



PAR TRISTAN GASTON-BRETON

Les docks de Liverpool. Une porte sur le monde

Liverpool : pendant plus de deux siècles, la citée située sur les rives du fleuve Mersey, dans le Nord-Ouest de la Grande-Bretagne, fut l'un des centres les plus actifs du commerce mondial. A l'apogée de la Révolution industrielle, elle était la porte maritime de la Grande-Bretagne vers son immense empire colonial et le nouveau monde : 40% du commerce mondial transitait alors par son port. Après avoir édifié sa fortune sur le commerce de esclaves et des produits coloniaux, Liverpool fut l'une des principales plaques tournantes pour le transport des émigrants en partance pour les Etats-Unis. Au début du XXème siècle, les activités portuaires occupaient encore plus de 20 000 personnes, faisant de Liverpool l'un des tout premiers ports de la planète.

Un ouvrage symbolise plus particulièrement la puissance et la prospérité de Liverpool : les

docks. Retour en arrière, le 3 octobre 1699. Ce jour-là, le Liverpool Merchant, un vaisseau de commerce affrété par des négociants de la ville, quitte le port pour la côte ouest de l'Afrique. Là, il charge 220 esclaves noirs avant de gagner l'île de la Barbade, dans les Caraïbes. Liverpool vient de mettre un pied dans le commerce triangulaire reliant l'Europe aux Amériques via l'Afrique. Vers 1710, une dizaine de navires sont déjà partie prenantes dans ce négoce. A cette époque cependant, Liverpool ne possède ni dock ni installation portuaire digne de ce nom. Les navires de commerce mouillent à même le fleuve Mersey, nécessitant l'utilisation d'embarcations plus légères pour charger et décharger les marchandises. La Mersey, en outre, est sujette aux marées, les niveaux pouvant évoluer jusqu'à 11 mètres entre les marées hautes et les marées basses. Un vrai problème pour les navires



qui risquent à tout moment de s'échouer. Permettre l'accueil des grands vaisseaux de commerce et assurer ainsi le développement du port de Liverpool : telle est la raison qui pousse la ville à se doter, en 1715, de ses premiers docks. Construits sur une crique naturelle de la Mersey, il s'agit des premiers docks humides jamais construits au monde. En 1753 et 1765, d'autres docks sont édifiés sur le port. Ils permettent d'effectuer les opérations de transbordement des marchandises directement depuis les quais. Les produits, en revanche, ne sont pas stockés sur place. Des entrepôts sont en effet construits en arrière du port, dans un quartier spécial de la ville.

Capables d'accueillir plus de 100 navires, les docks de Liverpool vont jouer un rôle clé dans le développement du port. C'est alors, entre 1750 et 1800, que la cité s'impose comme le grand centre du commerce triangulaire en Grande-Bretagne. La clé de ce succès ? Une position géographique idéale qui permet aux marchands de la ville d'avoir accès aux produits finis de toute l'Angleterre : textiles du Lancashire et du Yorkshire, articles métalliques du Staffordshire ou du Cheshire, armes de Birmingham mais aussi alcools et pacotilles

venus de tout le pays... Les négociants de la ville sont également en liaison étroite avec Londres et Amsterdam d'où il rapportent soieries et cotonnades d'Inde et d'Asie, verreries de Venise et autres articles de luxe. Ces produits sont vendus aux colonies d'Amérique qui manquent cruellement d'articles manufacturés. Ils sont également, pour les moins coûteux d'entre eux, échangés en Afrique de l'ouest contre des esclaves, eux-mêmes revendus au Caraïbes ou dans les colonies d'Amérique. Les navires reviennent alors vers Liverpool les flancs chargés de produits coloniaux : tabac, sucre, café, coton, bois... Au début des années 1790, le port contrôle déjà 80% du trafic d'esclaves en Grande-Bretagne et près de 40% en Europe. Chaque année, ce sont ainsi pas moins de 130 navires qui prennent la route de l'Amérique en passant par l'Afrique. Un trafic très rentable qui fait la prospérité de la ville et de ses habitants. Toute l'élite de Liverpool est alors engagée dans ce vaste commerce aux horizons planétaires.

Ce premier âge d'or, cependant, ne dure qu'un temps : en 1807 en effet, la Grande-Bretagne abolit le trafic d'esclave. A Liverpool, cette mesure est, on s'en doute, très mal accueillie. Les négociants de la ville ont



cependant vite fait de retomber sur leurs pieds. Forte de liens tissés depuis plus d'un siècle, la cité n'a en effet aucun mal à s'assurer le contrôle du commerce entre l'Angleterre et les jeunes Etats-Unis. Sur le port, les docks construits en 1715 - les vieux docks comme on les appelle - sont, du coup, totalement saturés. La ville de Liverpool tente bien, à deux reprises dans les années 1820, de faire construire, directement sur les quais, des bâtiments de stockage rattachés à l'autorité portuaire, un moyen d'éviter les encombrements générés par le trafic entre le port et le quartier des entrepôts, lui-même de plus en plus dense. A chaque fois cependant, le Parlement refuse d'accorder les autorisations nécessaires. Les députés, dans l'affaire, ont cédé aux pressions des propriétaires d'entrepôts privés, qui craignent de perdre le monopole du stockage des marchandises. En 1826, désormais vétustes, les vieux docks doivent être fermés. Une partie du trafic maritime se déplace alors de l'autre côté de la Mersey, à Birkenhead.

Liverpool va se passer de docks pendant un peu plus de dix ans. Jusqu'à ce jour de 1837 où Jesse Hartley propose ses services à la ville et aux autorités portuaires de Liverpool. Né

en 1780, cet ingénieur en génie civil est le premier ingénieur au monde à s'être spécialisé exclusivement dans la construction de quais et de docks. Jouissant d'une réputation flatteuse, il a déjà réalisé de nombreux quais en Grande-Bretagne. A ses interlocuteurs de la ville et du port de Liverpool, il propose d'édifier des docks pourvus d'entrepôt installés directement sur les quais. Un système qui, aussi incroyable que cela puisse paraître, n'a été adopté que par un très petit nombre de ports dans le monde, dont celui de Londres. Malgré l'opposition résolue des propriétaires d'entrepôts privés, le Parlement, cette fois, donne son feu vert afin de ne pas gêner le développement de Liverpool. Commencés en 1841, les nouveaux docks sont achevés cinq ans plus tard. En 1846, ils sont inaugurés par le prince Albert, époux et prince consort de la Reine Victoria, qui leur donne d'ailleurs son nom. A Liverpool, les docks seront désormais connus sous le nom d' « Albert Dock ».

Formés d'un groupe d'entrepôts rassemblés autour d'un grand bassin de 3 hectares, les nouveaux docks de Liverpool figurent parmi les installations portuaires les plus importantes d'Angleterre. Comme ceux de Londres, dont Jesse Hartley s'est



beaucoup inspiré, ils permettent aux navires de s'amarrer directement aux entrepôts, situés eux-mêmes en bordure de quais, entraînant ainsi des gains de temps considérables. Les docks de Liverpool sont également, avec ceux de Londres une fois encore, l'un des deux seuls exemples au monde de quais en construction fermée. Hartley a cependant innové sur de nombreux points. Les quais et les entrepôts de Liverpool sont en effet les premiers au monde à être construits totalement en matériaux non inflammables, en l'espèce la fonte, le granit, la brique et la pierre. Les planchers des entrepôts, ainsi, ne comportent aucun élément en bois mais sont constitués exclusivement de briques. Tout comme les toits des bâtiments, dont les charpentes sont faites à partir d'un mélange de fonte et de briques. Sur les quais, Hartley fait également installer plusieurs grues hydrauliques pour le chargement et le déchargement des navires, une première mondiale. Quant aux quais proprement dits, l'ingénieur les a dotés d'un système de verrou qui empêche l'eau de s'élever au-dessus d'un certain niveau. Un dispositif qui permet d'éviter tout débordement mais aussi de réaliser des installations de faible hauteur. Ayant nécessité un investissement de 721 000 livres - soit 41 millions de

livres actuelles -, les nouveaux docks ont au total été conçus pour répondre au développement rapide du port de Liverpool. Ils sont en effet capables d'accueillir des cargos de 1000 tonnes.

Des cargos qui, désormais, ne transportent plus d'esclaves mais du coton. Plus que le sucre et le café, c'est en effet ce dernier qui tire désormais la croissance du port. Ce coton provient des Etats du Sud des Etats-Unis. D'excellente qualité, il est acheté à des prix très avantageux en raison du recours massif à la main d'œuvre servile. Transporté jusqu'aux filatures anglaises, qui se multiplient autour de Liverpool, il est transformé en produits finis. On comprend, dans ces conditions, le soutien apporté par les milieux économiques de Liverpool aux Confédérés lors de la Guerre de Sécession américaine. Car la guerre civile, et notamment le blocus des Etats du Sud par la marine américaine, frappe de plein fouet Liverpool, victime d'une véritable « famine du coton » qui finit par gagner toute l'Europe. Entre 1861 et 1863, au temps fort du blocus, les arrivages de coton à Liverpool chutent ainsi de près de 75%, entraînant la fermeture de plus de la moitié des filatures de la ville. Des milliers d'ouvriers se retrouvent du jour au lendemain à la

rué. En l'espace de quatre ans, la mortalité populaire dans la cité augmente de manière dramatique, nécessitant la mise en place d'urgence d'institutions de charité et de bienfaisance. Un vrai désastre social qui, par chance, ne dure que quatre ans. Dès 1865, Liverpool retrouve en effet sa prospérité d'antan. Outre le commerce avec les Etats-Unis, le port capte une bonne partie des échanges maritimes avec l'empire britannique qui s'étend de l'Asie au Moyen-Orient en passant par l'Afrique du Sud.

L'« Albert Dock » est alors le symbole de la prospérité de Liverpool et, au-delà, de celle de tout un pays. Coton, mais aussi thé, soie, sucre, vins et alcool, tabac, café, fruits exotiques... Les marchandises stockées aux docks proviennent du monde entier. Avec le temps, la zone des docks n'a cessé de prendre de l'importance. Vers 1880, elle s'étend sur plus de dix kilomètres et compte pas moins de 60 bâtiments d'entreposage. Une bourse a été créée; des industries nouvelles ont fait leur apparition, notamment des chocolateries. Plus de 160 kilomètres de voies ferrées permettent le transit des marchandises et leur évacuation vers l'intérieur du pays. Et tant pis si les quartiers d'habitation des docks, eux, sont

de véritables coupe-gorges où s'entassent près de 20 000 personnes, dont beaucoup d'Irlandais. Vers 1880-1890, ils figurent parmi les plus surpeuplés et les plus insalubres de Grande-Bretagne. « Crasseux Liverpool » - « squalid Liverpool » : telle est d'ailleurs le titre d'une enquête officielle datée de 1883 et qui s'inquiète de « la densité de population la plus forte du monde. » Les épidémies - notamment de typhus - y sont régulières. Quant à la sécurité, elle est très aléatoire. Même la police évite de s'aventurer dans le quartier des docks. Il faut dire que la population n'hésite pas, quand il le faut, à bloquer les rues...

Dans les années 1960, le développement du transport par conteneurs plonge les docks - et toute la ville - dans une crise profonde. Si elle devient la capitale de la musique « Beat » - les Beatles en sont issus - la cité ne joue pratiquement plus aucun rôle dans le grand commerce maritime. De ce déclin, Liverpool ne devait commencer à sortir que dans les années 1990. Quant aux docks inaugurés en 1846, ils sont toujours debout. Restaurés, réhabilités, ils sont même devenus l'une des principales attractions de la ville. Comme il y a deux siècles...



Tristan GASTON-BRETON,
Historien d'entreprises
tgastonbreton@elzear.com