

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 102 (1976)  
**Heft:** 12

## Sonstiges

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 07.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## LE CHEMIN DE FER: UN MOYEN DE TRANSPORT MODERNE (suite)

*L'abondance des matières nous avait contraint à renvoyer la publication du dernier article de cette série; nous le présentons aujourd'hui à nos lecteurs, en relevant qu'il traite d'un développement commun des CFF et de l'industrie électrique suisse, à l'avant-garde du progrès dans le domaine de la traction électrique.*

(Rédaction)

### Le moteur asynchrone en traction électrique

par MARCEL DESPONDS, Yverdon

#### 1. Introduction

L'utilisation de moteurs asynchrones en traction électrique rencontre actuellement un regain d'intérêt.

L'idée en soi n'est pas nouvelle, puisque des moteurs asynchrones triphasés ont déjà été utilisés lors des débuts de l'électrification des chemins de fer. C'est ainsi que, par exemple, certains tronçons des lignes du Simplon (Iselle - Sion), du Brenner et du réseau du nord de l'Italie ont initialement été électrifiés en courant triphasé.

Comme la technique d'alors obligeait d'alimenter les moteurs de traction à la fréquence fixe du réseau, les convois ne pouvaient rouler qu'à deux ou quatre vitesses de régime, selon le nombre de commutations possibles du nombre de pôles des moteurs.

Le captage du courant nécessitait une caténaire bipolaire délicate qui posait des problèmes, en particulier sur les aiguilles.

Cette difficulté a été résolue par l'apparition de locomotives alimentées en courant monophasé sur lesquelles ce dernier était transformé en courant triphasé de même fréquence au moyen de diviseurs de phases rotatifs (Norfolk et Western Railway, 1915; Hegyeshalom - Budapest, 1918). Comme les moteurs étaient toujours alimentés à fréquence fixe, ces locomotives ne pouvaient également circuler qu'à un nombre limité de vitesses de régime.

Devant ces difficultés d'ordre technique ou d'exploitation, ces systèmes ont été abandonnés au profit d'autres utilisant des moteurs série à collecteurs alimentés selon le système d'électrification choisi en courant alternatif monophasé, en courant continu ou en courant ondulé.

Comme nous le verrons par la suite, la possibilité d'utiliser des moteurs asynchrones en traction ferroviaire est liée à la nécessité de les alimenter avec du courant de tension et de fréquence variables. La première réalisation de ce genre est l'œuvre des Ateliers de Constructions d'Oerlikon qui ont livré dès 1955 à la SNCF 20 locomotives du type « mono-triphasé » sur lesquelles le courant monophasé pris à la caténaire est transformé par des groupes convertisseurs rotatifs en courant triphasé variable en fréquence et en tension. Ce courant alimente les moteurs de traction asynchrones.

C'est ce principe qui fait l'objet des études actuelles, dans lesquelles les lourdes machines tournantes à collecteur sont remplacées par des convertisseurs statiques utilisant les composants modernes de l'électronique de puissance.

#### 2. L'attrait du moteur asynchrone

Le moteur à collecteur à caractéristique série est considéré comme le moteur de traction classique. Il a atteint un degré de perfectionnement et une fiabilité remarquables. Sa caractéristique couple/vitesse correspond aux besoins de la cinématique des convois. On peut dès lors se poser la question de l'intérêt que présente le moteur asynchrone dans cette application.

Il faut à ce sujet rappeler les avantages qui dès les débuts de l'électrification ont motivé l'intérêt porté à ce type de moteur. Le moteur asynchrone est simple, robuste et bon marché. Il est caractérisé par l'absence de collecteur et de balais et ne nécessite par conséquent pratiquement pas d'entretien.

Des considérations plus récentes expliquent aussi le regain d'intérêt que rencontre ce genre de moteur. Les grands réseaux envisagent des lignes à grande vitesse sur lesquelles les plafonds pourraient être de l'ordre de 300 km/h. Les engins moteurs nécessaires à un tel genre d'exploitation doivent répondre à des exigences nouvelles. La puissance installée sur les engins de traction doit être nettement supérieure aux valeurs actuelles, car elle croît en première approximation avec la troisième puissance de la vitesse. La stabilité de marche et la maîtrise des efforts de sollicitation de la voie imposent de réduire le plus fortement possible les masses non amorties des bogies. Il en résulte pour le moteur de traction la double exigence d'être aussi léger que possible et de présenter une puissance spécifique élevée.

L'absence de collecteur dans le moteur asynchrone offre des possibilités qui permettent de répondre à ces impératifs. Pour un encombrement donné, il est en effet possible d'augmenter la longueur de l'empilage, donc du volume du fer actif; la vitesse du moteur n'est plus limitée par la vitesse périphérique du collecteur; de plus il est, sans grande difficulté, possible d'alimenter le moteur à des tensions élevées. A puissance égale, le moteur asynchrone peut donc être plus petit et plus léger que le moteur série, ou à encombrement et poids égaux il sera plus puissant.

La caractéristique du moteur asynchrone, qui ne le prédestine pas aux tâches de traction, présente une propriété intéressante en ce qui concerne les qualités d'adhérence du véhicule moteur. Ceci est avantageux non seulement aux grandes vitesses mais également aux vitesses usuelles sur les lignes à caractère montagneux.