

LE PORT DE MUZILLAC un projet au 19^{ième} siècle

Selon le Conseil Général de l'époque, le marché des grains se tenant à Muzillac, il semble naturel de prolonger la navigation jusqu'à cette ville.

L'embarquement pourrait alors avoir lieu sans exiger préalablement, comme aujourd'hui des transports par terre fort dispendieux et à travers des chemins souvent impraticables pendant la mauvaise saison.

Le tracé à adopter part de l'extrémité supérieure de l'étier de Billiers et se dirige en suivant la vallée vers le faubourg de Muzillac sur le point où la rivière est rencontrée par la route royale n°165 de Nantes à Audierne. Il se compose de trois alignements ayant ensemble y compris leur courbe de raccordement, un développement de 2233 m. La largeur du canal à ouvrir a été portée à 10 m à son plafond. Elle a été calculée de manière à permettre à deux navires de se croiser facilement et à procurer aux eaux de la rivière la section nécessaire à leur écoulement.

Sous les murs de Muzillac, le projet prévoit un bassin d'échouage de 100 m de longueur pour le stationnement des navires. Le fond du canal à sa partie supérieure est à la cote 14.61 m, il y montera 3 m d'eau dans les mortes marées et 5 m dans les marées d'équinoxe, ce qui paraît bien suffisant pour les besoins du commerce.

L'entretien du canal est assuré par les passages des eaux de la rivière qui sont tellement abondantes qu'elles ont obligé de donner 12 m de débouché aux ponts, au moyen desquels elles traversent la route royale de Nantes à Audierne. Il n'y a donc point d'envasement à craindre. Déjà dans l'état actuel l'écoulement de ces eaux à travers le port de Billiers suffit pour détruire promptement les atterrissements qui peuvent s'y former. Le résultat sera plus certain lorsque le cours de la rivière sera redressé et que les eaux ne pourront plus se répandre sur les terrains riverains.

AVANT PROJET DU 17 AOUT 1843 rapport de l'ingénieur en chef en charge du projet

« Le port de Billiers sert principalement à l'embarquement des grains et des sels de la contrée.

Il y vient annuellement 120 navires de diverses grandeurs. C'est le port de Muzillac, bien que cette ville en soit éloignée de 4500m. La position qu'occupe ce port en fait en outre un refuge précieux pour les navires qui sont pris par le mauvais temps ou retenus par des vents contraires.

L'ouverture d'un canal maritime entre le port de Billiers et Muzillac n'est pas le seul ouvrage que réclame la localité. Elle demande en outre la construction de quais d'embarquement dont le port est entièrement dépourvu. Nous reconnaissons encore l'utilité de ces travaux, car les opérations auxquelles donne lieu le commerce maritime ne peuvent s'effectuer commodément et économiquement sans le secours de quais. Pour satisfaire la localité, il faudrait ces ouvrages dans le port actuel où stationne aujourd'hui la majeure partie des navires, et dans le bassin à créer à la tête du canal projeté.

Un mur de quai de 100 m de développement serait nécessaire et suffisant sur chacun de ces points pour les besoins du commerce. Ces constructions pourront se faire économiquement en se contentant d'y employer des matériaux de faibles dimensions. Le terrain présente d'ailleurs assez de solidité pour permettre d'adopter des fondations peu dispendieuses. Nous avons compris ces ouvrages dans l'avant-projet que nous avons considéré comme nécessaire pour compléter l'amélioration du port de Billiers. Nous pensons toutefois que nous devons préalablement nous occuper de l'ouverture du canal de jonction du port avec Muzillac, dont l'exécution est d'un bien plus grand intérêt pour le commerce. Ces constructions pourront se faire économiquement en se contentant d'y employer des matériaux de faibles dimensions. Le terrain présente d'ailleurs assez de solidité pour permettre d'adopter des fondations peu dispendieuses »

31 mai 1843 : Décision ministérielle demandant un rapport

30 juillet 1843 : Plan général des lieux

