

## Un pionnier et visionnaire

Portrait de LEMACO Prestige Models dans le *Loki Spezial*, mai 1998.

*La Suisse, haut lieu de la fabrication de modèles de trains en laiton, doit sa place en grande partie à la force motrice de cette branche de production : Urs Egger. L'acteur de Lemaco est particulièrement apprécié des amateurs de modèles de trains en laiton haut de gamme de toutes les échelles.*

*Par Urs Häni*

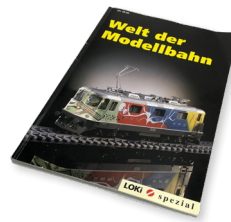
C'est un pionnier, le pionnier par excellence en matière de production de modèles de trains européens en laiton. Urs Egger (63 ans) est à la fois avant-garde, précurseur et novateur. Le titre de « Leader of brass » lui irait bien , car c'est certainement l'Européen qui a participé le plus longtemps et le plus intensément à la production en laiton pour les trains miniatures. Il n'était âgé que de 22 ans lorsqu'il fut engagé par Fulgurex comme comptable en 1956. Urs Egger saisit alors l'occasion , et s'envola pour le Japon pour la première fois en 1961. « C'était comme si j'avais atterri sur la lune » , plaisante Urs Egger, fondateur et propriétaire de la société actuelle Lemaco SA.

Pour les voyages de cette ampleur, le temps passait un peu différemment à l'époque comparé à aujourd'hui. Le voyage dura 36 heures , et il n'existait que quelques hôtels à Tokyo. Et ceux qu'il y avait étaient complets. Beaucoup de choses étaient rudimentaires et improvisées, ce n'était pas seulement « d'autres pays, d'autres coutumes » qui attendaient cet aventurier suisse , mais une culture complètement différente.

## Un parcours semé d'embûches

Comme pour un grand nombre de modélistes ferroviaires s'arrêtant à Tokyo , Tenshodo fut le premier contact. Ces débuts n'étaient cependant pas très prometteurs pour quelqu'un partant à la découverte des fabricants de laiton japonais. Urs Egger avait prévu une semaine pour cette mission, selon les usages commerciaux européens , après quoi il avait réservé une chambre d'hôtel et dégoté quelques adresses. Très peu de Japonais parlaient couramment l'anglais , et ils étaient à des décennies de la nation high-tech d'aujourd'hui. Mais tout vient à point à qui sait attendre , et après trois semaines, Urs Egger était parvenu à nouer une relation commerciale sérieuse. Mais il fallut pour cela recourir à plusieurs astuces.

À cette époque , les quelques fabricants travaillaient principalement pour le marché américain et produisaient surtout des modèles en laiton brut. C'était une évidence pour Urs Egger , pour avoir du succès en Europe, les modèles devaient être peints, décorés, munies de fenêtres vitrées et les phares équipés de lumières. Cela tomba dans l'oreille d'un sourd , car les Japonais ne voulaient pas entendre



parler de peinture, certainement pas pour les quantités qu'il comptait produire. À l'époque, elles étaient bien en dessous de celles des Américains, qui acceptaient leurs modèles à l'état brut, sans peinture, sans fenêtres en verre et sans lumières.

À cette époque, les fabricants travaillaient avec une multitude de sous-traitants, un pour les pièces moulées, un pour les entraînements et un autre pour la gravure etc. Il en trouva finalement un qui voulait s'essayer à la peinture. Ainsi, Urs Egger put rentrer chez lui l'esprit tranquille pendant quelques temps. Les graines pour la première production à l'échelle HO furent semées. Son résultat, une série de 200 de la 141 R en version fuel, pour un prix final de 290 francs. Le premier modèle suisse a suivi dès 1963, 300 locomotives brunes et 300 vertes Be 4/6 à 300 francs. Ceci marqua le début d'une ère qui fut façonnée par Urs Egger pendant près de 35 ans. Toutes les locomotives légendaires des pays ferroviaires traditionnels d'Europe furent incluses dans la production de laiton. Seule l'Angleterre fut quelque peu négligée, au vu de la tradition des chemins de fer en Grande-Bretagne. Mais sur le continent, l'intérêt pour les modèles anglais était limité.

Pendant de nombreuses années, Toby et Fujiyama étaient les plus grands producteurs japonais de modèles européens, et Hideo Niimoto de Tenshodo demeurait quant à lui un interlocuteur de premier plan. Urs Egger se souvient aussi très bien du Suédois Bengt Ranert, qui introduisit le premier modèle en laiton en Europe avec sa locomotive à vapeur suédoise, et qui éveilla la curiosité de Fulgurex. Même les pronostiqueurs les plus audacieux n'auraient pas pu estimer les effets qu'il a suscités.

Soudain, Urs Egger rit et se souvient : lors de son premier voyage au Japon, il s'arrêta à Hong Kong. Il eut soudain l'opportunité d'attraper un gros poisson. « HO-Manufacturing », lisait-on sur la porte d'un commerce de luxe. « Allons-y », pensa-t-il. La réceptionniste expliqua à l'impétueux homme d'affaires suisse que « HO » était le nom de famille du propriétaire du commerce.

### La Corée comme alternative

« En 1967 », sourit Urs Egger, « j'ai à nouveau atterri sur la lune, cette fois en Corée. » Le problème : plusieurs fabricants japonais décédèrent, et très peu d'entre eux avaient assuré une nouvelle génération. Très étonnant pour ces Asiatiques qui étaient habituellement si prévoyants. Par ailleurs, la hausse des prix fit retentir les premières alarmes. Mais les conditions en Corée étaient encore plus difficiles qu'au Japon, car aucun des fabricants actuels n'existait à l'époque, ou du moins n'était actif dans le secteur du modélisme ferroviaire. Urs Egger dut partir les mains vides.

Samhonsa, le fabricant coréen le plus connu et sans doute leader aujourd'hui, fut découvert quelques années plus tard par l'Américain Zev Goldberg, propriétaire de la société Gem. Mais les fabricants coréens durent d'abord développer leur savoir-faire à partir de rien, avec le soutien des clients, qui purent, voire durent,





apporter leur expérience. Il est évident que la qualité des premiers modèles laissait à désirer , que ce soit en termes de technique de soudure ou de caractéristiques de fonctionnement. Urs Egger surveillait quand même de très près les produits Gem.

Par ailleurs, un autre inconvénient pesait sur la production coréenne : la Corée n'a pas de tradition ferroviaire , ce qui était le cas des Japonais. « Je n'ai jamais eu à expliquer aux Japonais ce qu'est un chemin de fer » , déclare Urs Egger , qui invita à plusieurs reprises des employés coréens à visiter des dépôts de locomotives suisses. Les Coréens gèrent la production de laiton comme un véritable business , tandis qu'Urs Egger apporte son indispensable passion du chemin de fer. Ce n'était pas un problème au Japon , ou seulement un problème marginal. Urs Egger : « Mizuno de Micro Cast, par exemple , était un passionné de chemin de fer , on pouvait le voir dans ses modèles. »

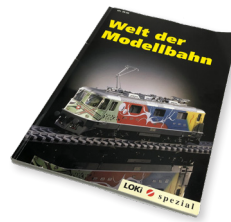
*Remarque* : la « Tigerli » échelle 0 fut le premier modèle produit en Corée. Elle était livrée en Suisse à l'époque en finition laiton et fut peinte ensuite sur place par Twerenbold. Les pièces de fonderie étaient également produites en Europe et envoyées en Corée pour y être montées.

Urs Egger apporta également son soutien lorsque Aster changea d'activité , car cette société produisait des caisses enregistreuses avant de se lancer dans le modélisme ferroviaire. Lorsque les affaires dans le secteur traditionnel se détériorèrent, M. Fujii d'Aster chercha une solution. Les conditions étaient bonnes , car les employés d'Aster pouvaient appliquer leur savoir-faire en matière de mécanique de précision à la production de modèles réduits de locomotives. Grâce aux modèles Aster , le marché de la vapeur vive connut une renaissance.

Ces modèles furent soudain disponibles à la vente, pour un marché qui reste encore très populaire aujourd'hui. « Les modèles à vapeur vive » , précise Egger , « sont très difficiles à réaliser. » Aster optimisa par ailleurs ses modèles progressivement au fil des ans.

### Un nouveau commencement

En 1985 , Urs Egger posa un nouveau jalon dans sa carrière. Ne pouvant pas se mettre d'accord avec Fulgurex sur une participation mutuellement satisfaisante dans la société , il recommença avec Lemaco SA. Mais pas de zéro. Il s'était créé après tout un réseau de contacts dans les pays de production et avait gagné la confiance de ses partenaires commerciaux et celle de ses clients. Sa toute nouvelle société Lemaco SA prit rapidement pied et parvint à se développer. Au cours des douze dernières années , Lemaco a produit 56 000 modèles dans 460 variantes , dans les échelles Nm , N , HO , HOm , 0 , 0m , I et II m. Aujourd'hui , 18 employés contribuent au succès de Lemaco SA, qui est également active comme société de vente de jouets techniques. Le nom Lemaco est une combinaison de « Lac Léman » et de « Companie » , un hommage à la région qu'Urs Egger ne veut plus quitter.



À ce sujet : En 1956 , il eut le choix entre travailler pour l'AVS ou pour Fulgurex SA , qui était une très petite entreprise à l'époque. Il est difficile d'imaginer à côté de quoi les modélistes ferroviaires seraient passés si Urs Egger avait choisi l'AVS. Il a choisi Fulgurex pour apprendre le français pendant un an. Urs Egger vit aujourd'hui en Suisse romande depuis plus de 40 ans. Il parle anglais, allemand , français et italien , et a même pris des cours de japonais comme geste symbolique pour ses partenaires commerciaux.

Il entretient une relation professionnelle avec tous ses partenaires , qu'ils soient fabricants ou clients. Aujourd'hui encore , le contrôle de la qualité est un point délicat. Urs Egger ne laisse rien au hasard. En effet , chaque modèle est déballé et , selon l'échelle , testé sur les différentes pistes d'essai de Nm à Hm. Les tables d'essai peuvent être inclinées pour imiter des pentes. Les locomotives doivent pouvoir circuler sans problème sur des voies et des aiguillages de différents fabricants , car elles circulent aujourd'hui beaucoup plus souvent qu'il y a 20 ans, lorsque les modèles disparaissaient principalement dans les vitrines. Lemaco emploie également un technicien expérimenté qui réalise des analyses , corrige les défauts éventuels et restaure les modèles défectueux. Parfois , les Coréens viennent à Ecublens pour peaufiner les modèles.

On peut trouver dans une grande armoire de petites boîtes de taille nominale avec les noms de modèles correspondants. « Toutes des pièces de rechange », déclare Egger et poursuit : « Nous avons ici les pièces les plus importantes pour chaque modèle. » Il sait maintenant ce qui est demandé pour quel modèle , même si tout n'est pas disponible en stock. « Dans des cas extrêmes, nous pourrions même refondre certaines pièces », explique-t-il , car les outils restent disponibles pendant environ trois ans ». Mais ils sont ensuite détruits. Premièrement , le stockage demande beaucoup d'espace , car les modèles européens , contrairement aux modèles américains, comportent très peu de pièces standard. Une pompe Westinghouse restera toujours une pompe Westinghouse. Deuxièmement , de nouveaux outils seraient de toute manière fabriqués pour une réédition ultérieure , car la norme de fabrication ne reste jamais la même.

Cependant , le niveau élevé d'aujourd'hui ne peut être considéré comme acquis. Urs Egger évoque les journées de douze heures et les week-ends qu'il a passés et qu'il passe encore dans l'entreprise. Il sait aussi que rien ne fonctionne sans son équipe , qu'il s'agisse de l'équipe Lemaco à Ecublens ou des nombreux « collaborateurs » en Suisse et à l'étranger qui le soutiennent et se procurent les informations et les documents nécessaires sur les projets. Il s'agit d'informations historiques sur les modèles et les plans qui permettent de produire comme à l'époque. « Ce n'est par exemple pas toujours facile en Italie » , reconnaît Urs Egger. Les modèles italiens ont toujours eu une place de choix dans la gamme de sa production.



## L'important n'est pas la destination, mais le voyage

Malgré les efforts considérables déployés, il arrive que des incohérences ne puissent être totalement évitées. Après tout, même si elles font partie d'une série, il s'agit de pièces individuelles faites à la main, ce qui n'exclut pas de petites différences de production. Mais les normes de fabrication actuelles sont tout à fait respectables. Les locomotives à vapeur HO sont même équipées de distribution intérieure fonctionnelle, tout comme l'était le prototype, et les transmissions à roue libre sont depuis longtemps devenues la norme. Même lorsque l'on pense avoir atteint le sommet, des progrès sont toujours possibles dans certains domaines, qu'il s'agisse de détails encore plus précis, de normes de roues correctes, de meilleures caractéristiques de marche, d'une meilleure force de traction ou d'un fonctionnement plus silencieux.

Urs Egger a en tout cas intégré la qualité à des prix abordables. Il ne veut pas produire deux locomotives et demi en trois ans, mais proposer une gamme de produits satisfaisante pour tous les pays ferroviaires européens importants, tant sur le secteur des grandes lignes que sur celui des voies étroites. La qualité est une question qui le préoccupe, mais elle ne s'arrête pas aux véhicules. Ses modèles sont désormais conditionnés dans des emballages qui leur permettent de supporter sans dommage une chute d'un mètre de hauteur.

Ceux qui pensent aujourd'hui qu'Urs Egger est avant tout un homme d'affaires de premier plan n'ont pas tort. Il est incontestable que c'est un excellent homme d'affaires. Mais quiconque remarque la fougue dans son expression lorsqu'il parle boutique reconnaîtra sans doute le passionné de trains.

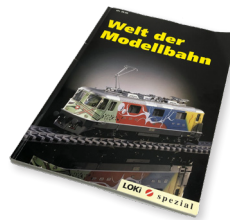
Il n'a jamais pu réaliser son rêve de trains dans son enfance. Il est resté le nez aplati contre les vitrines des magasins spécialisés. Il a grandi pendant la crise économique mondiale et la guerre. À cette époque, son père devait nourrir sa femme et ses trois enfants, et il ne restait plus de sous pour les trains miniatures. Celui du milieu a alors réalisé son rêve en produisant des modèles en laiton. Interrogé sur son modèle préféré, il répond : ce qu'il préfère, ce sont les impressionnantes locomotives à vapeur, que ce soit la Big Boy ou les grandes locomotives d'Allemagne et de France.

## Un visionnaire, à tous les égards

Un autre rêve appartient désormais au passé. Il aurait aimé ouvrir une sorte de musée des loisirs avec l'ancienne collection Giansanti et la nouvelle production, où l'on aurait pu montrer le développement des trains miniatures. Sous forme d'ateliers, les personnes intéressées auraient eu l'occasion de s'essayer à la construction de maquettes. Une participation active aux trains miniatures destinée aux familles. Un encouragement des jeunes talents par excellence.







**Lemaco**  
prestige models

Malheureusement , la collection Giansanti a été vendue dans toutes les parties du monde. Adieu le rêve. Mais plusieurs modèles Lemaco sont exposés dans diverses vitrines. Ceux qui connaissent Urs Egger savent qu'ils n'y resteront pas éternellement.

Le modélisme ferroviaire : un métier difficile , à une période difficile. Urs Egger respire la confiance. Le plus difficile pour lui est la sélection des prototypes. Presque tout ce qui est populaire a déjà été produit. Il suit sa philosophie, de N à I , autant que possible, à moins que n'intervienne un autre fabricant dans une autre échelle quelconque. Il n'aurait pas produit une locomotive BLS Ae 6/8 échelle HO après avoir vu le modèle Roco. Il est donc désormais temps pour les rééditions et les modèles rares.

Urs Egger déclare pouvoir bien s'imaginer l'avenir, tant qu'il est possible de produire de petites séries de haute qualité à des prix abordables et de leur trouver des acheteurs , il ne voit aucun problème pour la continuité de Lemaco et pour ses successeurs éventuels. Mais il est vraiment difficile d'imaginer Lemaco sans Urs Egger comme créateur. Ce personnage exceptionnel manquera à l'industrie.

*Urs Egger aujourd'hui, dans son élément.  
Il peut être fier de son œuvre.*



*Le Suédois Bengt Ranert introduit  
la première locomotive japonaise en  
laiton en Europe en 1958. Ranert  
(à droite) discutant avec Urs Egger.*



Par Urs Häni, mai 1998