

30* Deux approches possibles :

1. Privilégier la rationalisation de l'équipement. Dans ce cas, on prendra le même équipement que les rames actuelles (moteurs dc à commande à hacheur) auquel on ajoute un groupe transformateur – redresseur pour délivrer du $750\text{ V}=\text{}$ à partir du $15\text{ kV } 16\frac{2}{3}\text{ Hz}$. La masse et le volume d'un tel équipement nécessite certainement l'insertion d'un élément de caisse supplémentaire par rapport aux véhicules actuels. Le cas échéant le redresseur sera un convertisseur bidirectionnel pour renvoyer la puissance de freinage sur le réseau monophasé.
2. Privilégier le développement futur. Dans ce cas, on choisira un équipement à moteurs asynchrones, commandés par onduleur triphasé depuis une tension continue de 750 V . Pour circulation sous 15 kV , on aura en sus un transformateur et un convertisseur quatre cadrans qui permettent un transfert de puissance entre le réseau 15 kV et le circuit intermédiaire à tension continue ajusté à 750 V .