

Les frères Brandt

Edgar Brandt est né à Paris le 24 décembre 1880.

Son frère Jules est né le 13 mai 1882 à Nauroy, dans l'Aisne.

Fils d'Eugène, Frédéric, Charles Brandt, alsacien luthérien né à Paris et d'Emma BAS, calviniste originaire de l'Aisne, leurs origines protestantes auront une forte influence sur la personnalité de leurs fils qui seront élevés avec une morale stricte et le goût du travail.

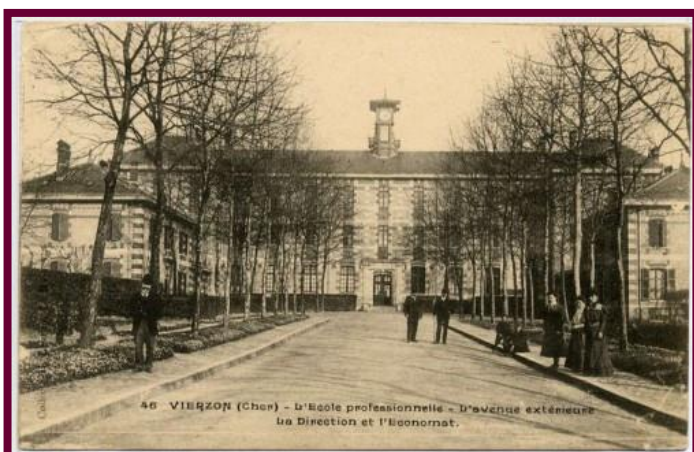
Charles Brandt terminera sa carrière comme directeur d'une entreprise de construction métallique...

Leurs études et leurs débuts

Après une enfance à Orléans, c'est à Vierzon que les deux frères font leurs études.

Ils obtiennent tous les deux leur certificat d'études et intègrent l'Ecole Nationale Professionnelle de Vierzon, inaugurée en 1883 par Jules Ferry lui-même, et inscrite dans un schéma d'excellence nationale.

Ils sont tous deux de brillants élèves et sortent de l'école, en 1898, avec une solide formation.



Jules :

De retour à Paris, en 1898, il travaille dans une entreprise de mécanique, rue de la Goutte d'Or et se lie d'amitié avec Albert Fouilleret, ingénieur et inventeur.

Jules est un grand sportif. Il bat le record du 100 m à pied en 11 secondes et fréquente des nageurs célèbres à la piscine Deligny.

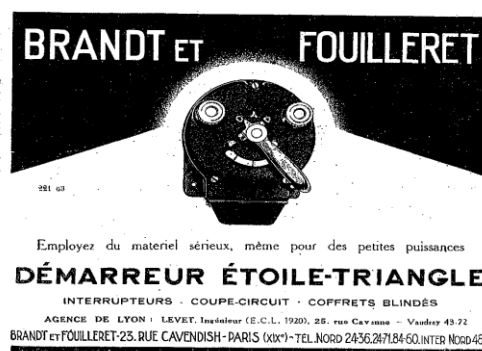
En 1902, il part au service militaire.

A son retour, il intègre des bureaux de dessins.

Remarqué par la compagnie des téléphones, il la rejoint et en devient le directeur. Il a 24 ans.

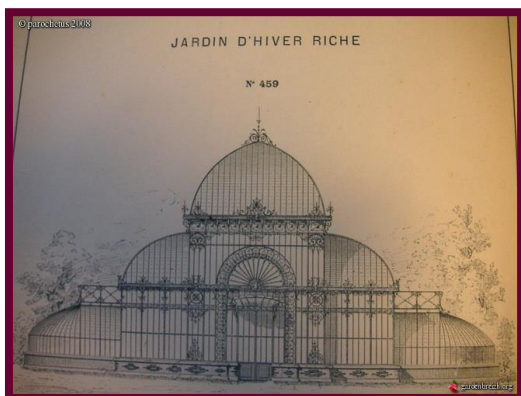
Il abandonne pourtant ce poste important de directeur pour créer sa propre entreprise de matériel électrique, rue Tandou dans le 19^e arrondissement. Il prend comme associé son ami Albert Fouilleret. L'affaire prend de l'ampleur et, deux ans plus tard, il construit une usine rue Cavendish, achète un moulin à Longueville et y installe une autre entreprise de matériel électrique, conducteurs, disjoncteurs, tableaux de bord ...

En 1904. Jules épouse Jeanne Vilcot. Le couple aura quatre enfants.



Edgar

Edgar sort de l'Ecole Nationale Professionnelle avec une spécialisation en ferronnerie d'art. Il fait preuve d'une habileté manuelle exceptionnelle, d'une grande ingéniosité et d'un goût prononcé pour le dessin.



En 1899, il travaille comme employé dans la maison Guillot-Pelletier de Paris, rue d'Hauteville, célèbre fondeur et fabricant d'éléments en fer forgé ou en fonte moulée spécialisé dans les serres, les portails, les marquises et les kiosques.

Après son service militaire, dans le 154^e régiment d'infanterie, Edgar rentre à Paris et ouvre, un atelier rue Michel-Ange où il fabrique des bijoux d'or et d'argent mais aussi de la ferronnerie dans le goût de l'époque. Il connaît rapidement le succès et travaille pour la riche clientèle du 16^e arrondissement. Il reçoit également des commandes de province et de l'étranger.

Il participe aux décors du paquebot « Le Paris » qui accostait au Havre.



A noter qu'Edgar Brandt a toujours éprouvé une certaine passion pour l'armement, et principalement l'armement léger.

La période de guerre (1914 / 1918)

En 1914, dès le début de la guerre, Jules et Edgar sont mobilisés dans l'Infanterie. Edgar rejoint son régiment, le 154^e régiment d'infanterie.

Après la bataille de la Marne (du 5 au 12 septembre 1914), la guerre s'immobilise dans la boue des tranchées.

Jules est blessé dès le mois d'octobre à côté de Beuvraigne. Il est envoyé en convalescence au château de La Motte à Lamblore, à proximité de La Ferté-Vidame, en Eure-et-Loir, transformé en hôpital. Il a bien compris l'objectif recherché par l'armée française : pouvoir répondre aux « minenwerfer », mortier léger de 76mm d'une centaine de kilos, utilisé par les Allemands.

Il se passionne alors pour l'étude de moyens d'attaque et de défense qu'il avait jugés insuffisants au front. Il dessine le plan d'un petit canon léger (obusier pneumatique) portatif d'une vingtaine de kilos. **Il fait concevoir l'arme par son frère, Edgar** et c'est ainsi un obusier pneumatique portable de 60 mm, à tir courbe et à culasse pivotante reposant sur un affût tripode de mitrailleuse qui voit le jour. L'idée est remarquée par la hiérarchie et, selon les versions, blessé et démobilisé ou détaché afin de pouvoir se concentrer à l'industrialisation de « son » invention, Edgar rentre à Paris.

Présenté au Grand Quartier Général sur le champ de tir de Maisons-Laffitte, il est agréé. La plaque signalétique du canon de tranchées Type B 1916 porte l'inscription « Breveté SGDG/E & J Brandt/Paris ».



Edgar se fera aidé du cinéaste Léon Gaumont pour la construction du prototype le l'obusier pneumatique.

Pour mener à bien la fabrication, Jules Brandt fait démobiliser Monsieur Fouilleret.



Instruction sur le mortier de 60 mm.

Dès janvier 1915, Jules créé, à **Crosne**, « les établissements Brandt », une usine pour la fabrication des obus pour cet obusier de tranchées, qui sera manufacturé ailleurs sous l'autorité d'Edgar.

Il achète le moulin de Villeneuve-Saint-Georges et loue à Monsieur Duplan des terrains dont il se portera acquéreur plus tard. Il construit des ateliers, une cantine, une pouponnière pour les femmes mères qui fabriquent les munitions et dosent la poudre des obus, le

sertissage, ...), des salles destinées à l'équipement en vêtements spéciaux de travail.

Dans une vingtaine de casemates (sortes de champignons en béton recouverts de terre pour en assurer le camouflage et la protection) étaient entreposées les munitions.

Pour assurer les transports, une petite voie ferrée reliait le moulin de Villeneuve-Saint-Georges à celui de Senlis en desservant tous ces « silos ».

Plusieurs centaines de femmes, de la commune et des villes avoisinantes, travaillent alors sur place.



Cet obusier sera perfectionné au cours des années de guerre ; utilisé avec une pompe à main ou avec des bouteilles d'air comprimé, il pouvait atteindre une tranchée d'un mètre de large à 100 mètres de distance.



Les essais et les expériences afin d'obtenir des modèles de canons et de projectiles plus performants, étaient faits à Issy-les-Moulineaux.

Après la guerre...

Après la guerre, la priorité est à la reconstruction et à l'industrie d'armement.

Dès 1919, Jules BRANDT lance « l'Eclairage Rationnel », entreprise de matériel électrique dont les P.T.T, les « Chemins de Fer » et les terrains d'aviation furent les meilleurs clients. Il installe également les fameuses fontaines lumineuses à Grenoble et à Luchon.

Edgar continue dans la fabrication d'armement et concevra, entre autre, le mortier Brandt de 81 mm, encore utilisé aujourd'hui. Mais, ferronnier d'art, il fabrique aussi la porte d'entrée de la Tranchée des Baïonnettes à Verdun, le socle de la Flamme du Souvenir à l'Arc de Triomphe, le monument de l'armistice à Rethondes,



Jules

Parmi les cinq usines que Jules créa, celle de Crosne occupa jusqu'à une centaine de salariés. Celle-ci installée dans le moulin SEUR, succéda à l'entreprise de fabrication des obus à ailettes.

C'est l'entreprise de Jules qui équipe le paquebot « Normandie » pour tout ce qui concerne l'électricité.

Parmi ses autres réalisations, citons, notamment :



un avion.

Avant le front populaire de 1936, il octroie les congés payés à ses ouvriers et, à l'occasion des fêtes de fin d'année, il organise une grande réception à laquelle tout le personnel est convié.


En 1946, il prend sa retraite, passe la main à ses fils et se retire dans sa maison de Draveil, « Sweet Home », dans laquelle il vécut plus de 40 ans.

Il présente au salon de Paris de 1949 un prototype de voiture révolutionnaire, la « Reine », carrosserie profilée, plancher à fond plat, bielles et cardans à rotules. N'ayant pu trouver de partenaires industriels, elle ne sera pas commercialisée, mais elle a ouvert la voie

à la Déesse (DS) de Citroën et ressemble à nos actuelles Renault Espace et Smart.

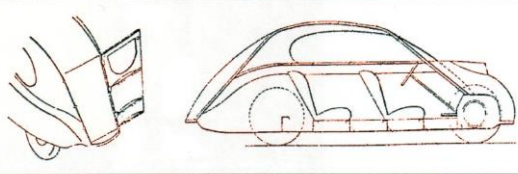
Voiture profilée de Charles-Emile-Jules Brandt par Reg Winstone
(re-découverte par Francis Metzger)

Quand Jules Brandt présente le prototype de sa révolutionnaire "Reine" au Salon de Paris de 1949, la lugubre austérité de la France d'après guerre fut illuminée par la stupéfiante apparition de cette berline aérodynamique dont les seules portes se situent à l'avant et à l'arrière, donnant accès à quatre sièges installés de chaque côté d'un passage central.



Joliment profilée, la "Reine" sur le stand Brandt du salon.

Le fait est que cette "Brandtmobile" n'est pas dénuée d'intérêt, outre sa carrosserie profilée, ses roues situées aux quatre coins du châssis, supprimant tout porte à faux, devaient en faire un véhicule assez maniable. Et que dire des planchers et fonds plats, habitabilité et aérodynamique garanties !



Son dessin est assez proche de celui du brevet déposé par son créateur, notez l'idée d'un accès arrière.

Elle était motorisée par un remarquable 760cm³ (ou 935 selon d'autres sources), deux temps, "à barillet", chaque cylindre abritant DEUX pistons opposés horizontalement, avec supports oscillants, et bielles et cardan à rotées.



Espace phénoménalement optimisé !



Le carter mesurait à peine 30 centimètres de bout en bout et 75 étonnants chevaux étaient annoncés - assez pour entraîner la Reine à 165 km/h.

Le brevet de ce moteur fut à l'origine déposé pour des usages militaires en 1946 par les Ets Brandt, société nationalisée mais fondée par son père Edgar (qu'idevint par la suite Hotchkiss-Brandt). Une version turbocompressée à injection fut envisagée, basée sur des brevets de guerre de la société mère.



Au salon, démonstration de l'accès à bord par Mr Brandt.

Avec sa boîte de vitesse épicyclique à six rapports, et son embrayage magnétique intégré, le moteur transversal entraînant les roues avant, laissait le plancher entièrement plat et n'occupait que 4% du volume total du véhicule.

La suspension était indépendante sur les quatre roues, avec barres transversales, les petits amortisseurs du type "caoutchouc", les freins bénéficiaient d'un double circuit, les roues en alliage léger et les quatre roues directrices achevaient d'en faire une voiture d'avant-garde.

Cette "Reine, délicieusement conçue, ne fut jamais produite, Mr Brandt ayant échoué à trouver les partenaires industriels nécessaires à son développement. Seul un géant de l'envergure de Citroën aurait pu consacrer ses équipes à ce genre d'auto, dans cette optique, peut-on dire que la Reine a ouvert la route (à) la Déesse (DS).

Mais regardez bien cette Brandt : sa silhouette monocoque, son intérieur monospace, et son moteur compact logé dans le plancher. Cela ne ressemble-t-il pas à un savant mélange de nos actuelles Renault Espace et Smart ?

Visionnaire Mr Brandt ? A mon avis aucun doute !

Lors du partage des biens, c'est sa fille Suzanne qui hérite de la propriété de Crosne en 1953. Vingt ans auparavant, elle avait transformé, avec son mari Léo TYERLINCK, l'usine de mécanique en entreprise de fabrication de meubles copies d'anciens. En 1963, Leur

fils Charles, garde l'entreprise. Il poursuit l'activité pendant 18 ans mais, faute de main-d'œuvre qualifiée, celle-ci finit par péricliter. Le moulin, quant à lui, sera revendu à Hutchinson-Loisirs en 1969 et transformé en appartements en 1983.

Jules a été nommé Chevalier de la Légion d'honneur (cote : 19800035/125/15802, archives de Fontainebleau)

Il décède le 23 octobre 1959 à 18 heures, à son domicile avenue de Villiers (aujourd'hui le Conservatoire de musique) à Draveil (Essonne). Il est enterré dans le cimetière de la ville.



Edgar



Dès 1919, Edgar reprend la ferronnerie et fait construire un nouvel atelier au 101, boulevard Murat. Il est considéré par les amateurs comme le plus grand ferronnier d'art du début du 20^e siècle. Il réalise des œuvres telles le portail du mémorial

de la tranchée des baïonnettes à Verdun, le bouclier du soldat inconnu sous l'Arc de Triomphe et les grilles du Château de Versailles.

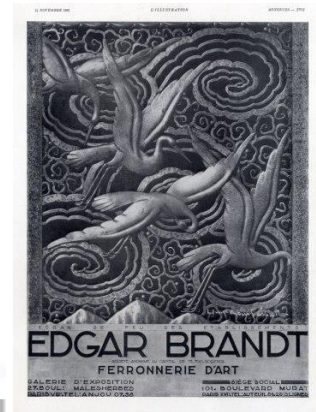
Très vite, il se place dans une logique artistique, bien sûr, mais également industrielle. Il souhaite produire en série en utilisant « l'outillage mécanique merveilleux que possède l'industrie » comme il le déclare en 1920, lors de l'inauguration de ses nouveaux locaux. « Réaliser perpétuellement des morceaux d'exception est marcher dans une voie sans issue » « il faut que l'inventeur de formes s'efforce de faire pénétrer dans l'ensemble de la nation le goût et le sentiment moderne ».

Ce qui permet principalement à Edgar de prouver l'étendue de son talent est l'organisation de *l'Exposition internationale des arts décoratifs et industriels modernes*, en 1925, sur l'Esplanade des Invalides. Il est le grand ferronnier de l'exposition et forge les portes d'entrée, face au pont Alexandre III, collabore avec Emile Ruhlmann dans le Pavillon d'un collectionneur, le pavillon d'une ambassade française et possède son propre pavillon où il expose ses œuvres.

Dès la fin de l'exposition, il ouvre une galerie boulevard Malesherbes puis une seconde à Londres. Edgar est aussi, à partir de ce moment, galériste.



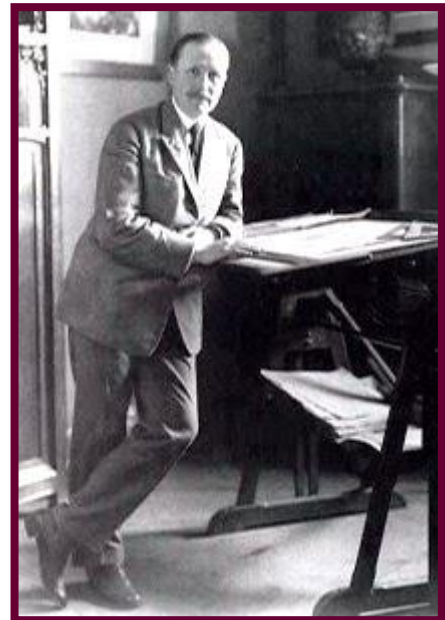
© ADAGP, Paris, 2013



Il fonde également une succursale « Ferro Brandt » à New York. Sa notoriété est mondiale.

Malheureusement, la crise mondiale de 1929 s'installe durablement. Les commandes baissent et Edgar conçoit et fabrique moins.

Outre la crise, notre artiste a d'autres préoccupations : les autorités militaires l'ont contacté pour qu'il participe à un concours sur la conception d'une arme d'accompagnement pour l'infanterie.



C'est ainsi qu'il met au point, entre autres, le mortier Brandt de 81mm. Sa carrière sera dès lors quasiment consacrée à l'armement.

Les commandes affluent de toute part. L'usine du boulevard Murat, qui a profité du succès des armes, devient trop petite. Edgar rachète alors l'usine de l'avionneur Emile Dewoitine, à Châtillon-sous-Bagneux, en 1931 et la fait agrandir entre 1931 et 1933.

L'essor de l'activité armement est tel que le Front populaire décide de nationaliser l'entreprise fin 1936.

Avec l'indemnisation qu'il perçoit, Edgar achète, dès 1938, de nouvelles usines à Nantes, Jurançon, Tulle, Laval et la Ferté-Saint-Aubin. Avec la chute du Front populaire, les productions d'armement reprennent.

Pendant la seconde guerre mondiale, Edgar se réfugie en Suisse, évitant ainsi tout risque de collaboration. Il contribue alors à l'équipement de l'armée fédérale. Les usines françaises cessent leur activité. A la libération, elles ont perdu toute leur valeur et sont cédées. En 1949, l'industriel n'a plus aucune responsabilité dans la *Société Nouvelle des Etablissements Brandt* qui se diversifie dans l'électroménager. Son nom sera toutefois donné aux appareils qui seront commercialisés.

Nos sources ne mentionnent aucune femme dans la vie d'Edgar.

Edgar Brandt meurt à Genève, le 8 mai 1960, à l'âge de 80 ans.



Jules et Edgar Brandt : deux frères, deux visionnaires, deux inventeurs, deux industriels, deux artistes qui ne se sont jamais départis de leur gentillesse et de leur humanité.

Ils ont marqué l'histoire de la France et celle de Crosne