

Liverpool (United Kingdom)

No 1150

1. BASIC DATA

State Party: United Kingdom

Name of property: Liverpool – Maritime Mercantile City

Location: Liverpool, England

Date received: 29 January 2003

Category of property:

In terms of the categories of cultural property set out in Article 1 of the 1972 World Heritage Convention, this is a *group of buildings*. In terms of *Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention* (2002, 29, ii) this is a *historic town* that has evolved along characteristic lines and has preserved spatial arrangements and structures that are typical of the successive stages in their history.

Brief description:

The Maritime Mercantile City of Liverpool became one of the centres of world trade in the 18th and 19th centuries. It had an important role in the growth of British Empire and it became the major port for the mass movement of people, e.g. slaves and emigrants. Liverpool pioneered in the development of modern dock technology, transport systems, and port management. The city has a series of significant commercial, civic and public buildings, including St. George's Plateau.

2. THE PROPERTY

Description

The city of Liverpool is situated in north-western England on the Irish Sea at the mouth of the Mersey River. It is an example of a commercial port that had its major development at the time of Britain's greatest global influence - from the 18th century through to World War I. Today, Liverpool is a dynamic city with a resident population of 463,700; over 1,400,000 live in the former Merseyside County.

The nominated area is articulated in six specific parts, indicated below, and surrounded by a fairly large buffer zone:

1. Pier Head with the three main buildings: Royal Liver Dock, Cunard Building, and Dock Office, is the heart of the early 20th century Liverpool;
2. Albert Dock Conservation Area, to the south of the Pier Head, comprises a series of warehouses and other facilities related to harbour activities;
3. Stanley Dock Conservation Area to the north of the Pier Head, comprises Dock Boundary Walls and several warehouses;
4. The historic centre around the Castle Street/Dale Street/Old Hall Street Commercial Area, extends to the east of the Pier Head. The area includes outstanding buildings from the 18th and early 19th centuries, in various architectural styles.
5. William Brown Street Cultural Quarter, to the east of the previous, includes St. George's Plateau, St. John's Gardens, and other public buildings;
6. Lower Duke Street, to the east of the Stanley Dock, comprises old warehouses and merchants' offices.

Docks: The development of enclosed commercial wet docks was pioneered at Liverpool in the 18th century. Little of the fabric of these early docks has survived, following the 19th century remodelling of the docks when they became Britain's Atlantic gateway and the emigration port for much of Western Europe. Recent (2001) archaeological excavations however have revealed that much of Old Dock's dock basin wall, dock edge coping, timbers and cobbled surfaces have survived below ground. One of the earliest existing structures, the 1821 brick section of the dock wall adjacent to Princes Dock is attributed to John Foster. Jesse Hartley, the Dock Engineer from 1824 to 1860, designed the great fireproof warehouses at Albert Dock, Stanley Dock and Wapping Docks, ornamental hydraulic towers and pump houses, and enclosed further parts of the dock system with granite boundary walls with turreted gate entrances. His work was continued by the Lysters, father and son, who were Dock Engineers until 1897 and 1913 respectively, building also eg Waterloo Warehouse and Stanley Tobacco Warehouse.

Warehouses and Commercial Centre: Before the docks were enclosed, most of the warehouses were privately owned and were located in the town close to the merchants' houses in the streets focussed on the Old Dock, some distance inland from the Mersey River. Some of these warehouses survive in the Duke Street area. Commercial offices, banks and exchanges in and around Castle Street and Dale Street had replaced most of the earlier properties by the end of the 19th century. These now comprise a fine commercial district with massive ornate office blocks such as Tower Buildings and innovative buildings such as Oriel Chambers. The expression of commercial activity culminated in the trio of buildings at the Pier Head - the former offices of the Mersey Docks and Harbour Board (1907), the Royal Liver Building (1911) and the Cunard Building (1916).

Cultural Quarter: The great prosperity of the city in the 19th century, which was generated by shipping and trade of goods for Britain's burgeoning industries, was matched by a desire and an ability to display civic pride by the construction of prestigious public buildings. The monumental classical buildings erected around William Brown Street create one of the finest cultural groupings in the country. The public buildings combine with the public spaces of St. George's Plateau and St. John's Gardens and other surrounding buildings to create a townscape of great distinction. The main buildings include the magnificent St. George's Hall, a concert hall and money exchange, designed by Harvey Lonsdale Elmes in Greek-Roman Revival style, opened in 1855. There is also the Lime

Street Station, for the Liverpool-Manchester railway, built in 1867-1879.

History

Growth before 1715: The earliest evidence of human activity in the area of Liverpool is from the late Mesolithic period, some 6,000 years ago. There are traces of Roman, Anglo-Saxon, and Viking settlements, followed by the Norman conquest. Liverpool was first mentioned in a charter of Prince John ca 1192. King John established Liverpool with the grant of a Charter in 1207 to enable him to mount an expansion into Wales and Ireland. Liverpool became a port for Irish and Scottish trade. Around the middle of the 17th century Liverpool merchants began to develop trade with America. The Great Plague of London caused many merchants come to Liverpool, bringing their money and experience. There was also an increasing number of religious emigrants, eg Puritans, Protestants, and Quakers, to the New World. From the end of the 17th to the early 18th centuries, the increasing wealth resulted in new urban developments, and the construction of docks and warehouses for the harbour. The so-called Old Dock was opened in 1715, becoming the prototype of commercial enclosed wet docks and the catalyst of Liverpool's subsequent rise to the status of a world port.

18th century: The principal early imported cargoes were tobacco, sugar and rum. After 1700, Liverpool joined Spain, Portugal, Bristol and London in the Triangular Trade, trading with cotton, manufactured goods, black slaves, and other goods between Africa, the West Indies, America and Europe. Liverpool became the most important centre in the world for the organisation of the slave trade. A Northern Triangular Run grew with the opening of Salthouse Dock in 1753, facilitating the export of salt, part of the system of exchange of various products between Newfoundland, and the West Indies, as well as Ireland and the Mediterranean countries. Businessmen and tradesmen came to Liverpool from all parts of Britain to take advantage of the opportunities, and by 1801 Liverpool had become the largest town in England.

With the increase of the capacity of the harbour, a reliable transport system was needed: first in improving the navigation of existing rivers, then by the construction of **canals**. The Mersey and Irwell Navigation opened in 1736. The Sankey Brook Canal from the St. Helens coalfield to the River Mersey (1757) is seen as the first industrial canal in the world. From 1770 to 1816, a canal was cut from Leeds to Liverpool, the longest and most successful in Britain. With the take-off of the **Industrial Revolution** in the late 18th century Liverpool's dock facilities became critical to this process, involving the cotton industry of the North West of England, as well as the iron and steel-making industries in the country.

19th century: When ships were dependent on wind-power, storage of goods was essential, and **warehouses** became a part of the Liverpool townscape, especially from the late 18th till mid 19th centuries, eg Goree Warehouses (1793), others at King's Dock (1795-1812), Albert Dock Warehouses (1847) for imports, and Waterloo Warehouse (1868) for grain. The importance of **coal** became marked with the widespread introduction of steam power for production machines and transportation. The first

steamship entered the Mersey in 1815, the first trans-Atlantic steamer from Liverpool was the *Royal William* in 1833, initiating a new era for shipping and leading to increases in tonnage going through Liverpool.

The idea of a **railway** between Liverpool and Manchester was promoted by a committee of Liverpool businessmen. The line was complete by June 1830; it was the first railway in the world to carry passengers to regular timetables as well as goods. The opening of the railway enabled goods from Liverpool Docks to be transported to other parts of Great Britain more efficiently than before and the port came to depend upon the railways for maintaining its global trading position. The Liverpool **Overhead Railway** was built 1889-1893, becoming the world's first elevated electric railway.

Until the beginning of the 19th century, Liverpool's traders mostly worked from home. As the scale of operations expanded, the scale and character of the centre area changed. Increasing profits from trade justified the construction of large, purely **commercial buildings**, three and four storeys high and subsequently more. At the same time, there were urban renewal programmes and new streets and areas were constructed in the town.

The prosperity of Liverpool and its role as a point of **emigration** to the New World attracted thousands upon thousands of people from across Europe. Many stayed and added to the unsanitary housing conditions in central Liverpool. In response to these problems, Liverpool introduced many advances in health care, becoming a forerunner in the country in mid 19th century. After the abolition of the transportation of slaves in 1807, ships continued to transport emigrants from Liverpool to America in vast numbers. Many European migrants came through Liverpool because it had the necessary shipping lines, choice of destinations and infrastructure, including special emigration trains.

20th century: At the beginning of the 20th century, Liverpool claimed to be 'The Second City of the Empire'. The First World War, however, slowed down the development, causing unemployment. Later, the economy recovered, and some fine buildings were constructed.

During the Second World War, Liverpool suffered from bombing more than any other provincial town in Britain due to its strategic importance. After the war, there has been much rebuilding. Some of the old docks have been modernised and the approach from the sea was improved. The economic drawback continued however, and the city has lost nearly half of its inhabitants (from 850,000 in 1930 to 450,000 today). Nevertheless, the last decade has seen a positive turn, and the city has made major efforts to regenerate its cultural and economic life.

Management regime

Legal provision:

The properties in the nominated area are in a mixed ownership. Some of the main buildings are owned by the Liverpool Municipality, the National Museums and Galleries on Merseyside, British Waterways, Merseytravel, and English Partnerships. Several properties are owned by private companies.

The areas enclosed in the WH nomination are legally protected, and most of the buildings and structures are listed for protection either as Grade I or Grade II.

Management structure:

The nominated site is within the boundary of Liverpool City Council, which includes the Local Planning Authority and the Local Highway Authority. There are several other organisations and agencies with management responsibility for the properties in the nominated area, including especially English Heritage, Liverpool Vision, Merseytravel, and others. Most of these public bodies are represented on the Liverpool World Heritage Site Bid Core Steering Group, created with the purpose to coordinate the management of the proposed World Heritage site.

The nominated area is subject a great of different plans and policies, including the Liverpool Unitary Development Plan and the Strategic Regeneration Framework (July 2000). There are several detailed master plans for specified areas, and conservation plans for the individual buildings. A full Management Plan is in preparation for the nominated site and is expected to be in place in late 2003 or early 2004.

Resources:

The conservation and development of the nominated area can benefit from a wide range of grants and financial resources both from public and private sources.

Justification by the State Party (summary)

The nomination document indicates that Liverpool has had an important role in: the development of world trade, the industrial revolution, the growth of British Empire, the mass movement of people, pioneering dock technology, port management, building construction methods, and transport systems. The urban landscape of Liverpool has a series of significant commercial, civic and public, and domestic buildings. Liverpool is also repository of significant historical and cultural collections.

Liverpool - Maritime Mercantile City is proposed for inscription as 'The supreme example of a commercial port at the time of Britain's greatest global influence'. The nominated site is a complete and integral urban landscape that provides coherent evidence of Liverpool's historic character and bears testament to its exceptional historic significance.

Criterion ii: Liverpool was an innovator and pioneer in many fields, especially dock technology, port management and transport systems. One of Liverpool's most significant achievements was the construction in 1715 of the Old Dock, the world's first commercial enclosed wet dock. This was the beginning of a movement to create artificial docks in tidal estuaries that spread throughout the British Empire and the world. Liverpool's technologically innovative dock complexes with their warehouses eventually set the standard for all other port developments.

Criterion iii: Liverpool was the leading international seaport of the British Empire and Europe's foremost transatlantic port from the 18th century to the early 20th century. Liverpool was a highly successful general-cargo port, for both import and export, and a major European port of trans-Atlantic emigration. ... The urban

landscape of the site, including its architecture, layout, dock complexes and transport systems, combined with the comprehensive cultural and historical records held on the site, form a unique testimony to the commercial acumen and mercantile strength of the British Empire in the period from the early 18th century to the early 20th century. No other port in Britain, the former British Empire or the world bears such testimony. ...

Criterion iv: The nominated site is a complete and integral urban landscape that includes an outstanding architectural and technological ensemble of buildings, structures and archaeological remains. The landscape of the site developed primarily during the 18th, 19th and early 20th centuries during the Industrial Revolution, the growth of the British Empire and general European expansion throughout the world. These processes are significant stages in human history that have shaped the current geo-political, social and economic environment. ...

3. ICOMOS EVALUATION

Actions by ICOMOS

An ICOMOS expert mission visited the site in September 2003. ICOMOS has also consulted its International Scientific Committee on Historic Towns and Villages, CIVVIH.

Conservation

Conservation history:

The development of Liverpool as an important maritime mercantile city started in the 18th century. Most of the harbour structures of this period were however renovated and replaced in the 19th and early 20th centuries. In any case, the nominated historic area does preserve a representative selection of buildings dating from the 18th to the 20th centuries. The town suffered a setback after the First World War, though it recovered later, only to be subject to a massive bombing during the Second World War. After the war, the town has been largely rebuilt. The nominated historic area, however, luckily has preserved a substantial number of historic buildings. In the 1970s, Liverpool suffered in terms of economy, but in the recent decade the city has again emerged as a vital part of the British economic and cultural life. This has allowed the conservation and rehabilitation of many of the historic structures as well.

State of conservation:

Area 1: The three Pier Head buildings are in good state. There is discussion re the construction of a fourth building in a parking area. The proposal is reported to be still at the design stage and no decisions have yet been taken.

Area 2: The Albert Dock area has a successful regeneration project of one of the largest docks and the warehouses around it with full respect for heritage buildings. The site includes remains of the early 18th-century dock, now in a parking area, which will be subject to a development programme – again with full respect for heritage aspects.

Area 3: The Stanley Dock, includes successful regeneration projects. It also includes large warehouses, for which there is no use at the moment, and abandoned dock areas in the buffer zone. The main challenge is a development project within the buffer zone. The City argues that having the area recognized will ensure its protection and that the new buildings will be sympathetic to the heritage status. There is no doubt that the City is committed to ensure that the new buildings are to be acceptable in such a heritage area [most of which is private property].

Area 4: The historic and commercial centre of the city, includes some outstanding buildings from the 18th and early 19th centuries, which are in good state of conservation. The area also includes some late twentieth century buildings. Except for one central building, the others are in the periphery of the nominated area and do not detract too much from the heritage zone.

Area 5: The William Brown Conservation area includes some of the most important public buildings of Liverpool including St Georges Hall, as well as a number of minor but important heritage buildings, memorials, and the old railway station. The area is well conserved and some major restoration projects are being done at the moment.

Area 6: The Duke Street includes a large number of original warehouses which are being successfully transformed for modern use as part of a major regeneration project. It is the most residential of the nominated sites and as such important to include. The main challenge is the building of infill structures, a remnant of the war destruction. Still, the new buildings are done in keeping with accepted principles.

Management:

The ICOMOS mission was generally satisfied with the planning and development control mechanism. There are strong legal and practical mechanisms to ensure the protection of the historic core areas and the individual buildings. The Buffer zone is considered well defined and large enough to protect the nominated area. The local City Government is determined to ensure that there will be sufficient protection in the Buffer Zone.

A new construction has been planned right in the centre of the port area, next to the existing historic buildings. It is obvious that in such sensitive areas, it is fundamental to have strict control of the design, materials, and volume, as well as of the general character and use of any new buildings.

It is understood that the local authorities are currently in the process of preparing a policy for tall buildings. While appreciating that due regard is given to the nominated historic areas and their visual context, ICOMOS nevertheless draws attention to the need to vigilantly monitor the development.

Risk analysis:

The centre area of Liverpool is subject to development projects, including the construction of offices, and much of the nominated core zone and buffer zone are in private ownership, which may cause pressure for change. The city authorities are taking steps to monitor and control such changes, including a policy for tall buildings, as well as eventual environmental hazards, such as air pollution,

groundwater level, and flooding. Steps have been taken in view of risk preparedness programmes. The transportation system in the city centre is currently under study, and some important changes are being proposed to improve it and make more sympathetic to the environment.

Authenticity and integrity

The existing urban fabric of the nominated area dates from the 18th to the 20th centuries, with an emphasis on the 19th and early 20th centuries. The city has suffered from the Second World War destruction as well as from the long economic decline after the war.

The historic evolution of the Liverpool street pattern is still readable representing the different periods. There have been some alterations after the war destruction in 1941. In the nominated area, the main historic buildings have retained their authenticity to a high degree. There are some parts, especially in the buffer zone, where the damages from the war period still exist. There are also new constructions from the second half of the 20th century, of which not all are to high standard. The main docks survive as water-filled basins within the nominated site. They are not any more operational, though one dock area is operated by Merseyside Maritime Museum, and another is used for ship-repairs. The warehouses are being converted to new uses. Here attention is given to keep changes to the minimum.

Judging in the overall, though, the nominated area has well retained its historic authenticity and integrity. In fact, the ICOMOS expert mission was complimentary, emphasising that not only the buildings were in good state but every effort has been made to preserve the minor detailing of architecture such as the original pulleys of the docks and various other cast iron features.

Comparative evaluation

The nomination document presents a good study comparing Liverpool as a significant port city within the British Empire. It is seen in relation to other British ports, such as London, Hull, Bristol and Glasgow, as well as various port cities in other countries, including Hamburg, Marseille, Barcelona, Baku, Bombay, New York, St. Petersburg and Shanghai. Note is also taken of ports already inscribed on the World Heritage List. The latest of these is Valparaiso, which was inscribed in 2003.

ICOMOS concurs with the conclusions of the study, which has shown that the qualities and values of Liverpool clearly distinguish its outstanding universal value in relation to the others, both in terms of its maritime mercantile function and its architectural and cultural significance.

Outstanding universal value

General statement:

The proposed nomination of Liverpool consists of selected areas in the historic harbour and the centre of the city, defined as ‘the supreme example of a commercial port at the time of Britain’s greatest global influence’. Liverpool

grew into a major commercial port in the 18th century, when it was also crucial for the organisation of slave trade. In the 19th century, Liverpool became a world mercantile centre and had major significance on world trade being one of the principal ports of the British Commonwealth. Its innovative techniques and types of construction of harbour facilities became an important reference worldwide. Liverpool also became instrumental in the development of industrial water canals on the British Isles in the 18th century, as well as of railway transport in the 19th century. All through this period, and particularly in the 19th and early 20th centuries, Liverpool gave attention to the quality of its cultural activities and architecture. To this stand as testimony its outstanding public buildings, such as St. George's Hall and the many museums. Even in the 20th century, Liverpool has given a lasting contribution, which is remembered in the success of the Beatles, who originated from this city.

Evaluation of criteria:

Criterion ii: Liverpool was a centre for innovation in the 18th and 19th centuries, and it had great importance for the building up of the international mercantile systems throughout the British Commonwealth. This was mainly due to its importance as a seaport. The canal and dock system and the warehouses were outstanding when they were created. The fact that they have survived to this day gives them great importance as historic testimonies. In addition to the industrial heritage of the site, Liverpool architecture also reflects the importance and development of the city as a port, which had important influence in various countries.

Criterion iii: Liverpool is an exceptional testimony to the maritime mercantile culture as it developed in the 18th and 19th centuries, contributing to the construction of the British Empire. It bears testimony to the various aspects of this culture, including the slave trade, until its abolition in 1807, as well as to the immigration from northern European countries to America.

Criterion iv: The importance of the British Empire is well reflected in this criterion. On the one hand, the architecture of Liverpool reflects the grandeur of the Empire, on the other, the buildings, the architecture and the industrial heritage are an exceptionally well preserved technological ensemble illustrating a significant period of human history. Liverpool was the most important port of its period, through which the major commercial routes were fed but also through which millions of passengers, both slaves and paying emigrants, migrated.

4. ICOMOS RECOMMENDATIONS

Recommendation for the future

ICOMOS recommends particular attention to be given to monitoring the processes of change in the nominated historic areas and their surroundings. This concerns especially changes in use and new constructions.

It is understood that a new construction is planned in the central part of the nominated port area, i.e. the Pier Head, which has the potential to adversely impact its integrity. Considering the sensitivity of this area, ICOMOS recommends that the State Party inform the World Heritage Committee about the project and its impact on the

nominated property, prior to decision about its inscription on the World Heritage List.

Recommendation with respect to inscription

That, subject to satisfying the above condition, the property be inscribed on the World Heritage List on the basis of *criteria ii, iii and iv*:

Criterion ii: Liverpool was a major centre generating innovative technologies and methods in dock construction and port management in the 18th and 19th centuries. It thus contributed to the building up of the international mercantile systems throughout the British Commonwealth.

Criterion iii: the city and the port of Liverpool are an exceptional testimony to the development of maritime mercantile culture in the 18th and 19th centuries, contributing to the building up of the British Empire. It was a centre for the slave trade, until its abolition in 1807, and to emigration from northern Europe to America.

Criterion iv: Liverpool is an outstanding example of a world mercantile port city, which represents the early development of global trading and cultural connections throughout the British Empire.

ICOMOS, March 2004

Liverpool (Royaume-Uni)

No 1150

1. IDENTIFICATION

<i>État partie :</i>	Royaume-Uni
<i>Bien proposé :</i>	Liverpool – Port marchand
<i>Lieu :</i>	Liverpool, Angleterre
<i>Date de réception :</i>	29 janvier 2003
<i>Catégorie de bien :</i>	

En termes de catégories de biens culturels, telles qu'elles sont définies à l'article premier de la Convention du patrimoine mondial de 1972, il s'agit d'un *ensemble*. Aux termes du paragraphe 29 ii des *Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention sur le patrimoine mondial* de 2002, il s'agit également d'une *ville historique* à caractère évolutif exemplaire ayant conservé une organisation de l'espace et des structures caractéristiques des phases successives de leur histoire.

Brève description :

Le port marchand de Liverpool devint l'un des centres du commerce mondial aux XVIII^e et XIX^e siècles. La ville joua un rôle important dans l'essor de l'Empire britannique et devint le principal point de passage des mouvements migratoires, notamment des esclaves et des émigrants. Liverpool fut la pionnière du développement de la technologie portuaire moderne, des systèmes de transport et de la gestion portuaire. La ville possède une série de bâtiments commerciaux, civils et publics, notamment St. George's Plateau.

2. LE BIEN

Description

Liverpool se dresse au nord-ouest de l'Angleterre sur la mer d'Irlande, à l'embouchure de la Mersey. C'est un exemple de port marchand ayant connu sa plus grande prospérité à l'époque où la Grande-Bretagne était à l'apogée de son influence mondiale, du XVIII^e siècle à la Première Guerre mondiale. Aujourd'hui, Liverpool est une ville dynamique où vivent 463 700 habitants ; plus de 1 400 000 vivent dans l'ancien comté du Merseyside.

Le bien proposé pour inscription s'articule autour de six parties spécifiques, indiquées ci-dessous, au sein d'une zone tampon assez vaste :

1. Pier Head et ses trois principaux bâtiments : Royal Liver Dock, Cunard Building et Dock

Office ; c'est le cœur du Liverpool du début du XX^e siècle.

2. La zone protégée d'Albert Dock, au sud de Pier Head, se compose d'une série d'entrepôts et autres installations associées aux activités portuaires.
3. La zone protégée de Stanley Dock, au nord de Pier Head, comprend les murs d'enceinte du port et plusieurs entrepôts.
4. Le centre historique autour du quartier commercial de Castle Street / Dale Street / Old Hall Street, s'étend jusqu'à l'est de Pier Head. La zone englobe des édifices exceptionnels du XVIII^e siècle et du début du XIX^e siècle, dans divers styles architecturaux.
5. Le quartier culturel de William Brown Street, à l'est des précédents, comprend St. George's Plateau, St. John's Gardens et d'autres édifices publics.
6. Lower Duke Street, à l'est de Stanley Dock, comprend d'anciens entrepôts et bureaux marchands.

Docks : Les bassins à flot commerciaux fermés ont fait leur apparition à Liverpool au XVIII^e siècle. Peu de structures de ces premiers docks ont survécu, après leur remodelage au XIX^e siècle, quand ils sont devenus la porte de la Grande-Bretagne sur l'Atlantique et le port d'émigration de la majeure partie de l'Europe occidentale. De récentes fouilles archéologiques (2001) ont cependant révélé qu'une grande partie des murs des anciens docks, des chaperons, des charpentes et des surfaces pavées subsistaient sous le sol. L'une des plus anciennes structures existantes, la section en briques de 1821 du mur de dock adjacent au Princes Dock, est attribuée à John Foster. Jesse Hartley, ingénieur des docks de 1824 à 1860, a conçu les grands entrepôts à l'épreuve du feu d'Albert Dock, Stanley Dock et Wapping Docks, des tours hydrauliques ornementales et des postes de pompage, et a fermé les autres sections des docks avec des murs de granit aux portes à tourelles. Les Lyster père et fils, ingénieurs des docks jusqu'en 1897 et 1913 respectivement, ont poursuivi son œuvre, construisant également Waterloo Warehouse et Stanley Tobacco Warehouse, par exemple.

Entrepôts et centre commercial : Avant la fermeture des docks, la plupart des entrepôts appartenaient à des propriétaires privés et étaient situés dans la ville à proximité des maisons des marchands, dans les rues axées sur Old Dock, à une certaine distance de la Mersey. Certains de ces entrepôts subsistent dans le quartier de Duke Street. Les bureaux commerciaux, les banques et les offices de change aux alentours de Castle Street et de Dale Street avaient remplacé la majorité des bâtiments antérieurs dès la fin du XIX^e siècle. Ils composent aujourd'hui un beau quartier commercial, avec des immeubles de bureaux imposants et élaborés, tels que Tower Buildings, et des bâtiments novateurs comme Oriell Chambers. L'expression de l'activité commerciale culmine dans le trio d'édifices de Pier Head – les anciens bureaux

des docks de la Mersey et du comité portuaire (1907), le Royal Liver Building (1911) et Cunard Building (1916).

Quartier culturel : La grande prospérité de la ville au XIXe siècle, générée par le trafic maritime et le commerce pour les industries naissantes de la Grande-Bretagne, s'accompagnait du désir de manifester son orgueil citoyen par la construction de bâtiments publics prestigieux. Les bâtiments classiques monumentaux érigés autour de William Brown Street créent l'un des plus beaux ensembles culturels du pays. Les édifices publics se marient aux espaces publics de St. George's Plateau, de St. John's Gardens et des autres bâtiments avoisinants pour créer un paysage urbain d'une grande distinction. Parmi les principaux édifices, le magnifique St. George's Hall, une salle de concert et une Bourse, dessinée par Harvey Lonsdale Elmes dans un style gréco-romain et ouvert en 1855, ainsi que la gare de Lime Street, destinée à la ligne Liverpool-Manchester, construite entre 1867 et 1879.

Histoire

Essor avant 1715 : Les premières traces d'activité humaine dans la région de Liverpool remontent à la fin du mésolithique, il y a environ 6 000 ans. On y trouve des traces de peuplements romains, anglo-saxons et vikings, qui furent suivis par la conquête normande. Liverpool fut mentionnée pour la première fois dans une charte du prince Jean vers 1192. Le roi Jean établit Liverpool par charte, en 1207, pour permettre l'expansion vers le pays de Galles et l'Irlande. Liverpool devint un port accueillant le commerce irlandais et écossais. Vers le milieu du XVIIe siècle, les marchands de Liverpool commencèrent à se lancer dans le commerce avec l'Amérique. La grande peste de Londres incita bon nombre de marchands à venir s'installer à Liverpool, qui apportèrent avec eux leur argent et leur expérience. Il y avait également de plus en plus d'émigrants partant pour des raisons religieuses vers le Nouveau Monde : puritains, protestants, quakers... De la fin du XVIIe siècle au début du XVIIIe siècle, la richesse croissante de la ville entraîna de nouveaux développements urbains, et la construction de docks et d'entrepôts pour le port. La partie dite « Old Dock » fut ouverte en 1715, et devint le prototype des bassins à flot fermés commerciaux et le catalyseur de l'accession de Liverpool au statut de port mondial.

XVIIIe siècle : Les principales cargaisons importées dans les premiers temps étaient le tabac, le sucre et le rhum. Après 1700, Liverpool rejoignit l'Espagne, le Portugal, Bristol et Londres dans le commerce triangulaire, échangeant du coton, des biens manufacturés, des esclaves et autres « marchandises » entre l'Afrique, les Antilles, l'Amérique et l'Europe. Liverpool devint le premier pôle mondial du commerce des esclaves. Un commerce triangulaire entre pays du Nord se développa avec l'ouverture de Salthouse Dock en 1753, facilitant l'exportation de sel et s'intégrant dans un système d'échange de divers produits entre Terre-Neuve et les Antilles, ainsi qu'entre l'Irlande et les pays méditerranéens. Hommes d'affaires et commerçants venaient de tout le pays à Liverpool pour saisir les opportunités qui s'y présentaient et, en 1801, Liverpool était devenue la plus grande ville d'Angleterre.

Avec l'accroissement de la capacité du port, un système de transport fiable s'imposait : tout d'abord en améliorant la navigation sur les cours d'eau existants, puis en construisant des **canaux**. La navigation sur la Mersey et l'Irwell débuta en 1736. Le canal de Sankey Brook, entre les mines de charbon de St. Helens et la Mersey (1757), est considéré comme le premier canal industriel au monde. De 1770 à 1816, un canal fut creusé entre Leeds et Liverpool, le plus long et le plus emprunté de Grande-Bretagne. Les docks de Liverpool devinrent essentiels à l'essor de la **révolution industrielle** à la fin du XVIIIe siècle, impliquant l'industrie cotonnière du nord-ouest de l'Angleterre ainsi que les industries sidérurgiques du pays.

XIXe siècle : Alors que les navires dépendaient de l'énergie éolienne, l'entreposage des marchandises était essentiel, et les **entrepôts** devinrent une composante à part entière du paysage de Liverpool, particulièrement de la fin du XVIIIe siècle au milieu du XIXe siècle, avec par exemple Goree Warehouses (1793), d'autres à King's Dock (1795-1812), les entrepôts d'Albert Dock (1847) pour les importations, et Waterloo Warehouse (1868) pour le grain. Le **charbon** gagna en importance avec le lancement généralisé de l'utilisation de la vapeur pour les machines de production et les transports. Le premier **bateau à vapeur** fut lancé sur la Mersey en 1815, et le premier bateau à vapeur transatlantique au départ de Liverpool fut le *Royal William* en 1833, amorçant une nouvelle ère de transport et entraînant des augmentations des tonnages qui transitaient par Liverpool.

Un comité d'hommes d'affaires de Liverpool encouragea l'idée d'un **chemin de fer** entre Liverpool et Manchester. La ligne fut achevée en juin 1830 ; ce fut le premier chemin de fer au monde à transporter régulièrement des passagers aussi bien que des marchandises. L'ouverture du chemin de fer permit de transporter les marchandises des docks de Liverpool vers d'autres régions de Grande-Bretagne plus efficacement que par le passé, le statut mondial du port commençant à dépendre du chemin de fer. Le **métro aérien** de Liverpool, le premier chemin de fer électrique aérien du monde, fut construit entre 1889 et 1893.

Jusqu'au début du XIXe siècle, les marchands de Liverpool travaillaient essentiellement depuis leur domicile. Au fur et à mesure que les opérations gagnèrent en envergure, l'échelle et le caractère du centre changèrent. L'accroissement des bénéfices du commerce justifia la construction de grands **édifices commerciaux**, exclusivement réservés à cet usage, de trois ou quatre étages tout d'abord et plus hauts ensuite. Parallèlement, des programmes de rénovation urbaine étaient mis en œuvre, de nouvelles rues et de nouveaux quartiers construits dans la ville.

La prospérité de Liverpool et son rôle en tant que pointe de l'**émigration** vers le Nouveau Monde attiraient des milliers de personnes, venues des quatre coins de l'Europe. Beaucoup restaient, ajoutant au délabrement des conditions de vie dans le centre de Liverpool. En réaction à ces problèmes, Liverpool introduisit de nombreuses avancées en matière d'hygiène, devenant une ville pionnière en la matière au milieu du XIXe siècle. Après l'abolition de l'esclavage et donc du transport d'esclaves en 1807, les bateaux continuèrent à transporter en grand nombre des

émigrants de Liverpool en Amérique. Beaucoup d'émigrants européens passaient par Liverpool car la ville disposait des liaisons maritimes nécessaires, d'un grand choix de destinations et d'infrastructures, dont des trains réservés aux émigrants.

XXe siècle : Au début du XXe siècle, Liverpool se proclamait « deuxième ville de l'Empire ». La Première Guerre mondiale, cependant, ralentit le développement et généra du chômage. Plus tard, la ville connut une reprise économique, et certains beaux édifices furent construits.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, Liverpool subit plus de bombardements que n'importe quelle autre ville de province britannique, du fait de son importance stratégique. Après la guerre, elle connut beaucoup de reconstructions. Certains des anciens docks furent modernisés, et l'approche depuis la mer améliorée. La récession économique se poursuivit cependant, et la ville a aujourd'hui perdu presque la moitié de ses habitants (de 850 000 en 1930 à 450 000 aujourd'hui). Néanmoins, la dernière décennie a été le témoin d'un tournant positif, et la ville a fait de grands efforts pour régénérer sa vie culturelle et économique.

Politique de gestion

Dispositions légales :

Les biens figurant dans la zone proposée pour inscription sont en propriété mixte. Certains des bâtiments principaux appartiennent à la municipalité de Liverpool, aux musées nationaux et aux galeries du Merseyside, à *British Waterways*, à *Merseytravel* et à des partenariats britanniques. Plusieurs biens appartiennent à des sociétés privées.

Les zones qui font partie de la proposition d'inscription sur la Liste du patrimoine mondial sont protégées juridiquement, et la plupart des bâtiments et des structures sont classés comme bâtiments protégés de niveau I ou II.

Structure de la gestion :

Le bien proposé pour inscription est du ressort du conseil municipal de Liverpool, qui inclut les autorités locales d'urbanisme et les autorités locales des routes. Il existe plusieurs autres organisations et agences dotées de la responsabilité de gestion des biens de la zone proposée pour inscription, particulièrement *English Heritage*, *Liverpool Vision*, *Merseytravel* et d'autres. La plupart de ces organismes publics sont représentés au comité de direction de la proposition d'inscription sur la Liste du patrimoine mondial, créé en vue de coordonner la gestion du site proposé pour inscription.

La zone proposée pour inscription est soumise à quantité de plans et de politiques différentes, dont le plan de développement unitaire de Liverpool et le plan structurel de rénovation stratégique (juillet 2000). Il existe plusieurs plans directeurs détaillés pour des zones spécifiques, et des plans de conservation pour les bâtiments individuels. Un plan de gestion complet est en cours de préparation pour le site proposé pour inscription ; il devrait être mis en place fin 2003 ou début 2004.

Ressources :

La conservation et le développement du bien proposé pour inscription peuvent bénéficier de diverses subventions et ressources financières apportées par des sources publiques et privées.

Justification émanant de l'État partie (résumé)

Le dossier de proposition d'inscription indique que Liverpool a joué un rôle important dans : le développement du commerce mondial, la révolution industrielle, l'expansion de l'Empire britannique, les mouvements migratoires, la technologie des docks, la gestion portuaire, les méthodes de construction et les systèmes de transport. Le paysage urbain de Liverpool possède divers bâtiments commerciaux, civils, publics et domestiques. Liverpool est également dépositaire de collections historiques et culturelles significatives. ...

Liverpool – port marchand est proposé pour inscription comme « illustration suprême d'un port commercial à l'époque où la Grande-Bretagne était à l'apogée de son influence mondiale ». Le site proposé pour inscription est un paysage complet et intégral fournissant une preuve cohérente du caractère historique de Liverpool et témoignant de son importance historique exceptionnelle. ...

Critère ii : Liverpool fut une ville novatrice et pionnière dans de nombreux domaines, tout particulièrement la technologie des docks, la gestion portuaire et les systèmes de transport. L'une des réussites les plus significatives de Liverpool fut la construction en 1715 de la partie dite Old Dock, les premiers bassins à flot commerciaux fermés au monde. Ce fut le début d'un mouvement de création de docks artificiels dans les estuaires à marées qui se répandit dans tout l'Empire britannique et dans le monde entier. Les docks technologiquement novateurs de Liverpool avec leurs entrepôts finirent par représenter le modèle à suivre pour tous les autres développements portuaires. ...

Critère iii : Liverpool fut le premier port maritime international de l'Empire britannique et le port transatlantique européen le plus en vue du XVIIIe siècle au début du XXe siècle. Liverpool fut un port de marchandises qui connut un grand succès, tant pour les importations que pour les exportations, et un port européen majeur pour l'émigration transatlantique. Le paysage urbain du site, notamment son architecture, sa disposition, ses docks et ses systèmes de transport, combinés aux archives culturelles et historiques exhaustives conservées sur le site, forme un témoignage unique de la puissance commerciale et marchande de l'Empire britannique entre le début du XVIIIe siècle et le début du XXe siècle. Aucun autre port de Grande-Bretagne, de l'ancien Empire britannique ou du monde ne représente un tel témoignage. ...

Critère iv : Le site proposé pour inscription est un paysage urbain intégral constituant un ensemble architectural et technologique exceptionnel de bâtiments, de structures et de vestiges archéologiques. Le paysage du site s'est essentiellement développé au XVIIIe, au XIXe et au début du XXe siècle pendant la révolution industrielle,

l'expansion de l'Empire britannique et, plus généralement, l'expansion de l'Europe vers le reste du monde. Ces processus marquent des étapes significatives de l'histoire de l'homme, qui ont façonné l'environnement géopolitique, social et économique actuel. ...

3. ÉVALUATION DE L'ICOMOS

Actions de l'ICOMOS

Une mission d'expertise de l'ICOMOS s'est rendue sur le site en septembre 2003.

L'ICOMOS a également consulté son Comité scientifique international sur les villes et villages historiques, le CIVVIH.

Conservation

Historique de la conservation :

Le développement de Liverpool en tant que port maritime de première importance a commencé au XVIII^e siècle. La plupart des structures portuaires de cette période ont cependant été rénovées et remplacées au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle. Quoi qu'il en soit, la zone historique proposée pour inscription conserve une sélection représentative d'édifices du XVIII^e au XX^e siècle. La ville a connu un recul après la Première Guerre mondiale ; elle s'est remise par la suite mais pour tomber sous le coup de bombardements massifs pendant la Seconde Guerre mondiale. Après la guerre, la ville fut largement reconstruite. La zone historique proposée pour inscription a heureusement préservé un nombre substantiel de bâtiments historiques. Dans les années 1970, Liverpool a souffert sur le plan économique mais, ces dix dernières années, la ville est redevenue une composante essentielle de la vie économique et culturelle britannique, ce qui a permis la conservation et la réhabilitation de bon nombre de structures historiques.

État de conservation :

Zone 1 : Les trois bâtiments de Pier Head sont en bon état. Des discussions sont en cours quant à la construction d'un quatrième bâtiment dans une aire de parking. La proposition en est apparemment toujours au stade initial de la conception et aucune décision n'a encore été prise.

Zone 2 : Le quartier d'Albert Dock fait l'objet d'un projet de rénovation pour un des plus grands docks et pour les entrepôts qui l'entourent, dans le plus grand respect des bâtiments patrimoniaux. Le site comporte des vestiges des docks du début du XVIII^e siècle, aujourd'hui dans une aire de parking, qui feront l'objet d'un programme de développement – toujours dans le plus grand respect du point de vue du patrimoine.

Zone 3 : Le dock Stanley inclut des projets de rénovation réussis. Il comprend aussi de grands entrepôts inutilisés pour l'instant, et des docks abandonnés dans la zone tampon. Le principal défi est un projet de développement dans la zone tampon. La ville déclare que reconnaître la valeur de la zone assurera sa protection et que les

nouveaux bâtiments respecteront le statut de site du patrimoine. Il ne fait aucun doute que la ville a à cœur de veiller à ce que les nouveaux bâtiments, dans une zone du patrimoine [essentiellement sous propriété privée], soient acceptables.

Zone 4 : Le centre historique et commercial de la ville comprend quelques bâtiments exceptionnels du XVIII^e et du début du XIX^e siècle, qui sont dans un bon état de conservation. Elle inclut également quelques édifices de la fin du XX^e siècle. Exception faite d'un bâtiment central, les autres sont à la périphérie de la zone proposée pour inscription et ne déparent pas excessivement par rapport à la zone du Patrimoine.

Zone 5 : La zone protégée William Brown inclut quelques-uns des plus importants bâtiments publics de Liverpool, notamment St. Georges Hall, ainsi que plusieurs édifices patrimoniaux mineurs mais importants, des monuments commémoratifs et l'ancienne gare de chemin de fer. La zone est bien conservée, et certains projets de restauration sont en cours.

Zone 6 : Duke Street comprend plusieurs entrepôts transformés avec succès pour un usage moderne dans le cadre d'un projet de régénération majeur. C'est le plus résidentiel des sites proposés pour inscription et, à ce titre, il est important de l'inclure. Le principal défi reste la construction de structures sur des terrains intercalaires, un vestige des destructions de la guerre. Cependant, les nouveaux bâtiments restent conformes aux principes acceptés.

Gestion :

La mission de l'ICOMOS a été dans l'ensemble satisfaite des mécanismes de planification et de contrôle du développement. Des mécanismes juridiques et pratiques forts sont en place pour assurer la protection du cœur historique et des bâtiments individuels. La zone tampon est considérée comme bien définie et suffisamment vaste pour protéger la zone proposée pour inscription. Le gouvernement municipal local est déterminé à assurer une protection suffisante dans la zone tampon.

La construction d'un nouvel immeuble a été planifiée en plein centre de la zone portuaire, à côté des bâtiments historiques. Il est évident que dans des zones aussi sensibles, il est essentiel d'exercer un contrôle strict sur la conception, les matériaux et le volume, ainsi que sur le caractère général et l'utilisation de tout nouvel édifice.

Il est entendu que les autorités locales sont en train de préparer une politique concernant les bâtiments élevés. L'ICOMOS, tout en étant conscient du fait que les zones historiques proposées pour inscription et leur contexte visuel reçoivent la considération qu'ils méritent, attire néanmoins l'attention sur la nécessité d'un suivi vigilant du développement.

Analyse des risques :

Le centre-ville de Liverpool fait l'objet de projets de développement, notamment de construction de bureaux, et une grande partie de la zone proposée pour inscription et de la zone tampon sont sous propriété privée, ce qui peut

causer des pressions de changement. Les autorités municipales prennent des mesures pour surveiller et contrôler ces changements, dont une politique concernant les bâtiments élevés, ainsi que d'éventuels risques environnementaux, par exemple la pollution de l'air, le niveau des nappes phréatiques et les inondations. Des mesures ont été prises en vue de programmes de préparation aux risques. Le système de transport dans le centre-ville est actuellement à l'étude, et certains changements importants sont proposés pour l'améliorer et le rendre plus respectueux de l'environnement.

Authenticité et intégrité

Le tissu urbain de la zone proposée pour inscription date du XVIIIe au XXe siècle, et plus particulièrement du XIXe et du début du XXe siècle. La ville a pâti des destructions de la Seconde Guerre mondiale ainsi que du long déclin économique après la guerre.

L'évolution historique du tracé des rues de Liverpool au travers des différentes périodes est toujours lisible. Il y a eu quelques altérations après les destructions de la guerre en 1941. Dans la zone proposée pour inscription, les principaux bâtiments historiques ont conservé un degré élevé d'authenticité. Cependant, les dégâts de la guerre subsistent dans certaines parties, notamment dans la zone tampon. Il y a également de nouvelles constructions de la seconde moitié du XXe siècle qui ne sont pas toutes de bonne qualité. Les principaux docks subsistent en tant que bassins remplis d'eau dans le site proposé pour inscription. Ils ne sont plus opérationnels, quoiqu'une partie des docks soit utilisée par le musée maritime du Merseyside et qu'une autre le soit pour les réparations de bateaux. Les entrepôts sont convertis à de nouveaux usages. Dans ce cas, une attention particulière s'attache à limiter au maximum les changements.

Globalement, la zone proposée pour inscription a bien conservé son authenticité historique et son intégrité. En fait, la mission d'expertise de l'ICOMOS a été très élogieuse, soulignant que non seulement les bâtiments étaient en bon état, mais aussi que tous les efforts avaient été faits pour préserver les détails architecturaux mineurs, comme les poulies d'origine des docks et diverses autres structures de fonte.

Évaluation comparative

Le dossier de proposition d'inscription présente une bonne étude comparative de Liverpool en tant que ville portuaire d'importance dans l'Empire britannique. Elle est comparée à d'autres ports britanniques comme Londres, Hull, Bristol et Glasgow, ainsi qu'à diverses villes portuaires d'autres pays, dont Hambourg, Marseille, Barcelone, Bakou, Bombay, New York, Saint-Petersbourg et Shanghai. Il est également fait mention des ports déjà inscrits sur la Liste du Patrimoine mondial. Le dernier de ceux-ci est Valparaiso, inscrit en 2003.

L'ICOMOS est d'accord avec les conclusions de l'étude, qui démontre que les qualités et valeurs de Liverpool distinguent clairement sa valeur universelle exceptionnelle des autres, tant du point de vue de sa fonction de port

marchand que de son importance architecturale et culturelle.

Valeur universelle exceptionnelle

Déclaration générale :

La proposition d'inscription de Liverpool consiste en zones choisies dans le port historique et dans le centre de la ville, définie comme « l'illustration suprême d'un port commercial à l'époque où la Grande-Bretagne était à l'apogée de son influence mondiale ». Liverpool est devenu un port commercial majeur au XVIIIe siècle, crucial également à l'époque pour l'organisation du commerce des esclaves. Au XIXe siècle, Liverpool devint un pôle marchand d'envergure mondiale, avec une influence essentielle sur le commerce mondial, étant l'un des principaux ports du Commonwealth britannique. Ses techniques et constructions novatrices d'installations portuaires devinrent des références dans le monde entier. Liverpool joua également un rôle dans le développement de canaux industriels dans les îles Britanniques au XVIIIe siècle, ainsi que dans celui des transports ferroviaires au XIXe siècle. Tout au long de cette période, et particulièrement au XIXe siècle et au début du XXe siècle, Liverpool prêta une grande attention à la qualité de ses activités culturelles et de son architecture, comme en témoignent ses édifices publics exceptionnels, tels St. George's Hall et les nombreux musées. Même au XXe siècle, Liverpool a continué d'apporter une contribution durable, dont témoigne le succès des Beatles, qui en sont originaires.

Évaluation des critères :

Critère ii : Liverpool était un pôle d'innovation au XVIIIe et au XIXe siècle, et a eu une grande importance pour la construction des systèmes marchands internationaux dans tout le Commonwealth britannique, essentiellement à cause de son importance en tant que port maritime. Le système des canaux et des docks et les entrepôts étaient, à l'époque de leur création, exceptionnels. Le fait qu'ils aient survécu jusqu'à ce jour leur confère une grande importance en tant que témoignages historiques. Outre le patrimoine industriel du site, l'architecture de Liverpool reflète également l'importance et le développement de la ville en tant que port, qui a eu une influence importante dans plusieurs pays.

Critère iii : Liverpool est un témoignage exceptionnel de la culture marchande maritime qui s'est développée aux XVIIIe et XIXe siècles, contribuant à la construction de l'Empire britannique. Elle témoigne des divers aspects de cette culture, notamment le commerce des esclaves jusqu'à l'abolition de l'esclavage en 1807, ainsi que de l'immigration des pays d'Europe du Nord vers l'Amérique.

Critère iv : L'importance de l'Empire britannique est parfaitement illustrée par ce critère. D'une part, l'architecture de Liverpool reflète la grandeur de l'Empire, de l'autre, l'architecture et le patrimoine industriel constituent un ensemble technologique exceptionnellement bien préservé, illustrant une période importante dans l'histoire de l'humanité. Liverpool était le plus important port de son époque, un port qui alimentait les principales

routes marchandes mais par lequel transitaient aussi des millions de passagers, esclaves et émigrants.

4. RECOMMANDATIONS DE L'ICOMOS :

Recommandations pour le futur

L'ICOMOS recommande qu'une attention particulière soit accordée aux processus de changement dans les zones historiques proposées pour inscription et dans leurs abords. Cela concerne particulièrement les changements d'usage et les nouvelles constructions.

Une nouvelle construction est prévue dans la partie centrale de la zone du port proposée pour inscription, à Pier Head précisément, qui pourrait avoir un impact négatif sur l'intégrité de celle-ci. Compte-tenu de la sensibilité de la zone, l'ICOMOS recommande que l'État partie fournisse des informations au Comité du patrimoine mondial sur le projet et son impact sur le bien proposé pour inscription, avant toute décision quant à son inscription sur la Liste du patrimoine mondial.

Recommandation concernant l'inscription

Que, sous réserve de remplir de façon satisfaisante la condition mentionnée ci-dessus, le bien soit inscrit sur la Liste du patrimoine mondial sur la base des **critères ii, iii et iv** :

Critère ii : Liverpool a été un pôle majeur, générant des technologies et des méthodes novatrices dans la construction des docks et la gestion portuaire aux XVIIIe et XIXe siècles, et a ainsi contribué à la mise en place des systèmes marchands internationaux dans tout le Commonwealth britannique.

Critère iii : La ville et le port de Liverpool constituent un témoignage exceptionnel du développement d'une culture marchande maritime aux XVIIIe et XIXe siècles, qui a contribué à l'essor de l'Empire britannique. C'était un centre du commerce d'esclaves, jusqu'à son abolition en 1807, et de l'émigration de l'Europe du Nord vers l'Amérique.

Critère iv : Liverpool est un exemple exceptionnel de ville portuaire marchande d'envergure mondiale, représentant les premiers développements des liaisons marchandes et culturelles dans tout l'Empire britannique.

ICOMOS, mars 2004