



**1972** : Styvell triomphe à l'Olympia et la musique bretonne entre dans son âge d'or.

**1974** : (photo) Le 14 février, la pointe bretonne, à l'ouest d'une ligne Saint-Brieuc-Lorient est privée de télévision pendant trois mois. Le FLB revendique l'attentat contre l'émetteur de Roc'h Trédudon.



**1975** : le 15 juin paraît « Le cheval d'orgueil » de Pierre-Jakez Hélias. Nul n'imagine alors le phénoménal succès que va connaître ce livre.

**1975** : le 7 août, explosion à la poudredie de Pont-de-Buis : 4 morts et 36 blessés.

**1976** : l'Olympic Bravery s'échoue près d'Ouesant.

**1978** : 17 mars, la série continue. Cette fois, c'est l'Amoco-Cadiz et ses 250.000 tonnes. Marée noire d'une ampleur sans précédent.

**1980** : 4 février, 20.000 manifestants à Plogoff contre le projet de centrale nucléaire. Dès l'élection de François Mitterrand, en 1981, le projet est abandonné.



**1982** : (photo) Jean-Loup Chrétien, l'ex-écolier de Ploujean et lycéen de Morlaix devient le premier spationaute français.

**1984** : 400.000 manifestants à Rennes pour la défense de l'école privée.

**1985** : le Tour de France s'élanche pour la première fois du Morbihan et Bernard Hinault le remporte pour la cinquième fois.

**1986** : premier grand rassemblement de vieux gréements à Douarnenez. Le concept va connaître un grand succès.

**1987** : dans la nuit du 15 au 16 octobre, la Bretagne est victime d'un ouragan dévastateur. Mais il faudra près d'une semaine pour que le pays prenne conscience de l'ampleur des dégâts.

**1989** : Kofi Yamgnane, élu maire de Saint-Coulitz, est le premier Africain à occuper une telle fonction sur le territoire métropolitain.

**1991** : le Brest-Armorique, l'un des grands clubs de football français, fait naufrage.

## Du monde rural à la banque pour tous



Les progrès agricoles réalisés en une décennie consacrent la Bretagne comme l'une des premières régions de France. Les années 70 marquent une charnière. Sous l'effet des dispositions de la PAC, poussée par la politique d'aide aux exploitants, l'agriculture connaît une nouvelle phase de concentration. L'ampleur des besoins donne à la Caisse Régionale une expansion considérable, encore accrue par son ouverture à de nouveaux territoires. Désormais apte à financer les activités commerciales et industrielles, les

équipements touristiques, les résidences secondaires, les artisans, les professions libérales et les particuliers, la Banque Verte devient le premier acteur de la bancarisation des ménages et le partenaire incontournable du développement régional. L'époque qui s'ouvre est celle des grands projets. L'opération de collecte « Trèfle bleu » avec ses premières SICAV est un grand succès. Dès 1974, la Caisse acquiert le « gros zinzin », un ordinateur Honeywell-Bull dernier cri, transforme ses agences, se dote de

son premier guichet automatique, lance l'opération marketing la plus formidable de son histoire, l'envol en Concorde des gagnants Trèfle bleu pour Dakar !

Le combat des années 70 est celui de la SEMENF1 pour le désenclavement régional. Déterminée, la Caisse Régionale s'engage aux côtés de ses acteurs. La B.A.I, Brit'Air, l'équipement du département d'un réseau téléphonique en sont autant d'exemples. Le projet d'une liaison maritime Roscoff-Plymouth vouée à exporter les produits régionaux est pourtant un pari à haut risque. Qu'importe ! La Caisse Régionale s'implique sans compter aux côtés de la BAI, une entreprise aux retombées économiques considérables, qu'elle accompagne désormais depuis 30 ans. Quant au téléphone, ce sont des milliers de kilomètres de câbles qui sont tirés grâce à elle et contribuent à faire passer le nombre d'abonnés de 50 000 à 250 000 de 72 à 81. Sur le chemin de ce mieux-vivre, les crédits au logement et crédits d'équipement aux particuliers explosent. Près d'une maison sur deux est alors bâtie grâce à l'apport de la Caisse Régionale !

Pour faire face à l'expansion du tourisme, elle investit dans l'hôtellerie, la restauration, les campings, les gîtes ruraux, accompagne la création de commerces ou d'activités balnéaires...

Les années 80 sont celles des temps difficiles marqués par l'encadrement du crédit et la succession des crises agricoles. En réponse, la Caisse Régionale intensifie son accompagnement aux agriculteurs et aux entreprises, met en place une stratégie d'aides, de challenges et de services-conseils. Bras armé de la vitalité des entreprises finalisées, elle organise des missions de prospection à l'étranger, crée à l'initiative de son président Alexis Gourvennec « Breizh Europe », véritable ambassadrice des intérêts bretons à Bruxelles et réfléchit à une coopération entre caisses bretonnes en matière d'informatique et d'investissements au sein des entreprises régionales.

6 - SEMENF - Société d'Economie Mixte d'Etude du Nord-Finistère

## Brittany-Ferries. La belle Armoricaïne

Désenclaver la Bretagne : depuis le discours du général de Gaulle à Quimper, en 1969, l'évidence géographique était devenu un mot d'ordre politique. Mais en ce début des années 70, si l'on fait des projections sur le futur réseau routier breton ou les potentialités du ferroviaire, personne ne se risque à penser que le désenclavement peut aussi venir de la mer. Personne. Sauf là-haut, du côté du Léon, où les légumiers se disent qu'il est temps de cesser de tourner le dos à la mer et au marché le plus porteur : l'Angleterre. Mais des deux côtés de la Manche, le scepticisme est tel que certains Anglais, entendant pour la première fois parler de Roscoff, se demandent ironiquement ce qu'ils vont bien pouvoir aller faire avec des Russes...

### 2.500 salariés

Français, Anglais, Scandinaves... Personne ne veut investir dans cette aventure. Le projet semble aventureux et le défi trop risqué. Alors les Bretons du Léon se met-

tent en quatre : Sica de Saint-Pol, Chambres de commerce, industriels et administrateurs du Crédit Agricole, sous l'impulsion du bouillant Alexis Gourvennec. La B.A.I (Bretagne-Angleterre-Irlande) est née. Un port, Roscoff, une compagnie, un bateau et vogue la galère. Première année : 7 millions de chiffre d'affaires pour 7 millions de perte ! Les légumes prennent un goût de bouillon pour la compagnie, qui deviendra bientôt la Brittany-Ferries. Mais l'entêtement va payer. Investissements en fret et passagers, développement rapide et ouverture de lignes dans d'autres ports comme Saint-Malo ou Cherbourg, le tout marqué par une crise de croissance, avec heureusement le soutien de la SABEMEN (société anonyme bretonne d'économie mixte et d'équipement naval) pour passer le cap. La caisse régionale du Crédit agricole est aux avant-postes. Les moments sont difficiles mais les hommes y croient contre vents et marées. « On nous disait que c'était trop risqué, trop dangereux



de continuer. Il a fallu se battre pour convaincre, y compris notre Direction nationale « , témoigne Marcel Lucas, ancien directeur général de la Caisse.

Au fil des années, l'horizon s'est éclairci, venant conforter ceux qui se sont investis dans cette entreprise aux retombées économiques majeures pour la région, légitimement fière d'être aujourd'hui la première compagnie maritime française avec des 2.500 salariés. Un cinquième des effectifs de la Marine marchande française. Et

un bon exemple sur lequel se sont appuyés d'autres pionniers pour créer une compagnie voisine devenue un autre fleuron de la Bretagne : Brit'Air. Là encore, le Crédit agricole a joué un rôle-moteur pour faire face à l'ampleur des investissements. D'ailleurs Xavier Leclercq, ex-PDG de la compagnie n'a pas oublié : « Quand je réunissais les actionnaires de Brit'Air, j'avais à peu près la totalité des actionnaires de la Brittany-Ferries « ...