HAL open science

# Profits du commerce intercontinental et croissance dans la France du XVIIIe siècle

Guillaume Daudin

▶ To cite this version:

Guillaume Daudin. Profits du commerce intercontinental et croissance dans la France du XVIIIe siècle. Revue Economique, 2006, 57 (3), pp.605 - 613. 10.3917/reco.573.0605 . hal-03587732

HAL Id: hal-03587732

https://sciencespo.hal.science/hal-03587732

Submitted on 24 Feb 2022

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# Profits du commerce intercontinental et croissance dans la France du XVIIIe siècle

Guillaume Daudin*

*Cet article étudie le rôle du commerce intercontinental dans l'accumulation de capital en France à la fin de l'Ancien Régime. J'utilise la méthode de O'Brien pour mesurer la quantité annuelle de profits dégagée par ce secteur. En prenant en compte les utilisations alternatives des moyens de production qu'il utilisait, je calcule le gain net qui peut lui être attribué. Finalement, je propose une méthode originale pour mesurer son rôle qui s'appuie sur la notion de « cœur de croissance ». Cet article montre que les profits du commerce intercontinental ont pu avoir une bien plus grande importance que ne le suggère leur valeur agrégée.*

INTERCONTINENTAL TRADE PROFITS
AND GROWTH IN 18TH CENTURY FRANCE

*This paper studies the role of French intercontinental trade in the accumulation of domestic capital at the end of the* Ancien Régime. *It uses O'Brien's method to measure the amount of annual profits generated by this sector. The marginal gain linked to the existence of the sector is then computed by estimating what would have been the return of the resources the sector was using if they had been invested domestically instead. Finally, the paper uses the notion of "hearth of growth" to argue that profits from intercontinental trade were more important for the French economy than what their size suggests.*

Classification *JEL* : F23, N13, N73, O41

La croissance du commerce français au XVIIIe siècle est impressionnante. Les architectures de Nantes et de Bordeaux témoignent de l'enrichissement des négociants grâce au commerce intercontinental rendu possible par l'exploitation des esclaves aux Antilles. Le rôle du commerce atlantique dans la croissance européenne a été récemment réhabilité (Allen [2003], Acemoglu, Johnson et Robinson [2005]). La vision traditionnelle était que le commerce intercontinental a joué un rôle essentiel dans l'accumulation du capital avant la Révolution industrielle (voir Marx [1867 (1993)], Williams [1944 (1966)], Amin [1974], Frank [1978], Wallerstein [1980] et Crouzet [1972], p. 8). La plupart des historiens économistes s'accordent pour penser, avec Patrick O'Brien, que les apports en capital de la périphérie n'ont été que périphériques pour le développement de l'Europe (O'Brien [1982] ; voir aussi Sheridan [1965], Thomas et Bean [1974],

* OFCE Sciences Po, 69, Quai d'Orsay 75007 Paris. Courriel : guillaume.daudin@ofce.sciences-po.fr

Merci aux nombreuses personnes qui ont entendu et commenté une version de cet article en conférence. Merci en particulier à Nick Crafts, François Crouzet, Antoine d'Autume et Olivier Pétré-Grenouilleau.

Richardson [1975], Inikori [1981], Darity [1985], Solow, Barbara L. et Engerman [1987] et Eltis et Engerman [2000] pour l'état du débat) : le commerce atlantique n'aurait donc pu avoir un rôle positif qu'autrement.

En partant de l'exemple de la France, cet article remet en cause cette conclusion. Certes, les revenus du commerce intercontinental – je ne traiterai pas des revenus directs des plantations – étaient trop faibles pour avoir joué un rôle direct important dans l'accumulation de capitaux, même si celui-ci est mesuré en suivant les méthodes de Barbara Solow (Solow, Barbara [1985]). D'ailleurs, les secteurs liés au commerce intercontinental n'irriguaient pas le reste de l'économie de leurs capitaux : au contraire, ils les attiraient. Malgré cela, ils ont pu jouer un rôle positif, car la perspective de ses hauts profits encourageait l'accumulation de capital en général. C'est par ce biais, lié à la notion de « cœur de croissance », que le commerce intercontinental a pu jouer un rôle important dans l'accumulation. Les habitudes de consommation des négociants assuraient que les ports n'étaient pas des enclaves de prospérité dans l'économie française.

## LE RÔLE DIRECT DES PROFITS

Le capital investi dans le commerce intercontinental métropolitain avait des revenus supérieurs au capital investi dans l'économie intérieure (*cf.* Daudin [2004]). Quel rôle direct ont pu avoir ces revenus pour l'économie française ?

### La mesure des profits

Les revenus agrégés du capital investi dans les secteurs métropolitains liés au commerce intercontinental sont mesurés en détail dans Daudin [2006a] et Daudin [2005]. Cet article ne présente que les résultats. Il les compare à ceux de O'Brien et à ceux qui seraient obtenus par l'application de la méthode proposée ici au cas de l'Angleterre. Les ordres de grandeur, malgré des différences de définition et de calculs, sont semblables.

Tableau 1. *Profits provenant des relations économiques intercontinentales de la France et de l'Angleterre à la fin des années 1780*

(en millions de livres tournois)

| | Ma méthode appliquée à la France | Ma méthode appliquée à l'Angleterre | Les résultats de O'Brien (portant sur l'Angleterre) |
|---|---|---|---|
| Commerce total | 613 | 502 | 502 |
| Profits commerciaux et commissions liées au commerce et à l'armement | 97 | 78 | 67 |
| Profits de l'assurance | 11 | 9 | 8 |
| Profits de redistribution des denrées coloniales | | | (12) |
| Profits de l'exportation de services commerciaux | | | (20) |
| Profits de la production de biens exportés | 34 | 24 | 30 |
| Total | 142 | 111 | 105 (137) |

Le revenu national français se situait entre 5 et 6 milliards de livres tournois à cette époque (*cf.* Toutain [1997]). Si l'on considère que 25 % de ce revenu étaient destinés au capital, on peut conclure que les profits liés aux relations économiques intercontinentales représentaient entre 9,5 % et 11,5 % des revenus totaux du capital.

## Le rôle statique du capital

Cependant, cela ne signifie pas qu'en l'absence de commerce intercontinental les revenus du capital auraient été réduits d'autant. Pour calculer la perte nette, il faut prendre en compte deux effets : d'une part, les revenus que les capitaux des secteurs liés aux relations intercontinentales auraient pu récolter s'ils avaient été investis dans l'économie intérieure française ; d'autre part, l'augmentation de la productivité du capital français lié à l'investissement de ces capitaux sur un autre marché.

Pour cela, il faut estimer la quantité totale de capital investi en l'économie intérieure française et dans les secteurs liés aux relations intercontinentales. On trouve respectivement entre 27 et 32 milliards et 2,5 milliards de livres tournois pour la fin des années 1780. Des calculs similaires portant sur le nombre de travailleurs dans les relations intercontinentales et la modélisation de l'économie intérieure française par une fonction Cobb-Douglas à trois facteurs (terre, capital et travail) permettent de mesurer l'effet statique de l'existence des relations intercontinentales.

Tableau 2. *Le rôle statique du secteur intercontinental*

| | Revenu total | Revenu du capital | Revenu de la terre | Revenu du travail | Situation britannique |
|---|---|---|---|---|---|
| Taille relative du secteur intercontinental | 4 % – 4.75 % du PIB<br>9,5 % – 15 % de la production industrielle | 13 % – 15,5 % | 0 % | 2.5 % – 3 % | 7 % – 8 % du PIB<br>23 % – 26 % de la production industrielle |
| Conséquences nettes de l'existence des relations intercontinentales | 1,5 % – 2 % | 6,5 % – 8 % | - 3 % – - 2.5 % | 0 % – 0.5 % | |

Le secteur intercontinental apportait donc un gain de revenu total d'entre 1,5 % et 2 % du revenu français. Ce gain était inégalement réparti entre les facteurs. Son existence réduisait les revenus de la terre, puisque moins de capital lui était associé. L'effet pour les travailleurs était à peu près neutre. Le grand gagnant était le capital dont les revenus étaient augmentés de 6,5 à 8 %.

## Le rôle dynamique du secteur intercontinental par le biais de l'épargne

Cet effet redistributif en faveur du capital avait un rôle dans la détermination de l'épargne. Il s'agit d'ailleurs là de l'opinion traditionnelle sur le rôle du commerce intercontinental. On peut estimer l'épargne issue du secteur intercontinental à 30 millions de livres tournois par an. En prenant en compte la possibilité d'utilisa-

tions alternatives pour les facteurs de production, on peut estimer l'épargne supplémentaire liée à l'existence du secteur intercontinental à approximativement 20 millions de livres tournois. L'épargne française totale était d'entre 350 et 420 millions de livres : l'existence du secteur intercontinental augmentait donc d'entre 5 % et 6,3 % l'épargne totale à la fin de l'Ancien Régime.

Supposons une élasticité de la croissance par rapport à l'épargne de 1,2. L'augmentation de l'épargne avait comme effet une augmentation de la croissance d'entre 6 et 7,5 %, c'est-à-dire entre 0,035 et 0,045 point par an. Si cet effet a été constant de 1715 à 1790, l'existence du secteur intercontinental n'aurait augmenté le revenu par tête en 1790 que de 2 à 3 %. Cela confirme le résultat de O'Brien : même si le rôle du secteur intercontinental par le biais de l'accumulation de capital n'était pas nul, il a été grandement exagéré par l'historiographie traditionnelle. Certes, il était quatre fois plus important pour la croissance qu'il ne l'était pour le revenu total. Il tirait le reste de l'économie. Mais il restait limité.

## UN AUTRE RÔLE POSSIBLE

De toutes les manières, même si les chiffres étaient moins faibles, l'idée d'un secteur intercontinental irriguant le reste de l'économie avec son capital est absurde. En effet, pourquoi est-ce que les investisseurs qui profitaient de hauts revenus dans ce secteur auraient-ils investi leur capital dans une économie intérieure offrant des profits plus faibles ?

### Un secteur attirant le capital et les entrepreneurs

C'est bien sûr tout le contraire qui se passait. Certes, en France, comme en Grande-Bretagne, les négociants étaient parfois impliqués dans des investissements industriels (*cf.* Devine [1976] et Boulle [1972]). Mais ils ne représentaient pas un groupe d'investisseurs particulièrement important pour l'industrie, et notamment pas dans les secteurs centraux de la Révolution industrielle (Bairoch [1973]). Au Havre, le capital se déplaçait plutôt des industries vers le commerce que le contraire (Boulle [1975], p. 320-321). Dans le cas de Nantes, Pétré-Grenouilleau résume l'attitude des négociants ainsi :

> « Au total, deux phases peuvent être dégagées. La première est contemporaine de la naissance du grand commerce colonial et voit le négoce tenter de mettre sur pied les structures manufacturières complémentaires à ses spéculations (raffinerie, indiennage). La seconde débute très tôt, sans doute même avant même le milieu du siècle. Elle marque un réel désengagement. […] les armateurs ne souhaitent pas aller au-delà d'encouragements initiaux, considérant que le négoce doit primer. » (Pétré-Grenouilleau [1996], p. 82-83.)

De plus, le secteur intercontinental attirait fortement les entrepreneurs du reste de l'économie française. Cette intégration d'un flux d'entrepreneurs s'accompagnait aussi de celle de leur stock de capital financier et humain.

Ainsi, même si la bourgeoisie locale de Nantes avait été au centre de l'expansion du commerce de la ville à la fin du XVIIe siècle, elle ne représentait plus que 9,4 % des 166 familles impliquées dans le commerce colonial dans la seconde

moitié du XVIIIe siècle. Parmi ceux des nouveaux venus dont la profession du père est connue, 64 % sortaient de familles marchandes. Les migrants originaires d'autres ports français étaient l'exception (Pétré-Grenouilleau [1996], p. 18-41). Au XVIIe siècle, « le pôle capitaliste malouin est l'héritier du pôle vitréen » et « le groupe marchand malouin constituait un groupe ouvert, faisant sa place aux hommes nouveaux capables de gravir les marches des divers cursus qui pouvaient conduire au métier de négociant » (Lespagnol [1997], p. 88). À Marseille, le nombre de négociants venant de familles extérieures à la ville était de 19 % au début du siècle, 25 % au milieu du siècle et 46 % à la fin de l'Ancien Régime. Comme le dit Carrière, « la courbe de l'immigration épouse fidèlement celle de l'expansion et c'est normal » (Carrière [1973], p. 265 et 280-281). Les Soliers dont l'activité a été étudiée par Dermigny, en sont un bon exemple (Dermigny [1960]). À La Rochelle, seulement 58 % des armateurs venaient de la ville, d'Aunis, de Saintonge, de Guyenne ou de Gascogne (Bouniol [1972]). À Lorient, à la même époque, 63 % des armateurs ne venaient pas de la ville (Moutet [1974]). À Bordeaux, « la majorité des armateurs étaient d'origine étrangère à la région » (Butel [1974], p. 16).

Cette forte immigration vers les centres du commerce intercontinental devait être une étape importante des stratégies individuelles d'accumulation. Elle suggère donc que l'existence de ces centres encourageait l'accumulation de capital même parmi ceux qui n'y participaient pas.

## Le secteur intercontinental comme un cœur de croissance

### *L'encouragement à l'accumulation du capital*

Les conséquences de cet effet d'encouragement peuvent être mieux comprises si l'on se place dans le cadre des débats ayant eu lieu depuis le milieu des années 1980 en théorie de la croissance. Certes, il n'est pas possible d'assimiler le commerce intercontinental au progrès technique ou même d'affirmer qu'il avait des rendements sociaux supérieurs à ses rendements privés. Dans la mesure où il était subventionné, c'était probablement même le contraire.

Les modèles applicables sont plutôt du type « AK » (Romer [1986]). Ceux-ci supposent l'existence d'un secteur dont les rendements du capital sont constants.

Ce secteur, en offrant une perspective de dépassement des rendements décroissants du reste de l'économie, encourage l'accumulation dans l'ensemble de l'économie quel que soit son poids : il est appelé un « cœur de croissance ». Cette notion a été introduite par Rebelo [1991]. Le célèbre modèle de Lucas en est un exemple : Lucas [1988]. Glachant [1994] et Glachant [1995] en proposent une étude systématique. Le secteur intercontinental a très bien pu être de ce type. Ses profits étaient tirés directement ou indirectement de l'esclavage, de l'utilisation des capacités productives des Antilles, de la capture d'une partie du commerce asiatique et méditerranéen et de la demande européenne pour les produits tropicaux. À la condition d'être soutenus par un État impérialiste, les négociants avaient là une aire d'activité qui dépassait tellement les limites de l'économie française qu'ils pouvaient développer leur activité sans crainte de voir leurs profits décliner. La perspective, pour les marchands de l'économie intérieure, d'intégrer ce secteur offrait en conséquence de telles perspectives d'enrichissement qu'elle encourageait leur accumulation de capital. Cette accu-

mulation elle-même permettait le développement des échanges intérieurs et la croissance de la production française (Daudin [2002]).

Le processus présenté ainsi avait une limite évidente : même si à court et à moyen terme, le développement de l'économie intérieure était accéléré par la perspective d'intégrer ce secteur, il aurait dû s'arrêter complètement aussitôt que les taux de profit intérieurs devinrent égaux aux taux de profit du secteur intercontinental. Ce dernier aurait dû ensuite se développer ensuite de manière autarcique, comme une enclave prospère dans une économie stagnante. Pour que la croissance de l'économie intérieure soit assurée dans le long terme, un mécanisme supplémentaire était nécessaire.

### *Le lien par la consommation*

Ce mécanisme s'ancrait dans la consommation des négociants. Il est un peu ironique de présenter cela comme une bonne chose. Les habitudes de consommation des négociants français ont souvent été critiquées, et certains y ont même vu la clef du retard de la France par rapport à l'Angleterre. La recherche récente sur les ports (notamment Bordeaux, Nantes et Saint-Malo) remarque qu'il est normal que l'accumulation de richesses ait comme un de ses objectifs la consommation de biens de statuts par soi ou par sa famille (Butel [1974], p. 325-364 ; Pétré-Grenouilleau [1996], p. 126-128 ; Lespagnol [1997], p. 735-772 et Pétré-Grenouilleau [1997], p. 96-101). Les rentes, la terre et les offices n'étaient pas les « tombeaux » d'un capital arraché aux secteurs dynamiques de l'économie, mais tout simplement le but normal de l'accumulation. La consommation n'inhibait pas l'accumulation : elle était sa raison d'être.

Au-delà des biens de statut, la communauté négociante consommait aussi de nombreux biens produits en France, comme les textiles, les biens alimentaires, les meubles, les services domestiques et le logement. Les ports étaient ravitaillés en priorité par leur propre *hinterland*, mais aussi par le reste du pays : on le constate dans les cartes d'approvisionnement tirées du Maximum (voir Le Roux [1996] et Daudin [2006b]). Durant tout le XVIIIe siècle, le lien entre les citées maritimes dynamiques et le reste du pays n'a jamais été coupé comme cela peut être le cas aujourd'hui dans certains pays en voie de développement où les élites consomment essentiellement des biens importés. Le revenu qui était accumulé dans les ports revenait ici à l'économie intérieure par le biais de la consommation. Il ne s'agissait donc pas de simples enclaves.

La mesure de l'effet agrégé de ce mécanisme de « cœur de croissance » n'est pas facile. Une simulation permet de supposer que, sans le secteur intercontinental, le stock de capital français aurait été plus faible de 43 % en 1790 et le revenu français par habitant plus faible de 12 %. Cela représente trois quarts de croissance en moins sur l'ensemble du siècle[1]. Ces chiffres ne font pas de l'effet du commerce intercontinental sur l'accumulation le seul moteur de la croissance française ; ils en font un acteur important.

1. Le modèle est présenté dans Daudin [2005], p. 534-543. La simulation est présentée dans Daudin [2006c].

## CONCLUSION

L'objectif de cet article est de contribuer au débat sur le rôle des profits tirés du secteur intercontinental sur l'économie intérieure de la France au XVIIIe siècle. Un calcul de ces profits les place à 142 millions de livres tournois. En première analyse, leur rôle direct et indirect dans la croissance n'a donc pu être que limité, puisqu'il ne s'agissait pas d'un grand secteur : moins de 8 % de la croissance française peut être expliquée par le capital qui y avait été accumulé : cela ne représentait un gain cumulé pour le revenu français d'entre 2 et 3 % vers 1790. Cependant, un changement de perspective est nécessaire. Plutôt que d'examiner la manière dont le secteur intercontinental fournissait du capital aux autres secteurs, il est plus intéressant d'examiner la manière dont son existence encourageait l'accumulation de capital dans l'ensemble de l'économie en offrant une issue au problème des rendements décroissants. Grâce aux modes de consommation des centres du commerce intercontinental, l'existence du secteur intercontinental ne conduisait pas à la formation d'une économie d'enclave. Une mesure incertaine de cet effet a été proposée. Il semble qu'il puisse expliquer jusqu'aux trois quarts de la croissance française, soit une augmentation de 12 % du revenu par tête en 1790. C'est beaucoup plus important que ce que prédisent les méthodes habituelles.

## *RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES*

ACEMOGLU D., JOHNSON S. et ROBINSON J. A. [2005], « The Rise of Europe: Atlantic Trade, Institutional Change and Economic Growth », *American Economic Review*, 95, p. 546-579.

ALLEN R. C. [2003], « Progress and Poverty in Early Modern Europe », *Economic History Review*, 56 (3), p. 403-43.

AMIN S. [1974], *Accumulation on a World Scale*, New York, Monthly Review Press.

BAIROCH P. [1973], « Commerce international et genèse de la révolution industrielle anglaise », *Annales ESC*, p. 541-571.

BOULLE P. H. [1972], « Slave Trade, Commercial Organization and the Industrial Growth in 18th century Nantes », *Revue française d'histoire d'Outre-Mer*, 59, p. 70-112.

BOULLE P. H. [1975], « Marchandises de traite et développement industriel dans la France et l'Angleterre du XVIIIe siècle », *Revue française d'histoire d'Outre-Mer*, 62, p. 309-330.

BOUNIOL D. [1972], *Étude sociale des armateurs Rochelais membres de la Chambre de commerce dans la seconde moitié du XVIIIe siècle*, Maîtrise, Nantes.

BUTEL P. [1974], *Les négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIIIe siècle*, Paris, Aubier.

CARRIÈRE C. [1973], *Négociants marseillais au XVIIIe siècle*, Marseille, Institut historique de Provence.

CROUZET F. (ed.) [1972], *Capital Formation in the Industrial Revolution*, Methuen.

DARITY W. J. [1985], « The Number Game and the Profitability of the British Trade in Slaves », *Journal of Economic History*, 45, p. 693-703.

DAUDIN G. [2002], « Coûts de transaction et croissance : un modèle à partir de la situation de la France du XVIIIe siècle », *Revue française d'économie*, 17, p. 3-36.
DAUDIN G. [2004], « Profitability of Slave and Long Distance Trading in Context: The Case of 18th Century France », *Journal of Economic History*, 64, p. 144-171.
DAUDIN G. [2005], *Commerce et prospérité : la France au XVIIIe siècle*, Paris, PUPS.
DAUDIN G. [2006a], « Do Frontiers Give or do Frontiers take? The Case of Intercontinental Trade in France at the End of the Ancien Régime », dans PÉTRÉ
GRENOUILLEAU O., EMMER P. et ROITMAN J. (eds), *A Deus Ex Machina Revisited. Atlantic Colonial Activities and European Economic Development*, Brill.
DAUDIN G. [2006b], « Domestic Trade in Late 18th Century France: a Geography », *Document de travail disponible auprès de l'auteur*.
DAUDIN G. [2006c], « A Model of Smithian Growth and Intercontinental Trade in Early Modern Europe », *Document de travail disponible auprès de l'auteur*.
DERMIGNY L. [1960], *Cargaisons indiennes. Solier & Cie. 1781-1793*, Paris, SEVPEN.
DEVINE T. M. [1976], « The Colonial Trades and Industrial Investment in Scotland, c. 1700-1815 », *Economic History Review*, 29, p. 1-13.
ELTIS D. et ENGERMAN S.L. [2000], « The Importance of Slavery and the Slave Trade in Industrializing Britain », *Journal of Economic History*, 60, p. 123-144.
FRANK A. G. [1978], *World Accumulation, 1492-1789*, New York and Londres, Monthly Review Press.
GLACHANT J. [1994], *Les théories de la croissance : fondements et implications*, Thèse, Paris I, Paris.
GLACHANT J. [1995], « Croissance et structure du système productif dans une économie log-linéaire », *Annales d'économie et statistique*, 39.
INIKORI J. E. [1981], « Market Structures and the Profits of the British African Trade in the Late Eighteennth Century », *Journal of Economic History*, 41, p. 745-776.
LE ROUX T. [1996], *Le Commerce intérieur de la France à la fin du XVIIIe siècle : les contrastes économiques régionaux de l'espace français à travers les archives du Maximum*, Paris, Nathan.
LESPAGNOL A. [1997], *Messieurs de Saint-Malo : Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.
LUCAS R. E. [1988], « On the Mechanics of Economic Development », *Journal of Monetary Economics*, 22.
MARX K. [1867 (1993)], *Le capital : critique de l'économie politique* (Vol. I), Paris, Presses Universitaires de France.
MOUTET X., [1974], *Négociants et armateurs de Lorient au XVIIIe siècle*, Maîtrise, Université de Nantes, Nantes.
O'BRIEN P. [1982], « European Economic Development: The Contribution of the Periphery », *Economic History Review*, 35, p. 1-18.
PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O. [1996], *L'argent de la traite : milieu négrier, capitalisme et développement : un modèle*, Paris, Aubier.
PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O. [1997], *Les négoces maritimes français, XVIIe-XXe siècle*, Paris, Belin.
REBELO S. T. [1991], « Long-Run policy Analysis and Long-Run Growth », *Journal of Political Economy*, 99.
RICHARDSON D. [1975], « Profitability in the Bristol-Liverpool Slave Trade », *Revue française d'histoire d'Outre-Mer*, 62, p. 301-308.
ROMER P. [1986], « Increasing Returns and Long-Run Growth », *Journal of Political Economy*, 94.
SHERIDAN R. B. [1965], « The Wealth of Jamaica in the Eighteenth Century », *Economic History Review*, 17.
SOLOW B. [1985], « Caribbean Slavery and British Growth: the Eric Williams Hypothesis », *Journal of Development Economics*, 17, p. 99-115.
SOLOW B. et ENGERMAN S. L. (eds) [1987], *British Capitalism and Caribbean Slavery: The Legacy of Eric Williams*, Cambridge University Press.

THOMAS R. P. et BEAN R.N. [1974], « The Fishers of Men: The Profits of the Slave Trade », *Journal of Economic History*, 34, p. 885-914.

TOUTAIN J.-C. [1997], « Le produit intérieur brut de la France, 1789-1990 », *Histoire et société, histoire économique et quantitative, Cahiers de l'ISMEA*, 1.

WALLERSTEIN I. [1980], *The modern World system II: Mercantilism and the Consolidation of the European World Economy 1600-1750*, New York, Academic Press.

WILLIAMS E. W. [1944 (1966)], *Capitalism and Slavery*, New York, Capricorn.