



FNFL - L'ingénieur officier mécanicien François TILLY (1910-1983), Compagnon de la Libération, commença et termina la guerre au Port du Havre... Tour à tour Marin, Espion, Aviateur, Cavalier et Commando, son parcours vous est présenté in extenso, pour bien comprendre et mesurer son caractère exceptionnel.... :

Né à Morlaix (29) le 4 juillet 1910, François TILLY embrasse, à 17 ans, la carrière maritime dans la marine marchande.

Elève mécanicien en 1927 il embarque successivement sur le Ponty, sur L'Asie et sur le Winipeg en 1930. Assistant mécanicien en 1934 il sert sur le Normandie, puis sur le Vendémiaire en 1937.

Nommé chef mécanicien en 1938, François Tilly participe à d'autres embarquements où ses connaissances en propulsion le font apprécier de ses chefs. Ingénieur mécanicien de 3e classe, il sert, d'octobre 1939 à mars 1940, sur le pétrolier Saintonge.

Il fut affecté à la défense littorale du Havre et il se porte volontaire lors de l'évacuation de la population civile de la ville, le 12 juin 1940, pour assurer jusqu'au dernier moment le départ des retardataires.

Resté seul à son poste avec deux matelots, il détruit un cargo allié abandonné et engage le feu avec des motocyclistes allemands arrivés en avant-garde.

Il réussit, en quittant le port investi par les Allemands, à prendre à bord de sa vedette une centaine de fantassins. 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 1er juillet 1940, d'abord affecté, jusqu'à fin novembre 1940, dans les services secrets britanniques. Il effectue des missions secrètes sur les côtes françaises.. 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.

Du 23 novembre 1940 au 1er février 1941, il sert sur le cuirassé Courbet à Portsmouth, comme ingénieur mécanicien de 2e classe adjoint au chef du service des machines.

En février 1941, il est chargé de former les mécaniciens sur les avisos Amiens, Arras et Epinal..

En avril, il est affecté au 4e Bureau de l'armée de l'air et se voit chargé spécialement de la réparation des avions français en Grande-Bretagne. Il est aussi breveté officier mécanicien de la Royal Air Force.

Il crée, d'avril à novembre, une école de mécaniciens et de chauffeurs pour l'armement des corvettes et embarque le 23 novembre 1941 sur la corvette Renoncule. Il est promu ingénieur mécanicien de 1re classe le 1er janvier 1942.

Le 1er mars 1942, il est affecté, dans l'aéronavale, au Groupe de chasse Ile-de-France des Forces aériennes françaises libres comme chef du service moteur et de la cellule armement. Il se distingue de nouveau par son sens de l'initiative et en se portant volontaire pour des missions dangereuses. Il exécute avec succès trois missions spéciales dans des conditions particulièrement périlleuses.

Le 1er janvier 1943, il est chargé de l'école technique d'Emsworth pour la préparation des candidats aux divers brevets de l'aéronautique. Puis il est envoyé aux Etats-Unis, à Jacksonville, pour l'instruction technique du personnel français des futurs PBY Catalina de la flottille 6 FE ; il assure 772 heures de vol dont 67 heures de nuit.

Sur sa demande, il rejoint à Bizerte (Italie) le 18 avril 1944, le 1er Régiment de Fusiliers marins (1er RFM) de la 1ère DFL. Commandant en second du 4e escadron du Régiment, il se distingue le 24 mai 1944 à Monte Leucio avant d'être blessé le 6 juin 1944 par éclat d'obus à Tivoli. De retour au combat, il remplace le 18 juin un commandant de peloton

tué à l'ennemi et enrayer une contre-attaque allemande en réussissant à conserver le carrefour stratégique de Madonna delle Vigne. Puis, après le débarquement de Provence à Cavalaire en août 1944, il prend part à la libération du territoire national et se distingue particulièrement en Alsace.

Les 24 et 26 novembre 1944, commandant d'un sous-groupe blindé, il participe activement à la prise du Ballon d'Alsace malgré des contusions multiples occasionnées par l'explosion d'une mine sautant sous lui.

Le 28 novembre 1944, son commandant ayant été évacué, il prend le commandement du groupement blindé et libère, malgré une violente défense ennemie d'antichars et d'armes automatiques, les villages de Wegscheid Kirchberg en faisant de nombreux prisonniers.

Le 29 novembre, à la tête du groupement, il prend Langenfeld et Sickert, nettoyant ainsi complètement la Vallée de la Doller jusqu'à Masevaux. François Tilly reste à la tête de son groupement blindés jusqu'à la victoire.

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.

En 1945, il est envoyé au Havre dans les derniers jours de la guerre où il participe au déminage du port.

Quittant ensuite l'armée, il repasse dans la Marine marchande et termine sa carrière comme ingénieur mécanicien principal

. Il fut maire de Jumilhac-le-Grand en Dordogne.

Distinctions : Commandeur de la Légion d'Honneur (1969) - Compagnon de la Libération (1945) - Médaille de la Résistance avec rosette. Titulaire de neuf citations dont six à l'ordre de l'Armée.

François TILLY a été homologué FFL et était titulaire de la carte CVR (1956) dont il effectua la demande au Havre.

François TILLY est décédé le 16 avril 1983 à Limoges (87). La préparation militaire marine de Brive porte son nom.

Photographies : Portrait (Ordre de la Libération)

- Guy Crissin devant le panneau de François Tilly au Fort Montbary - Pièces de son dossier CVR (archives David Fouache, HER)

