

Musée International des **TRAN**sports **Métropolitains**

MATÉRIEL..... : Autobus urbain n° 050 (SEMURVAL) ex n° 2909 (RATP)

DATE DE CONSTRUCTION..... : 1970

COMPAGNIES..... : Régie Autonome des Transports Parisiens (R.A.T.P.),
Compagnie des Transports du Hainaut (filiale C.E.N.) (1977 - 1978),
Société d'Économie Mixte des Transports Urbains de la Région de VALenciennes (S.E.M.U.R.VAL).

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES :

Au début des années 60 la circulation dans Paris est très difficile. Il n'est pas encore question de voies réservées et l'idée de voir des autobus de 11 m se substituer aux TN qui ne faisaient que 9,75 m de longueur au maximum, effraie la Préfecture de Police de Paris, qui les imagine bloquer la circulation aux bifurcations ! La RATP admet la pertinence d'un autobus moins encombrant que les SC 10 et PCM-R. Déjà, en marge du standard, l'autobus à étage BERLIET PCM-RE, longs de 9,83 m, va dans ce sens.

A la demande de la RATP, BERLIET propose un prototype (caisse de PCM-R modifiée sur châssis Stradair) testé du 28 novembre 1968 au 9 janvier 1969.

*Seuls, les réseaux RATP (Paris) et RTM (Marseille) passent commande de **PGR** (**P** pour transport de personnes, **G**abarit **R**éduit), afin d'assurer une plus grande fluidité de trafic dans des conditions difficiles. Ils sont utilisés sur des lignes empruntant des rues étroites et/ou à faible trafic.*

Sur le réseau RATP, l'utilisation de ce matériel inconfortable avec un coût d'entretien élevé et une mauvaise fiabilité, n'entraîne pas le gain de vitesse escompté. La série est réformée dès 1977 à la suite d'un regain d'intérêt engendrant l'accroissement du trafic voyageur à partir de 1975 (en mars 1979, il restait 141 PGR en service, et les derniers utilisés sur la ligne 29, sont réformés en février 1983).

A l'inverse, la RTM réforme la série 351 à 377 en 1983 afin de les remplacer par des Autobus à Gabarit Réduit VAN HOOL de type AU 138.

*BERLIET, qui entend poursuivre la fabrication du PGR au-delà de la commande RATP achevée en décembre 1971, commercialise le modèle **PGR 70** qui se différencie de celui de Paris et des premiers Marseillais (15 ex.) par un aménagement de 19 places assises et 47 debouts et une puissance limitée à 122 ch.*

Au total, 605 exemplaires PGR et PGR 70 sont produits de avril 1969 à juillet 1972.

Autobus de type PGR. Série n° 2441 à 3000 (100 puis 460 exemplaires).

Longueur : 9 m – Largeur HorsTout : 2,250 m - Empattement : 4,375 m.

Hauteur Hors Tout : 2,990 m - Hauteur intérieure : 2,210 m. - Rayon de braquage : 9,250 m.

Poids à Vide : 6,765 t - Poids Total en Charge : 11,500 t. Capacité : 45 places (28 assises, 17 debouts).

Moteur diesel BERLIET « *MAGIC* » type M 420.30 (4 cyl.) avec système d'injection MAN, vertical à l'avant.

Puissance réelle : 130 ch (96 kW) à 2.500 T/Mn.

Boîte de vitesse semi automatique PONT A MOUSSON HVD 211 ME 60 (licence WILSON) à commande manuelle électrique, avec coupleur hydraulique (permet de supprimer l'embrayage).

Direction assistée a servocommande hydraulique. Suspension pneumatique AIRLAM / BERLIET.

Constructeur : AUTOMOBILES MARIUS BERLIET, Vénissieux (1902 - 1980).

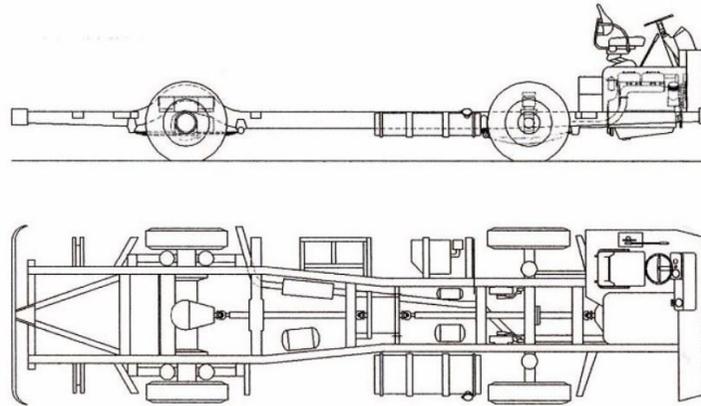
Cinq exemplaires sont rachetés à la RATP début juin 1977 afin de circuler dans le centre ville de Valenciennes. Après une expérimentation sans grand succès, ils sont réformés sauf cet exemplaire qui termine sa carrière sur le réseau SEMURVAL comme BUS INFO

LIEU DE CIRCULATION..... : Lignes 29, 58, 69 et 74 de la RATP jusque avril 1977.

Musée International des **TR**ansports **M**étropolitains

Récupéré par l'AMITRAM en juin 1987.

NOTA : un autre exemplaire a été conservé quelques temps par la SEMURVAL et installé sur le garage à vélo à l'entrée du dépôt d'autobus de St Saulve.



Chassis PGR. Document Autocar-info