

Zeitschrift: Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse
Herausgeber: Union syndicale suisse
Band: 5 (1913)
Heft: 5

Rubrik: Notes statistiques

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 10.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

trerait en exploitation. D'ici là, le mouvement des échanges aurait progressé: d'après ce que nous enseignent les statistiques passées, la progression est, en chiffres ronds, de 56,000 voyageurs par an; le million de voyageurs de l'heure présente serait, en sept ans, devenu 1,400,000.

C'est là un minimum; il est bien certain que la création d'une communication exclusivement terrestre ramènerait le mouvement entre l'Angleterre et le continent à un taux que nous constatons entre la France et la Belgique. Sans espérer que nous arriverions dès la première année d'ouverture à ce taux qui nous donnerait, non pas 1,400,000 voyageurs, mais 5 à 6 millions de voyageurs, il n'est pas douteux que la réalité se placerait entre ces deux chiffres extrêmes et se rapprocherait du second en un très petit nombre d'années.

Au point de vue des marchandises, la clientèle du tunnel a été évaluée à des chiffres très différents, variant de 1,500,000 tonnes (chiffres donnés en 1883) à 5 millions et demi de tonnes (chiffres donnés en 1889).

En 1911, le mouvement total des marchandises exportées ou importées en Angleterre et vice-versa par les ports de la mer de la Manche, s'est élevé à 3,830,000 tonnes. Il est extrêmement difficile d'évaluer la part de ce trafic qui emprunterait le tunnel s'il existait. Il peut être assuré toutefois que le tunnel attirerait à lui le trafic des denrées, fruits, légumes, sucre, vins, automobiles, voitures, et en général des objets de valeur exportés en Angleterre qui, en 1911, d'après la statistique, représente plus de 80,000 tonnes environ de grande vitesse; mais que prendra-t-il du trafic petite vitesse? C'est une part peu importante sans doute, laissant à la voie maritime, dont les frets sont si bas, la plus grande part du trafic d'échange. Des marchandises de première série, quelques-unes de deuxième série, feront sans doute à peu près sa seule clientèle de petite vitesse. Il est évident, d'ailleurs, qu'avec le coefficient de majoration à appliquer aux relations actuelles résultant du temps et du développement des relations entre les deux pays, le trafic ne laissera pas que d'être considérable.

Quoi qu'il en soit, il est certain que, tant au point de vue voyageurs qu'au point de vue marchandises, il y aura de quoi vivre pour le tunnel, mais il n'en est pas moins vrai que, au début du moins, un tel trafic sera loin de représenter pour le tunnel une exploitation extraordinairement intensive.

En tenant compte de l'inégalité des courants dans les deux sens qui ne se balancent pour ainsi dire à aucune époque, en tenant compte des variations de trafic d'une époque à l'autre de l'année, on peut compter faire passer dans le tunnel de 20 à 30 trains de voyageurs et de 30 à 40 trains de marchandises par jour, au maximum, dans les deux sens cumulés.

Ce sont évidemment là des chiffres correspondant à une exploitation d'une intensité très moyenne, que nous avons cités seulement pour faire voir qu'il restait une marge considérable en fait de capacité de transporter de la voie à créer.

Après avoir rappelé les objections anglaises qui, jusqu'ici, ont fait opposition à la réalisation de ce projet, le distingué conseiller municipal ajoute:

« Déjà les articles publiés en Angleterre depuis bientôt un an montrent qu'après une série d'hésitations et de tâtonnements, l'opinion publique anglaise s'est ressaisie et se raillie nettement à la construction du tunnel sous la Manche.

Il est donc permis d'espérer qu'un accord se réalisera bientôt entre les deux pays riverains pour la prompte mise à exécution d'un projet qui les intéresse également à un si haut point.

L'avantage commercial et financier qui s'attache à ce grand travail n'est pas douteux. Les difficultés

techniques de son exécution sont loin d'être insurmontables; on peut même affirmer qu'elles ne sont plus que d'ordre courant, grâce aux moyens puissants que la science contemporaine, et en particulier l'électricité, met aux mains des ingénieurs et des ouvriers.»

(*Journal des Transports.*)



Notes statistiques.

Petits profits capitalistes.

Nous l'a-t-on assez répété que l'assurance-accidents ne procurait aucun bénéfice à ces malheureuses Compagnies.

Nous avons eu la curiosité de rechercher le cours des actions de ces Compagnies d'assurances-accidents, ainsi que les dividendes distribués à leurs actionnaires.

Et nous avons trouvé les documents que nous mettons sous les yeux de nos lecteurs:

Sociétés assurances	Dividendes		Cours en sept.	
	1910	1911	1910	1911
La Préservatrice . . .	75.—	82.50	1860	2350
Le Soleil (Soc. gén.) . .	8.70	30.72	520	635
Le Secours . . .	10.—	12.—	230	310
Compagnie Générale . .	6.72	6.72	120	110
Urbaine et Seine . . .	35.—	40.—	1000	1120
Le Patrimoine . . .	6.25	15.—	300	450
La Prévoyance . . .	—	36.43	—	790
L'Abeille . . .	40.—	47.50	900	1100
La Providence . . .	40.—	50.—	1150	1950
La Flandre . . .	12.50	13.75	200	250
L'Europe . . .	125.—	125.—	5050	5050
La Winterthour . . .	100.—	100.—	2600	2600
La Zurich . . .	125.—	180.—	4000	4000

Il nous semble que les capitalistes qui ont acheté, en septembre 1910, des actions de Compagnies d'assurances-accidents n'ont pas fait une si mauvaise affaire. En un an, l'actionnaire de la « Préservatrice » a vu son action présenter une plus-value de 490 francs; celui de l'« Abeille » de 200 francs. D'autre part, les dividendes sont en progression, passant pour le « Soleil » de 8 fr. 70 à 30 fr. 72; pour le « Patrimoine » de 6 fr. 25 à 15 fr.; pour la « Providence », de 40 fr. à 50 fr.; pour la « Zurich », de 165 fr. à 180 fr. Et l'on dit que l'assurance-accidents mène les Compagnies à la faillite.

(*L'Hygiène Ouvrière.*)

* * *

On évalue la fortune de l'Europe, tant mobilière qu'immobilière, à 1175 milliards, dont 260 milliards sont constitués par le capital en circulation.

L'Angleterre vient au premier rang, avec 270 milliards; la France, 247; l'Allemagne, 201; la Russie, 160; l'Autriche, 100; l'Italie, 80; la Belgique, 25, etc.

Union suisse des fédérations syndicales.

Quittance.

Collecte pour les syndicats de Serbie et de Bulgarie.

Ouvriers des ateliers C. F. F. Zurich . . .	Fr. 50.—
Fédération des ouvriers de l'alimentation . .	" 100.—
Fédération des ouvriers coiffeurs . . .	" 25.—
Quittance du 30 avril 1913 . . .	" 1980.—
	Fr. 2155.—

Berne, le 31 mai 1913.

J. Degen, caissier.

Administration: Imprimerie de l'Union, Kapellenstrasse 6, Berne.