

L'X 3890 termine sa carrière à la SNCF (dépôt de Rennes) le 26 septembre 1982, après trente ans de bons et loyaux services et près de 3,8 millions de kilomètres parcourus ; il est alors vendu à un groupe d'amateurs de chemins de fer de la région de Guingamp. Une association est constituée, qui se donne pour objet de conserver l'autorail et d'organiser éventuellement des circulations touristiques. Mais ces démarches n'aboutiront pas. Une convention est signée avec la Région SNCF de RENNES pour le garage du 3890 sous la halle de Guingamp ; l'engin est acheminé dans cette gare.

Sept ans durant, l'autorail est resté là, dans l'attente d'une hypothétique remise en service et a malheureusement subi les outrages du temps et des vandales (rouille, vitres cassées, indicateur de vitesse Flaman dérobé...). Seul exemplaire de cette série conservé dans les Côtes d'Armor, cet autorail qui a sillonné toutes les lignes de Bretagne doit être rénové et conservé au titre du patrimoine ferroviaire : c'est ce que pensent plusieurs passionnés de chemins de fer de la région, sous l'impulsion desquels les projets de restauration sont relancés.

Le 7 novembre 1990 est constituée l'association CFCB. L'objectif poursuivi est simple : restaurer le 3890 afin d'organiser des circulations touristiques en Bretagne. La halle de Guingamp est abattue en 1991. Condamné à un stationnement à l'extérieur, le Picasso subit de nouvelles dégradations. Son transfert devient alors une priorité.

Le 22 février 1993, après deux ans de négociations, l'autorail des Chemins de Fer du Centre Bretagne quitte enfin Guingamp pour Loudéac. L'équipe des C.F.C.B procède au démontage et à la dépose de quelques organes afin de les réviser ou les réparer. Quelques autres travaux sont effectués, de façon sporadique. L'autorail est malheureusement toujours dehors et subit des actes de vandalisme très graves (bris de vitres, destruction totale des aménagements intérieurs, destruction des circuits électrique).

Le Picasso trouve enfin un abri en 1995, en l'occurrence l'ancienne remise à locomotives du

Réseau Breton située dans les emprises de la gare fret SNCF de Loudéac, louée désormais par les CFCB. L'équipe des CFCB doit au préalable construire la voie d'accès à la remise, avec des rails et traverses provenant en partie de la SNCF, en partie d'embranchements inutilisés que leurs propriétaires nous autorisent à démonter. L'autorail est finalement rentré, au moyen d'un raccordement provisoire de notre voie avec les voies de la gare de Loudéac.

C'est à la fin de 1996 que la restauration du Picasso prend vraiment le départ. Des travaux préalables de débroussaillage du terrain et d'assainissement de la remise débutent ; ils se poursuivront jusqu'au mois de mars. C'est alors que commence le démontage du moteur, qui marque le début de la restauration proprement dite.

De septembre à décembre 1997, l'équipe des CFCB se concentre sur la partie mécanique de l'autorail. Au programme : révision complète du moteur, démontage et nettoyage de nombreuses pièces. Un éclairage électrique est installé sous la remise et un coin atelier est aménagé afin de nous permettre de travailler dans des conditions correctes. Le bâtiment est sécurisé par installation de grilles de ferraille sur toutes les fenêtres, afin de prévenir les intrusions.

A partir de 1998, la remise à neuf de la superstructure (travaux de tôlerie, peinture) est menée à bien dans le but d'exposer l'autorail à Tours en juin, lors d'une grande exposition consacrée à l'histoire de l'autorail à laquelle la SNCF nous a conviés. La présence à cette manifestation devient un grand défi. Le travail est considérable : de nombreuses parties très corrodées doivent être remplacées par des tôles neuves soudées. Les moins atteintes sont poncées, l'ensemble reçoit ensuite une couche d'enduit, puis la peinture. La tôle sur laquelle repose le plancher est entièrement nettoyée, poncée, puis recouverte d'une couche de protection. L'isolant thermique d'origine est remplacé. Une restauration sommaire de l'intérieur (pose d'un plancher provisoire, peinture des parois et plafonds) est menée à bien. Les tampons sont démontés, vérifiés et repeints.

Au terme de 3500 heures de travail, l'autorail a retrouvé l'aspect extérieur qu'il avait à sa sortie d'usine, mais l'intérieur est totalement vide, et il n'est pas autonome.

Le 30 mai 1998, sous la pluie, l' X 3890 restauré est baptisé « Ville de Loudéac » au cours d'une cérémonie au dépôt CFCB. Quelques semaines après, il prend le chemin de Tours via Rennes et Le Mans, derrière une BB 63500 relayée à Saint Briec par une BB 25500. Début juillet, l' X3890 regagne Loudéac, chargé de sièges de Z2 (elles-mêmes en cours de modernisation) achetés à des conditions avantageuses.

Entre juillet 1998 et novembre 2000, les travaux se poursuivent :

- pose d'un nouveau sol, récupéré sur des matériels en cours de démolition ;
- travaux de remise en état du moteur Diesel ;
- confection des joints de vitres et repose d'une grande partie de celles-ci ;
- aménagement des intérieurs , mise en place des sièges , décoration intérieure.

Le 25 novembre 2000, au terme de 2500 nouvelles heures de travail effectuées par les membres de l'association (démontage intégral du moteur, remplacement de nombreuses pièces : segments, culbuteurs, batteries, génératrice), l'automotrice retrouve son autonomie. Pour la première fois depuis son retrait de service, il roule de nouveau par ses propres moyens. Il est présenté à Loudéac, lors d'une journée Portes Ouvertes, au public qui peut l'emprunter pour parcourir quelques dizaines de mètres dans le dépôt.

Il faudra encore plus de trois cents heures de travail effectuées au cours des années 2001 et 2002 pour ;

- Poursuivre la pose des vitres, après avoir résolu le problème technique des joints;
- Reconstituer les circuits électriques qui avaient été totalement détruits durant le stationnement à l'extérieur;
- Poser le revêtement de sol définitif;
- Installer des sièges et poursuivre l'aménagement intérieur.

L'X 3890 est présenté officiellement aux élus et à la presse le 22 mars 2003.

C'est le 6 septembre 2003 que commence l'opération qui s'appelle en langage ferroviaire un « levage ». La caisse est soulevée après avoir été désolidarisée des bogies, ceux-ci sont extraits, tout est démonté, nettoyé, révisé, graissé, repeint, éventuellement remplacé. Les pièces

## La restauration de l'X3890 : le déroulement du projet de restauration (1991-2005)

Écrit par Michel JOINDOT

---

manipulées atteignent des masses respectables. Une petite équipe de moins de dix personnes se dépense sans compter pour tenir un nouvel objectif : être en mesure de circuler sur la ligne du Légué à St Briec, à l'occasion de la célébration du Centenaire des Chemins de Fer des Côtes d'Armor, les 28 et 29 mai 2005.

Il faudra 2500 heures de travail entre le 6 septembre 2003 et le 19 février 2005, date à laquelle le 3890 est redescendu sur ses roues.

Des travaux complémentaires sont effectués une fois l'autorail reposé sur ses roues, en mars avril 2005 : pose des vitres encore manquantes, fixation des sièges.



L'X3890 à Guingamp



L'autorail vandalisé à Loudéac



Peu après la fin des travaux de restauration