

# GEORGES PAULIN

par M<sup>me</sup> Odette CHRISTIENNE

Georges PAULIN est né en 1903 dans le Paris des fortifs.

Il a 11 ans au début de la grande guerre. Esprit vif, sensible, imaginatif, il connaît une maturité précoce, hâtée par cette convulsion tragique qui bouleversa la France, l'Europe, et accélérée par la mort de sa mère sous un bombardement allemand en 1918. Cette mort le laisse inconsolé.

Ce garçon sauvage de 16 ans a montré très tôt d'exceptionnelles dispositions de dessinateur et de créateur, passion qui traverse sa vie. Mais pour l'heure il doit survivre et il sera prothésiste-dentaire.

Sa passion créatrice s'incarnera bientôt dans un champ encore neuf, celui du design automobile. Son sens inné de la matière et cette manière à nulle autre pareille de donner vie à des autos, dont la puissance féline le disposait à l'élégance des lignes, étaient surprenants.

En 1931, à 28 ans, il dépose son premier brevet, et c'est un coup de maître. Avec une prescience extraordinaire, il a conçu l'idée d'un toit rétractable qui permet de transformer un coupé en cabriolet. Une idée qui connaît aujourd'hui un immense succès grâce au progrès de l'ingénierie mécanique et l'emploi de nouveaux matériaux, et qui voit, dès 1934, les premières Peugeot Eclipse inscrites au catalogue du constructeur sochalien.

Dès cette époque, il devient le designer du célèbre carrossier POURTOUT. Sous son crayon, de magnifiques autos prennent forme : un élégant coupé Panhard, une sublime Delage D8, les superbes Talbot Lago, dites goutte d'eau, mais encore les roadsters Darl'mat Peugeot qui s'illustrèrent au Mans en 1937 et 1938. Cette même année, il dessinera pour le coureur André EMBIRICOS un coupé quatre places élaboré sur un châssis Bentley. Ses qualités aérodynamiques sont si extraordinaires que les dirigeants de Rolls-Royce s'assurent l'exclusivité de ses recherches de designer et surtout d'aérodynamicien. Une juste reconnaissance pour Georges PAULIN alors considéré comme le maître incontesté de la Stream line. Sous l'égide du prestigieux groupe britannique, il dessinera notamment le premier modèle de Corniche en 1939 et la Cornet Compétition qui devait être présentée aux 24 heures du Mans de 1940. Le destin en décidera autrement.

Au début des années 1940, son œuvre est brutalement interrompue. Le lendemain de la défaite, il embrasse le seul chemin qui vaille pour lui, celui du refus. Son histoire personnelle se confond alors avec celle de la Résistance.

C'est dans ce milieu de l'automobile qu'il est amené à rencontrer les hommes qui deviendront ses compagnons d'armes sous l'Occupation nazie. Ainsi du célèbre carrossier Jacques KELLNER aux côtés duquel il rejoindra les rangs de la Résistance. De Georges CHARAUDEAU, fondateur du grand prix automobile de Pau, et qui créera bientôt le réseau Alibi. Ainsi encore de Walter SLEATOR, citoyen britannique, représentant de Rolls-Royce pour la France, et qui devient, sous le pseudonyme Amigo, l'officier traitant des réseaux Alibi et Alliance. Ainsi enfin de Jean SCHOOF, beau-frère de Walter SLEATOR, futur chef du sous-réseau Phill dont PAULIN sera la cheville ouvrière.

En étroite liaison avec les services de l'*Intelligence Service*, il intègre le réseau Phill, et s'attache, sur le territoire de l'Ile-de-France, à collecter tous les renseignements susceptibles d'aider l'aviation britannique ou d'éclairer les Anglais sur l'effort de guerre ennemi. Pour assurer sa couverture, il entre ici même au cabinet d'un dentiste alsacien, Émile DURENBERGER, dont l'état-major allemand constitue la clientèle ordinaire. Georges PAULIN y reçoit ses agents et utilise le lieu comme relais du courrier clandestin.

En septembre 1941, Georges CHARAUDEAU, chef d'Alibi, qui sera plus tard président des Amitiés de la Résistance, adresse au réseau un poste émetteur que l'Intelligence Service lui destinait. Ce poste est installé dans l'usine du carrossier Jacques KELLNER. Il permet à Jean SHOOFS et Georges PAULIN de correspondre directement avec Londres et de communiquer rapidement tous les renseignements que leurs agents sont parvenus à réunir sur la région parisienne. Dès 1941, le sous-réseau Phill fait ainsi parvenir à Londres un plan des objectifs à détruire dans les usines Renault de Boulogne-Billancourt. Un plan qui donnera lieu au bombardement anglais du 3 mars 1942.

Hélas, des liaisons du poste Keller ont sans doute été interceptées par la Gestapo. Huit membres du réseau, au 1<sup>er</sup> rang desquels Georges PAULIN, sont ainsi arrêtés le 1<sup>er</sup> novembre 1941. Torturé par le sinistre LAFONT au siège de l'Abwehr, Georges PAULIN est emprisonné à Fresnes. Condamné à mort le 20 mars 1942, il est le lendemain acheminé vers le Mont Valérien avec ses compagnons d'armes.

L'abbé Franz STOCK les accompagne. L'après-midi du 21 mars ils sont fusillés. Avec Georges PAULIN, qui n'avait pas 40 ans, disparaissent quatre de ses compagnons : Robert EHENNE, Fernand FENZI, Jacques KELLNER, Roger RAVEL. Trois autres seront déportés. Après cette hécatombe, le sous-réseau Phill continuera néanmoins de fonctionner dans la région de Lyon et de Saint-Étienne, puis autour de Toulon, grâce aux contacts établis par Jean SHOOFS durant l'été 1941. Et ce, jusqu'à la victoire finale.

Artisan de génie, trop tôt disparu, chacun devine ce qu'aurait été la contribution de Georges PAULIN si son œuvre ne s'était pas trouvée brutalement interrompue. En raison de son audace technique et stylistique, il avait une vision étonnamment moderne de l'automobile et en dépit d'une vie largement amputée, il fut du petit nombre de ceux qui, au côté des plus grands constructeurs et des plus grands créateurs, contribuaient à en écrire l'histoire.

Il doit rester dans la mémoire collective, car le destin singulier de cet homme montre qu'il fut grand quand la nation vacillait, et il s'est totalement engagé dans la lutte pour les valeurs de liberté et de dignité lorsque c'était difficile.