte jusqu'en Alsace en décembre 1944, où il prend d'assaut un village et fait 400 prisonniers. Alors que le régiment est envoyé sur la frontière italienne en mars 1945, François Tilly est envoyé à Lorient, où subsiste une poche de résistance allemande, où il prend le commandement d'un commando. Il est ensuite envoyé au Havre dans les derniers jours de la guerre où il participe au déminage du port. Il est nommé Compagnon de la Libération le 7 mars 1945. Titulaire de neuf citations dont six à l'ordre de l'Armée, il sera promu commandeur de la Légion d'Honneur en 1969.

On ne saurait résumer les modalités d'adhésion à la France Libre. Motivations et modalités ont beaucoup varié au cours des trois ans que dura l'aventure de la France Libre puis de la France Combattante, appellation retenue à partir de juillet 1942. L'aventure collective des 129 pêcheurs de l'île de Sein, massivement ralliés en juillet 1940<sup>1</sup>, qui amena le général de Gaulle à s'exclamer « *L'île de Sein, c'est donc le quart de la France* » ne reflète pas la réalité statistique.

Il y eut certes des Bretons ralliant l'Angleterre à la rame. Mais les ralliements de candidats à l'engagement venant directement de France devinrent difficiles à partir de novembre 1940, en raison de la surveillance des côtes effectuée par les Allemands. Les engagements s'étalèrent par ailleurs dans le temps, revêtirent les formes les plus diverses et un certain nombre des gens aujourd'hui considérés comme Français libres ont servi en France occupée, dans des mouvements de résistance liés au BCRA ou à la DGER. Les engagements dans la résistance intérieure furent par nature discrets et il n'est pas toujours certain que les principaux acteurs aient eu conscience de l'appartenance ou non de leur réseau à la France Libre. Il y eut en fait autant d'aventures que d'hommes et ce furent souvent des épopées. L'un, aspirant, a gagné l'Angleterre par bateau avec 12 hommes de sa section, en juin 1940, partant de Saint-Jean-de-Luz. Un autre a traversé la Manche à la godille avec son frère, un troisième a embarqué à Paimpol avec 41 élèves de l'école de marine marchande de Paimpol, un quatrième a gagné l'Angleterre à 14 ans et demi pour s'engager alors qu'il n'avait pas 16 ans. Un autre fit six cents kilomètres à vélo avec un ami pour gagner Brest. Les derniers volontaires qui purent rejoindre l'Angleterre le firent à partir de la côte basque sur des bateaux polonais.

Quelques volontaires ont déserté de Syrie, en camions militaires ou à pied, dès l'été ou l'automne 40 pour rejoindre les forces anglaises en Égypte ou en Transjordanie, un autre a quitté sa famille et ses enfants à Nouméa pour aller s'engager dans les SAS en Angleterre, un autre encore a gagné l'Afrique du Sud par mer, venant de Djibouti, à bord d'un voilier. D'autres ont eu plus de « chance », étant par exemple présents comme militaires à Douala à l'arrivée de Leclerc, en août 1940.

Quelques rares aviateurs rejoignirent l'Angleterre avec leur appareil, voire avec des appareils italiens ou allemands volés. D'autres, plus nombreux, purent gagner Gibraltar ou l'Égypte. Du 26 au 30 juin, sept appareils parvinrent ainsi à se poser à Gibraltar, dix autres le firent entre le 5 et le 11 juillet.

Des marins de la marine de Vichy ont déserté de leur bateau, l'un par exemple en rade de Pointe-Noire, l'autre à la Martinique pour s'engager à New-York, un autre, marin du commerce, s'est jeté à l'eau d'un cargo vichyste au large de Gibraltar.

Plusieurs, lassés de servir à bord de bâtiments attendant à la Martinique la fin des hostilités, selon les