

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