



MOROP Inform

ANNÉE 2004 NUMÉRO 1

SEPTEMBRE

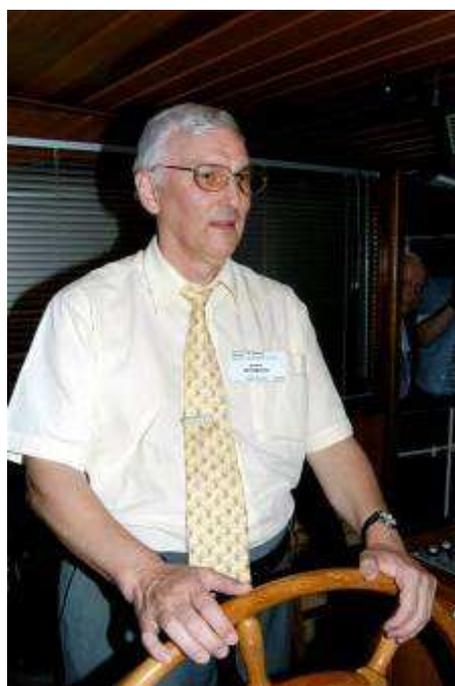
DANS CE NUMÉRO

Naissance du MOROP	2
1 ^{er} congrès	3
51 ^{ème} congrès	3
94 ^{ème} séance CT	5
MOROP Internet News	7
Billet d'humeur	8
Nouveau Groupe au BDEF	10
Galerie Photo	11

Le mot du Président

Le congrès 2004 de Brigue approche à grand pas et il marquera les 50 ans d'existence du MOROP malgré son numéro 51. Un demi siècle déjà, pendant lequel se sont succédés des volontaires de tous pays européens qui ont travaillé ensemble dans les différentes commissions afin de faire progresser les normes de modélisme NEM.

Vous lirez dans ce numéro un peu spécial, il faut bien marquer l'événement, quelques réflexions de collaborateurs du MOROP qui ne sont pas dénuées de bons sens. Certaines idées méritent de se poser des questions. En effet, ces derniers temps le MOROP s'est un peu reposé sur ses lauriers. D'autre part nous manquons de collaborateurs efficaces et la relève est difficile à obtenir. Il semble que le travail bénévole devienne une denrée rare !



Le Président à la barre !

Photo : J. Trèves

Je laisserai donc la place et la plume aux autres tout en souhaitant à tous les participants un excellent congrès des 50 ans de notre fédération européenne.

Je souhaite encore longue vie au MOROP et à ses collaborateurs en les remerciant pour la somme de travail accompli.

Votre président,
Michel Broigniez

Secrétaire Général

Le MOROP cherche de toute urgence une personne bilingue Français/Allemand ou Allemand/Français afin de remplacer notre secrétaire général démissionnaire. Si vous êtes intéressé par

le travail bénévole en groupe, le modélisme et les normes NEM, que de plus vous vous sentez capable de traduire les propos en réunions en direct, nous attendons votre collaboration

avec joie.

Veuillez prendre contact avec le président Michel Broigniez à l'adresse :
president@morop.org

Naissance du MOROP

LES PRÉMICES

Frankfurt am Mein, octobre 1949.

À la sortie de la 2ème guerre mondiale, on a vu en Allemagne la renaissance de vieux clubs et de nouvelles créations. Six clubs se sont réunis le 29/10/1949 à Frankfurt pour fonder le(la) VDMEC (Verband Deutcher Modell-Eisenbahn Clubs) en français : « Fédération des Clubs Allemands de Modélisme Ferroviaire »

Une des premières décisions a été d'entreprendre la réalisation de normes de modélisme ferroviaire, avec la participation des éditeurs et industriels favorables à cette idée, avec déjà la perspective d'un élargissement à toute l'Europe.

Stuttgart, août 1950.

Pour la discussion des premiers projets de normes, le VDMEC a organisé une réunion d'une dizaine de délégués de clubs et fabricants d'Allemagne, plus, premier témoignage de l'ouverture européenne, un invité français, M. Girod-Eymery, auteur et spécialiste réputé.

Pendant l'année 1951, il y a eu une certaine émulation, qui s'est rapidement transformée en collaboration, entre le groupe du VDMEC, principalement avec Siegfried Staegemeir de Köln, élaborant des normes appelées « MONO », et le Pr Arald Kurz de Dresde qui travaillait sur des normes très voisines appelées « NORMAT ». Et les études techniques et fondamentales de Franz Möller de Berlin, toujours reprises dans l'ac-

tuelle NEM 001, ont servi de point de départ pour tous les travaux de normalisation ultérieurs.

Ruedesheim, septembre 1952.

Toujours organisée par le VDMEC, qui a élargi ses invitations, il y a eu présence de délégués des pays suivants : A, B, CH, D, DK, F, I.

C'est là qu'a été choisi le nom de « NEM » (Normes Européennes Modelfer) prononçable sans déformation dans toutes les langues. Et le Dr Briano de Gênes a préconisé la formation d'une structure européenne qui aurait plus de poids, en regroupant les Fédérations Nationales (à créer là où elles n'existent pas encore).

L'idée du MOROP était lancée.

Munich, septembre 1953

Le VDMEC a profité de la tenue à Munich d'une grande exposition sur les transports pour y organiser une nouvelle réunion de normalisation. Et les délégués présents ont aussi discuté et décidé de la création d'une fédération européenne à la prochaine session en Italie. Un groupe de travail international a été constitué pour préparer les statuts.

LA NAISSANCE

Gênes, septembre 1954.

C'est là qu'est née officiellement notre fédération européenne, avec l'adoption des

statuts et en choisissant la dénomination « MOROP » adoptée par 6 voix contre 2. Ci joint la liste des délégués participants, qui était annexée au compte rendu de Gênes.

C'était le premier congrès MOROP d'une histoire qui a maintenant dépassé le demi-siècle. Et pendant ces 50 ans, des bonnes volontés se sont succédées et ont accompli une somme de travail considérable pour organiser les structures administratives, pour les laborieuses études et mise au point des normes, et pour la préparation des congrès annuels accompagnés de visites et voyages souvent exceptionnels.

Vienne, août 1955.

Cette deuxième réunion du jeune MOROP a établi la tradition des grands congrès qui s'est perpétuée jusqu'à nos jours. Et c'est depuis Vienne que le MOROP regroupe aussi les Amis des Chemins de Fer ainsi que ceux des Secondaires et Touristiques.

C'est en ma qualité de témoin dès Munich en 1953, et présent à Gênes en 1954 pour la naissance du MOROP, puis à la plupart des réunions pendant 40 ans (quel travail, mais aussi beaucoup de satisfactions et d'amis) et à partir de mes souvenirs et archives personnelles, que j'ai rédigé cette chronique.

Je me limiterai là, comptant sur d'autres pour raconter des anecdotes sur les 50 MOROP auxquels il faut ajouter les sessions intermédiaires des Comités Central et Technique, plus des réunions spé-

(Suite page 3)

« Une des premières décisions a été d'entreprendre la réalisation de normes de modélisme ferroviaire, avec la participation des éditeurs et industriels »

Liste des participants au 1^{er} congrès

FÜCHSEL	Hanovre	Allemagne	SCHOLZ	Vienne	E.Ö.M.E.C.
LEUTLOFF	Östlich	Allemagne/Espagne	PLOYER	Vienne	E.Ö.M.E.C.
BRIANO	Gênes	F.I.M.F.	SCHMIDT	Vienne	E.Ö.M.E.C.
STAEGEMEIR	Cologne	VDMEC	WEITBIRINGER	Vienne	E.Ö.M.E.C.
FRIEDRICH	Dortmund	VDMEC	SCHMACHTL	Frontenhausen	
FOURNEREAU	Auray	FFMF	MOSER	Salzbourg	EMC
DAVID	Lyon	FFMF	WERDER	Saint Galle	SVEA
MERCIER	Lyon	FFMF	De CUYPER	Bruxelles	FBMF
RABARY	Orléans	AFAC	HERMAN	Bruxelles	ABAC
STEFFENSEN	Copenhague	DMJK	SOMMERFELDT	Göppingen	MEC
KÜHN Kurt	Munich	MEC	GOTHE	Lobberich	Rekal
KÜHN Karl	Oberkochen	MEC			
GASTER	Berlin	DNA			
WENZEL	Vienne	E.Ö.M.E.C.			
BINDER	Vienne	Journal Eisenbahn			

Plus 15 membres de la FIMF

Naissance du Morop

(Suite de la page 2)

cialisées sur des problèmes administratifs ou techniques (en particulier le groupe « Électrique »).

Et je forme des vœux pour un long et profitable avenir au MO-

ROP.

Paul DAVID, membre fondateur de la FFMF et du MOROP, membre d'honneur du MOROP.

Paul DAVID

Photo : J. Trèves



Avec son 51^{ème} congrès le MOROP fête ses 50 ans

Le MOROP vous invite cette année à Brigue (CH) et la région du haut Valais pour son 51^{ème} congrès.

En 1954 quelques modélistes convaincus et engagés de plusieurs pays d'Europe se réunirent et se fixèrent comme but principal de créer des normes pour le modélisme ferroviaire. Pouvoir exploiter un réseau et faire rouler une locomotive de la firme "X" sur des voies de "Y" avec des wagons de

"Z", telle était leur ambition. Les normes NEM qui en découlèrent sont aujourd'hui au nombre de 95. Elles ne sont pas seulement utilisées en Europe mais aussi au Japon et en Chine où beaucoup de firmes font produire leurs modèles.

Les congrès annuels sont l'occasion de rencontres amicales entre amateurs de chemin de fer de différents pays.

Après le 50^{ème} congrès de Dresden en 2003 magnifiquement organisé par les amis du SMV, nos amis de l'ASEA - SVEA nous invitent cette année dans LE pays ferroviaire par excellence, j'ai nommé la Suisse. Le lieu du congrès, Brigue, ainsi que les magnifiques paysages environnants promettent de beaux voyages en perspective. Brigue à la croisée de routes commerciales alpines nous montre encore son

(Suite page 4)

Avec son 51^{ème} congrès le MOROP fête ses 50 ans



(Suite de la page 3)

Stockalper Palace construit au 17^{ème} siècle, preuve s'il en faut de cette force commerciale.

Locarno : gare des Centovalli

Photo : J.Trèves

Aujourd'hui se rencontrent à Brigue des lignes ferroviaires importantes, comme le bien connu Berne – Lötschberg – Simplon BLS, transversale Nord – Sud vers l'Italie. La ligne CFF de la vallée du Rhône par Montreux vers Genève, ainsi que la voie métrique du Furka – Oberalp (FO) et la ligne de Brigue – Viège – Zermatt se rencontrent ou partent de Brigue. Les deux lignes à voie métrique fusionnèrent en 2003 et formèrent ainsi la nouvelle compagnie du Matterhorn (Cervin) – Gotthard - Bahn (MGB). En septembre

1993 Brigue fut envahie par une coulée d'eau et de boue suite à des pluies diluviennes qui dévalèrent littéralement dans la vieille ville et le quartier de la gare. Les voies du FO et du BVZ furent ainsi recouvertes

d'une épaisse couche de boue et de gravats.

Les amis de l'ASEA - SVEA ont eu certainement quelques

difficultés à mettre sur pied un programme d'une semaine, alors que la région est tellement "riche" et intéressante que l'on peut y rester facilement 3 semaines !

Permettez-moi de vous décrire quelques unes des "délicatesses" :

Ainsi notre chemin nous conduira le 7 septembre dans la large vallée du Rhône vers le lac Léman et son climat subtropical. Après la visite du Swiss-Vapeur-Parc au Bouvet, un choix cornélien se posera aux participants à Aigle d'où partent trois lignes métriques plus intéressantes les unes que les autres à l'assaut des sommets environnants. Comme à la construction de ces lignes il n'existait pas de NEM impérative, ces trois compagnies ont un système d'alimentation et de crémaillère différents, avec le désavantage de ne pouvoir s'échanger le matériel.

La journée du 8 septembre nous conduira vers la reine des montagnes, le Cervin. Au départ de Viège (Visp) notre train spécial tracté par une "crocodile" nous emmènera par l'étroite vallée de la Viège comportant des tronçons à crémaillère vers Zermatt. Cette cité renommée est interdite aux voitures automobiles. Près de Randa nous utiliserons un itinéraire dévié suite à un fort glissement de terrain en avril 1991 à la suite duquel la route et la ligne de chemin de fer furent détournées. Un spectacle hors du commun nous attend avec le voyage vers le Gornergrat à

3089m avec le chemin de fer du même nom et les sommets impressionnants des 4000 tels que le Monte Rosa, Jumeaux, Breithorn, Matterhorn (Cervin), Weisshorn, Dom et beaucoup d'autres.

La visite du tunnel annoncée pour le 9 septembre ne se passera pas uniquement dans un "trou noir". Dès le départ de Brigue nous traversons un tunnel de +/- 20km qui nous fera traverser le massif du Simplon. Lorsque nous reverrons la clarté nous serons en Italie. A Domodossola nous changerons de train pour emprunter une voie métrique qui nous conduira vers le Tessin suisse à travers la vallée des ... "Cent vallées" par le chemin de fer des "Centovalli". La ligne traverse cette vallée truffée de chutes, ponts et tunnels pour arriver à Locarno à 205m d'altitude. Malgré que la gare des Centovalli soit juste au-dessous de celle des CFF, il convient de sacrifier 10 minutes de marche pour admirer le lac Maggiore.

Avec les CFF nous gravirons la rampe sud du Gotthard jusqu'à Airolo à 1140m d'altitude, gare CFF la plus haute du réseau, juste à l'entrée du tunnel du Gotthard. La grande différence de hauteur est vaincue par des tunnels hélicoïdaux en trois étages dans la Biascina. Un monument commémoratif en gare d'Airolo rappelle les 10 ans de dur labeur qui permit le premier franchissement des Alpes suisses en 1882. Dès la sortie de ce tunnel long de 15

(Suite page 5)



Avec son 51^{ème} congrès le MOROP fête ses 50 ans

(Suite de la page 4)

km nous entrons en gare de Göschenen où nous changerons de train en empruntant la ligne à crémaillère des Schöllenen vers Andermatt. De là nous reprendrons la ligne du MGB (ex-FO) vers Brigue et la vallée du Rhône par celles du Uri et de Goms. Une fois de plus la locomotive et les voitures emprunteront la crémaillère en toute sécurité.

Aucun amateur de train ne peut rester insensible devant le grand chantier du tunnel de base du Simplon que nous visiterons la 10 septembre à Raron. Ces travaux gigantesques des tunnels de bases du Simplon et du Gothard démontrent l'intelligence des amis suisses qui par cette attitude écologique ont adopté une solution au transport futur. La Suisse ne possède pas d'industrie de poids lourds

accompagné de puissant lobby.

Même si le programme ne propose pas de spectacle vapeur, ce 51^{ème} congrès offrira une semaine riche en événements ferroviaires et la rencontre d'amis et de différents amateurs de pays européens.

Olaf Herfen – Membre d'honneur du MOROP et du BDEF (D).

Traduction : Michel Broigniez

Compte-rendu de la 94^{ème} séance de la commission technique à La Spezia (I)

A l'invitation de la fédération italienne FIMF, la session de printemps de la Commission Technique s'est déroulée du 7 au 9 mai 2004 à La Spezia. Elle a rassemblé les représentants de 13 fédérations : A, B, CH, CZ, D(BDEF), D(SMV), DK, F(GEMME), F(FMF), H,I, NL(NVBS), NL(NMF), P (par un pouvoir) .

La réunion a également accueilli Messieurs Bräuninger (ROCO) et Seewald (Tillig) en tant que représentants de l'industrie. Dans les points de l'ordre du jour du compte-rendu figurent diverses questions sur l'établissement et la diffusion des documents par voie électronique ou postale classique, de même que sur leur archivage. Une solution pratique pour l'avenir doit être recherchée, en collaboration avec le CC, en tenant compte des besoins actuels Il a été encore constaté des différences entre les normes sur support papier et celles sur support numérique. Il a été décidé que c'est la version imprimée qui doit servir de référence et que les erreurs relevées devront être corrigées

(avant Brigue).

Vous trouverez ci-après la liste détaillée de toutes les décisions prises en séance et/ou les révisions en cours des normes.

NEM 004 : Label MOROP

Un projet de procès-verbal de réception a été présenté et discuté.

Il s'en est suivi une discussion approfondie sur les conséquences que peuvent entraîner un tel document.

NEM 010 : Echelles, rapports de réduction, écartement

La modification proposée de l'ordre de présentation du tableau et de la prise en compte de l'échelle II a été adoptée à la majorité.

La demande de modification du libellé des écartements avec des

chiffres arabes en place des chiffres romains a été refusée tout comme l'introduction d'un écartement de 4,5mm.

Plusieurs textes explicatifs sont rédigés de manière plus claire et les notes de pied de page sont complétées pour quelques pays qui s'écartent de la norme actuelle. Décision à prendre à Brigue.

NEM 103: Gabarit de libre passage en courbe NEM 112: Entraxe des voies

Dans les deux normes, l'échelle II sera mise à jour en fonction de ce qui a déjà été décidé pour les valeurs du gabarit de libre passage en alignement de la NEM 102. Décision à prendre à Brigue.

NEM 314: Essieu de matériel remorqué à pointes

(Suite page 6)

A l'invitation de la fédération italienne FIMF, la session de printemps de la Commission Technique s'est déroulée du 7 au 9 mai 2004 à La Spezia.

Compte-rendu de la 94^{ème} séance de la commission technique à La Spezia (I)



Excursion cinque terre

Photo : M. Broigniez

« Nous avons été émerveillé par le dynamisme et le savoir-faire consacré à la restauration du matériel du musée. »

(Suite de la page 5)

Les longueurs d'entre-pointes des essieux retenues par les différents fabricants peuvent être maintenant comparées dans le rapport. Dans la suite des travaux on évaluera si il est important de réviser les dimensions de la norme et si une possibilité d'unification pourra être trouvée.

NEM 362, 364: Boîtier pour tête d'attelage interchangeable

La NEM 362 sera étendue avec l'intégration d'une tête d'attelage pour l'échelle 0 en liaison avec celle pour l'échelle S qui était pour le moment décrite dans la NEM 364. On peut donc supprimer la NEM 364. Décision à prendre à Brigue.

NEM 651: Interface électrique Petite Version (S)

Rien de nouveau. Reporté à Brigue

NEM 656: Boîtier pour tête d'attelage électrique de l'échelle HO, version

externe

Aucune proposition nouvelle n'a été faite. L'objection émise lors de la précédente session au sujet de la réalisation pratique a été entre temps levée avec l'aide du SMV et les connaissances acquises ont été intégrées au projet de norme. Décision éventuelle à Brigue.

Groupe de travail sur le bus de commande

Les fonctions élémentaires d'un chemin de fer modèle ont déjà fait l'objet d'un exposé ici même. La seule nouveauté est que l'on peut malheureusement constater une faible participation des autres pays et un désintérêt des modélistes ferroviaires.

La discussion sur la forme écrite des fiches de détail du « Catalogue des fonctions élémentaires d'un réseau modèle » montre à l'évidence le besoin d'élargir le concept. C'est pourquoi, on utilisera désormais le titre « Cahier des charges pour la commande d'un réseau ferroviaire modèle ». La Foire de Nuremberg semble être le moment le plus favorable pour en discuter avec les fabricants et la presse spécialisée (Ferpress).

NEM 800: Normes sur les époques

A titre purement informatif, les normes spécifiques NEM 801A, 802B, 804CH, 806D sont disponibles dans leur édition 2003. D'autres normes nationales sur les époques (I, F CZ, DK, NL) sont disponibles soit dans la langue du pays concerné, soit dans

l'une des langues officielles (D,F) ou encore comme un simple document de travail et seront complétées avant Brigue.

NEM concernant les essieux et la voie:

Une proposition de révision permettant éventuellement d'affiner les dimensions de l'épaisseur des roues et/ou de l'ornièrre de guidage dans les zones d'aiguillage, tout en assurant la compatibilité avec les valeurs actuelles, doit être vérifiée. Il a été décidé à l'unanimité que la proposition sera étudiée dans ses moindres détails par un groupe de travail.

Un additif bienvenu à l'ordre du jour de la réunion a été une petite excursion dans la région de « cinque terre » avec la possibilité de visiter les installations du Musée national dans les dépendances de la gare de San Stefano ainsi que le dépôt. Nous avons été émerveillé par le dynamisme et le savoir-faire consacré à la restauration du matériel du musée. Le point d'orgue de la présentation aura été la visite du Club de modélisme ferroviaire situé dans un ancien poste d'aiguillage des FS dans la gare de Carrara.

En guise de conclusion, il me reste à remercier nos amis italiens qui nous ont servi de guides, accompagné de mes vœux de succès pour d'autres activités dans notre hobby.

Hermann Heless, Directeur CT

Traduction : Jack Trèves

MOROP Internet News

Bienvenue dans cette nouvelle rubrique du Morop Inform, destinée à vous tenir au courant de l'outil informatique et internet au sein de notre organisme.

Le 1er janvier 2005, le site du MOROP <http://www.morop.org> fêtera ses 5 années d'existence. Je profite de l'opportunité de cet anniversaire afin de dresser un petit bilan de l'œuvre accomplie depuis le jour, où j'ai décidé d'offrir ma modeste contribution aux travaux du MOROP en créant son premier site officiel.

Que de chemin parcouru depuis lors :

- création des pages du site en allemand et en français ;
- création d'adresses e-mail du domaine MOROP pour tout ses acteurs ;
- création de « MOROP PROTECTED » pour les communications et mises à disposition de documents à diffusion restreinte ;
- création des pages du site en anglais ;
- la quasi totalité des NEM sont en ligne ;
- le Morop-Inform apparaît sous forme informatique ;
- les congrès et réunions de printemps font l'objet d'une couverture photo répercutée très rapidement sur le site ;
- nous pouvons mettre un visage sur la plupart des noms des acteurs du MOROP ;
- l'élaboration des documents se fait beaucoup plus rapidement grâce à l'envoi des fichiers par e-mail ;

- les transmissions de documents, autrefois soumises aux lenteurs de la poste, se font instantanément ;
- les annonces d'événements sont quasi instantanées et leur répercussion dans les médias s'en trouve facilitée.
- répertoire des fédérations nationales.

Pourtant, tout n'est pas rose, comme toute technologie, celle-ci a des points faibles, des failles, des capacités non exploitées. Quels sont donc ces aspects qui freinent l'avancement de notre outil de communication ?

L'informatique en tant que telle est parfois encore perçue comme le monstre du Loch Ness et tel un iceberg, on en voit souvent que la face visible, la partie la plus médiatisée. Pourtant, l'informatique est un outil de travail, au même titre que la machine à écrire le fut en son temps. Et comme tout nouvel outil de travail, il est parfois mal perçu, parce que mal connu et mal utilisé, il suscite parfois même des craintes. L'informatique et le réseau de communication qu'est Internet sont des outils qui ouvrent des perspectives inconnues auparavant. Retenons surtout que ce sont des moyens, et non des buts ; cessons de les voir comme des gadgets qu'ils ne sont plus depuis pas mal de temps déjà.

Le spam est le terme qui désigne le courrier e-mail non sollicité. Il est l'équivalent électronique de la publicité qui envahi nos boîtes aux lettres postales, nos programmes TV ; notre vie, notre quotidien. Comme toute publicité, parfois elle se révèle être utile, mais sou-

vent, elle nous agresse et suscite en nous un sentiment de rejet. En tant que gestionnaire de notre système de mail, je reste attentif à ce type de message et met en oeuvre tous les moyens à ma disposition afin de limiter au maximum leur impact sur nos communications.

Certains d'entre nous, par manque de temps, par méconnaissance ou par crainte d'être dépassé, ne perçoivent pas encore l'intérêt de l'utilisation de l'outil informatique. Pire, j'ai même entendu qu'il avait été proposé un archivage papier des documents du MOROP ! A l'heure où toutes les administrations, les collectivités, les scientifiques, les bibliothèques, les firmes commerciales, cherchent à numériser, à informatiser leur parfois impressionnantes archives ; au MOROP on préconiserait un retour de 30 ans en arrière ? Il est évident que ceci est tout bonnement impensable, inutile et dangereux.

Ayant dispensé des formations informatiques à de nombreuses personnes de tous âges, j'ai pu observer que ce type de réaction émanait souvent de personnes devant être rassurées, se sentant dépassées et se raccrochant à ce qu'elles pensent être une valeur sûre, une valeur refuge : le papier. Ce genre de réaction disparaît une fois que la personne a pu se former correctement aux outils informatiques. C'est pourquoi, je n'y attacherai qu'un intérêt tout relatif et anecdotique.

Retenez que les archives numérisées du MOROP (NEM, comptes-rendus, statuts, photothèque, site
(Suite page 8)

« Le 1er janvier 2005, le site du MOROP <http://www.morop.org> fêtera ses 5 années d'existence. »

MOROP Internet News



Philippe MATYUS

(Suite de la page 7)

web.) se retrouvent aujourd'hui au quatre coins du monde, sous forme de copies de sauvegarde dans différents ordinateurs, sur différents disques durs et sur CD-ROM.

Petit inventaire : au risque de me tromper en sous estimant leur nombre, je compte un minimum de :

2 copies sur le serveur qui nous héberge aux USA;

2 copies chez notre président au Luxembourg ;

3 copies chez moi.

Qui dit mieux ?

Retenez que je suis à votre entière disposition pour n'importe quel problème informatique qui toucherait à votre e-mail, votre accès à nos sites web ; public et d'accès protégés. Si par votre fonction, par nécessité ponctuelle ou tout autres motif, vous aviez besoin d'une adresse e-mail, de publier un avis sur le site : une seule adresse philippe@morop.org ou un numéro de téléphone +32 10

65 00 55.

Enfin, je tiens tout particulièrement à remercier les personnes suivantes pour le support constant qu'elles m'apportent dans la mission que vous m'avez confiée : Jack TREVES (hébergement de site) et Jim van RIESSEN (traduction anglaise).

Bien à vous.

Philippe L. M. MATYUS

Votre Webmestre.

« Il est à craindre que ces principes fondamentaux n'aient été un peu oubliés au cours des années ».

Avertissement : Ce texte est uniquement le reflet des réflexions de son auteur. Il n'engage en aucune façon les instances dirigeantes du MOROP.

L'auteur faisant lui-même partie des ces instances, il ne connaît que trop bien tout le dévouement et l'énergie des membres du CC et de la CT pour essayer de faire avancer les choses.

Le MOROP fête cette année ses 50 ans d'existence, mais cet événement passe complètement inaperçu, aussi bien dans les activités du 51ème congrès de Brigue que dans la presse spécialisée. Ce constat est dommageable mais il n'est pas surprenant. En effet si dans les années qui ont suivies sa création le MOROP correspondait à une véritable attente des modélistes européens, il n'en ait malheureusement plus de même de nos jours.

Les fondements du MOROP qui sont inscrits dans ses statuts sont les suivants :

1. Favoriser la collaboration et l'échange des expériences entre les membres.
2. Développer et renforcer les relations amicales entre les associations ferroviaires internationales, des administrations ferroviaires, de l'industrie de la grande traction et de celles des modèles réduits ainsi qu'entre la presse spécialisée.
3. Défendre les intérêts liés à ses activités devant les organes législatifs européens.

Il est à craindre que ces principes fondamentaux n'aient été un peu oubliés au cours des années. De nos jours il ne reste plus guère que deux activités au MOROP, l'établissement et la mise à jour des NEM et l'organisation d'une semaine de voyages à thème ferroviaire improprement appelé congrès. Le monde ferroviaire européen s'est profondément modifié et

restructuré ces dernières années et c'est malheureusement encore plus vrai pour le modélisme ferroviaire européen où l'on a assisté à des fusions, des faillites qui ont fait que même des grands pays comme la France ou l'Italie n'ont plus d'industries de modélisme ferroviaire nationale. Mais il y a une institution ferroviaire européenne qui est restée à l'écart de tous ces bouleversements, c'est le MOROP. Une phrase que l'on entend souvent prononcer est très significative : « Il y a 50 ans que l'on fait comme cela au MOROP et il n'y a pas de raisons de changer ».

Même les dernières activités sont plus ou moins en voie d'extinction. Les NEM n'intéressent plus personnes. Les modélistes ignorent pour la plupart leur existence et les industriels n'y trouvent plus d'intérêts. La dernière NEM qui a été réellement appliquée

(Suite page 9)

Billet d'humeur : La Belle au bois dormant

(Suite de la page 8)

et celle du « Boîtier pour tête d'attelage interchangeable de l'échelle HO » qui remonte tout de même à près de 10 ans. Depuis les sujets abordés n'ont suscité que peu d'écho auprès des industriels qui pour la plupart non seulement n'assistent plus aux réunions techniques, mais ne prennent même pas la peine de répondre lorsque l'on les interroge. Il est vrai que la CT en est réduit à envisager une mise à jour de certaines normes pour essayer de suivre les industriels qui ne les ont pas respectées. C'est la négation même de la notion de norme. Plus grave on constate que les industriels même concurrents peuvent s'entendre et définir entre eux de nouvelles normes sans même en tenir informé la CT (par exemple la nouvelle interface SUSI en commande digitale). L'industrie européenne est aujourd'hui tournée vers le seul marché qu'elle considère encore prometteur le marché US (une simple visite de la foire de Nuremberg est édifiante). Elle est donc plus intéressée par les « Standard Practices » du NMRA que par nos NEM.

La commande numérique est l'un des autres sujets qui intéressent au plus haut point les industriels européens. Là aussi on ne peut que constater que le MOROP est totalement absent. Ce n'est pas les nouvelles NEM 650 qui peuvent faire illusion, surtout lorsque la première phrase écrite dans ces NEM est que c'est la version anglaise du NMRA qui fait foi. Le MOROP n'a jamais été en mesure de participer activement à l'élaboration des normes DCC, faute de moyens et de connaissance.

En ce qui concerne l'intérêt des modélistes pour les NEM, la situation est pratiquement identique. Au mieux les modélistes les igno-

rent totalement, au pire ils pensent qu'elles ont été faites pour les empêcher de pratiquer leur hobby (cette phrase a été entendue sur un très grand groupe de discussion francophone consacré au modélisme ferroviaire). La façon de pratiquer le modélisme ferroviaire a évolué vers un plus grand réalisme. Les modélistes sont demandeurs de normes fines et une fois de plus c'est le NMRA qui vient d'intégrer des normes ProtoXX dans ses RP.

Quelle est la réponse apportée à cette demande par le MOROP : l'étude d'un « bus de commande universel ». C'est un projet très ambitieux qui se propose de définir logiquement et matériellement un bus universel auquel pourrait se raccorder les différents systèmes de commande existant tant numérique qu'analogique. Le groupe de travail qui pilote ce projet se plaint du peu de participation des fédérations étrangères et des modélistes. Cela est certainement dû à un manque d'intérêt, mais aussi et surtout à une communication inexistante.

Un congrès est une réunion de personnes qui échangent leurs idées sur certaines questions et qui se communiquent le résultat de leurs recherches. Les congrès actuels du MOROP sont loin de répondre à cette définition. La partie dialogue et échange a complètement disparu, il ne reste que la partie touristique. La courbe d'évolution du nombre de participants est en diminution constante (sauf exception, lorsqu'un programme exceptionnel est mis sur pied). On ne peut que constater que ce sont toujours les mêmes participants qui assistent au congrès, leur nombre ne peut aller qu'en diminuant si il n'y a pas de renouvellement. Le congrès du MOROP doit redevenir la grande

manifestation ferroviaire européenne et cela ne peut se faire qu'en adaptant son contenu et surtout en en faisant la publicité.

Les Fédérations nationales devraient pouvoir dialoguer ensemble et s'aider mutuellement. Ce bulletin de liaison devrait être un lieu d'échanges. Il n'en est rien et pire on a même vu une grande fédération critiquée publiquement l'organisation d'un congrès avant même sa tenue.

Le MOROP s'est endormi tout doucement. Il s'agit maintenant de le réveiller et rapidement car c'est la survie même du MOROP qui est en jeu. Comme toute espèce menacée, le MOROP doit évoluer et s'adapter à son nouvel environnement. Ce n'est pas propre au MOROP, tous les acteurs du monde du modélisme ferroviaire en sont là également.

Les deux plus gros problèmes à résoudre sont les moyens (financiers et humains) et l'image de marque. Les deux sont d'ailleurs liés. Si le MOROP retrouve sa place et redevient un nom reconnu par tous les modélistes, il sera beaucoup plus facile de trouver de nouveaux moyens. La demande aujourd'hui n'est plus d'édicter des normes, mais d'assurer la promotion de notre hobby le modélisme ferroviaire. Les structures actuelles du MOROP ne sont pas du tout adaptées à cela. Ce n'est même plus une commission de modernisation des directives de congrès qu'il faudrait, mais bien une commission de modernisation tout court.

Il est d'ailleurs curieux et inquiétant de constater le peu d'intérêt manifesté pour participer à cette commission. Il est paradoxal de constater que pratiquement plus

« Un congrès est une réunion de personnes qui échangent leurs idées sur certaines questions »

(Suite page 10)

Nouveau groupe de travail au BDEF



Gerhard Bayer

Photo : J.Trèves

Hanovre : Dans sa séance des 26/27 juin 2004, le comité du BDEF a décidé de mettre sur pied un nouveau groupe de travail, pendant du groupe de travail E. Ce nouveau groupe sera spécialisé pour la partie mécanique, dynamique et statique des réseaux modèles. Ce groupe travaillera principalement sur les normes mécaniques actuelles (projets).

Le comité décida à l'unanimité de nommer M. Bernhard Rieger au poste de responsable de ce groupe AGBM (acronyme allemand). Son expérience dans ce domaine le prédestinait sans aucun doute à cette responsabilité. Cette fonction est directement liée à celle du groupe de

travail AKM sous la direction de M. Bernd Waterholter.

Fin juillet une réunion de travail a été tenue par le nouveau groupe AGBM en vue des futures activités du BDEF à la prochaine commission technique du MOROP.

Bernhard Rieger entend mettre sa fonction plus spécialement au service des normes mécaniques. Des normes existantes doivent être revues, mais aussi de nouveaux projets devront être étudiés, par exemple une norme concernant les cotes des quais et rampes de chargement. Le groupe de travail AGBM a pris aussi contact avec d'autres communautés d'intérêts ou de clubs, entre autres les

groupes d'intérêt de l'échelle II et du DBC - D

(DampfbahnClub D ou Club de vapeur vive allemand) qui s'occupe de normes pour les échelles plus grandes que le I (ou I). Il y a dans ce domaine un manque dans les NEM. Pourquoi alors ne pas arriver ensemble à la gare, but commun du voyage.

Adresse de contact AGBM (en langue allemande) :
Bernhard Rieger, Planegger
Strasse 13 à D - 82110 Germering (D)

Tél. +49 (0)89 / 8413532
E-Mail : agbm@bdef.de

Gerhard Bayer (BDEF)
Traduction : Michel Broigniez

Billet d'humeur : La Belle au bois dormant

(Suite de la page 9)

aucun organisateur de congrès ne respecte dans leur totalité les directives, mais personne ne veut en discuter.



Jack Trèves

Photo : Lazzaro Diggs

Si l'on rajoute à cela le même désintérêt pour le groupe de travail sur le bus de commande, on pourrait légitimement se poser des questions sur la motivation des

Fédérations nationales pour collaborer. Elles envoient encore un représentant aux sessions par habitude, mais pas avec une vraie volonté de

participer. Elles se heurtent elles-mêmes aux mêmes problèmes que le MOROP et tout naturellement l'essentiel de leur travail se porte sur leur propre pays.

Le MOROP doit encore plus s'ouvrir aux nouvelles technologies comme la commande numérique et Internet. Il doit par exemple réfléchir comment intégrer les grands groupes de discussion rassemblant des milliers de membres qui se sont créés autour de sites Internet non commerciaux. Il faut aussi se poser des questions sur les nouveaux groupes d'intérêts européens qui se sont constitués spontanément autour d'une échelle spécifique comme Eurotrack pour le H0, Eur'0 pour le 0, I-N-G-A.NET pour le N, . Sans aucune structure dédiée, ces groupes informels ont su intégrer des

pays qui n'ont jamais voulu adhérer au MOROP (comme la Grande-Bretagne), édicter leur propre norme et organiser de grands rassemblements internationaux. Le MOROP a également perdu toute son activité dans les chemins de fer réels, mais celle-ci a été reprise dans une nouvelle fédération européenne : FedecRail.

Vous avez tous lu l'histoire de la création du MOROP écrit par Paul David l'un de ses membres fondateurs (page 2) et pu je l'espère comprendre l'idéal et les motivations de ces quelques passionnés. Il faut retrouver cet esprit et le faire perdurer. C'est tous ensemble que nous pouvons être le Prince Charmant qui pourra réveiller la belle Princesse endormie.

Jack Trèves

Galerie Photos du XXI^{ème} siècle (Photos J. Trèves)

KARLSRUHE SEPTEMBRE 2001



LYON SEPTEMBRE 2002

ÉDITEUR

Union Européenne des Modélistes Ferroviaires et
des Amis des Chemins de Fer
(MOROP)
Siège : Berne (Suisse)

Internet : <http://www.morop.org>

Email : info@morop.org

Président : Michel Broigniez

21, Op Kraizfelder

L - 9142 Bürden (GDL)

Tél. & fax : +352 45 36 95

E-Mail : president@morop.org

RÉDACTEUR EN CHEF

Claude Graince

CONCEPTION ET MISE EN PAGE :

Jack Trèves

ONT COLLABORÉ À CETTE ÉDITION :

Gerhard Bayer, Michel Broigniez, Paul David, Hermann Heless, Olaf Herfen, Philippe Matyus, Jack Trèves

TRADUCTION :

Michel Broigniez, Jack Trèves

Nouvelle adresse

ESPAGNE

Federacion Espanola de Asociaciones de Amigos del
Ferrocarril (FEAAF)

<http://www.amigosdelferrocarril.org/>

Président: Carlos ABELLAN

federacion@amigosdelferrocarril.org

Secrétaire: José Luis PINEIRO

federacion@amigosdelferrocarril.org

Webmaster: Yago LOPEZ

webmaster@amigosdelferrocarril.org

Apartado de Correos n° 1.143

E - 15780 Santiago de Compostela (A Coruña

Espagne

+34 981 59 66 67



**DRESDE
AOUT 2003**