

La traction triphasée italienne : une électrification anachronique ?

Michèle Merger



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1973>

DOI : 10.4000/rhcf.1973

Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

Édition imprimée

Date de publication : 1 février 2003

Pagination : 159

ISBN : 0996-9403

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Michèle Merger, « La traction triphasée italienne : une électrification anachronique ? », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 26 | 2003, mis en ligne le 21 janvier 2015, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1973> ; DOI : 10.4000/rhcf.1973

La traction triphasée italienne : une électrification anachronique ?

Aussitôt que les méthodes de production, de transport et d'utilisation de l'énergie électrique ont été réalisables, l'Italie a songé à utiliser l'électricité pour la traction sur certaines lignes spécifiques et, après quelques années d'expérimentation commencées au lendemain d'un accident ferroviaire qui avait confirmé, en 1898, les limites de la traction à vapeur dans les tunnels, le choix s'est effectué au profit du système triphasé. Ne nécessitant pas la présence de transformateurs et de convertisseurs dont l'efficacité était alors réduite et permettant, à l'aide de moteurs simples et robustes, de remorquer des trains lourds sur des tronçons de lignes spécifiques, ce système à vocation montagnarde marque profondément l'histoire de la technique ferroviaire italienne et suscite à la fois un vif intérêt et une certaine méfiance auprès des ingénieurs étrangers. Jugé fort justement unique et représentatif d'une véritable culture technique nationale, il apparaît pleinement tributaire des contraintes d'exploitation auxquelles étaient confrontées la Compagnie des chemins de fer méridionaux chargée d'exploiter le réseau de l'Adriatique et la Compagnie de la Méditerranée. C'est la raison pour laquelle il convient de s'interroger sur les raisons du choix de ce système qui conduisit d'abord à l'électrification des lignes piémontaises puis à celle d'autres artères transalpines et transappennines mais qui, à cause de ses faiblesses, deviendra anachronique au lendemain de la Première Guerre mondiale, avant d'être irrémédiablement condamné à disparaître.
