

LE PAIEMENT DES PRIX DE TRANSPORT

FACILITÉ — SIMPLICITÉ

par F. LEGROS

LA plupart des usagers du chemin de fer n'en connaissent que le service des voyageurs, pour lequel le paiement immédiat du prix de transport est une règle constante et générale.

Pour le transport des marchandises, et suivant les arrangements intervenus entre les expéditeurs et les destinataires, les frais de transport des marchandises par chemin de fer sont payables, en principe, immédiatement, soit lors de l'acceptation des envois au départ, soit lors de la livraison des marchandises à destination.

Avec le développement des transactions par rail, cette règle de paiement comptant ne s'est maintenue généralement qu'avec la clientèle occasionnelle, d'ailleurs très nombreuse dans l'ensemble du pays et particulièrement dans le trafic des petits colis, avec celle qui n'a de relations ni très suivies ni très importantes avec le chemin de fer et aussi avec le client qui s'en tient simplement aux vieux usages.

Nous examinerons successivement les divers modes de paiement différé, c'est-à-dire le crédit dit de 24 heures, les règlements hebdomadaires, les comptes courants à quinze jours ou à un mois, le système des fiches de crédit et, s'intercalant dans ces divers régimes, certaines modalités de paiement à l'intervention des comptes de chèques postaux.

I. — Crédit de 24 heures.

Il s'agit d'un crédit de notoriété accordé par les chefs de gare aux clients dont la solvabilité est reconnue. Le règlement des frais de transport d'une même journée peut être reporté globalement jusqu'au lendemain avant midi, que ce règlement ait lieu en espèces ou par la remise, soit d'une feuille de virement du compte de chèques postaux du client, au bénéfice de la station créancière, soit d'un chèque barré tracé sur une banque agréée par la Société Nationale.

Ce mode de paiement s'applique surtout aux

industriels et aux commerçants raccordés au chemin de fer, aux commissionnaires expéditeurs, etc..., dont les relations suivies avec le transporteur feraient perdre un temps précieux aux deux parties, si le versement des frais devait avoir lieu à chaque transmission de documents et de marchandises aux divers moments de la journée.

II. — Comptes hebdomadaires.

La méthode du règlement global journalier s'est étendue à la semaine, moyennant certaines conditions que le titulaire du compte s'engage à respecter. Des formulaires d'engagement sont à la disposition de la clientèle dans toutes les gares et haltes du réseau.

Ce système s'applique au client qui se trouve dans le cas d'acquitter par mois au moins 1.000 francs de frais de transport. La limite était autrefois fixée à 2.000 francs. Elle a été diminuée de moitié et maintenue à ce taux, même après les dévaluations successives du franc belge et la hausse consécutive des tarifs marchandises, dans le but d'étendre ce mode de liquidations périodiques.

De plus, dans les agglomérations bruxelloise et anversoise, et pour les envois « franco » pris à domicile, il suffit d'atteindre approximativement 200 francs de frais mensuels pour obtenir l'ouverture d'un compte.

Cette mesure a été prise surtout pour simplifier le règlement des frais que le facteur de camionnage ne peut déterminer lui-même lors de l'enlèvement de la marchandise.

À défaut de compte hebdomadaire, il faut, en effet, soit présenter la quittance à l'encaissement lors d'une tournée ultérieure, soit recourir à la poste au moyen d'une carte récépissé, soit inviter le client à virer ou à verser le montant des frais au compte de chèques postaux de la station expéditrice.

Ces procédés, qui dérangent la clientèle, alour-

dissent en même temps les opérations du chemin de fer.

La demande d'ouverture d'un compte courant hebdomadaire doit être appuyée d'une provision en espèces égale à la moyenne des frais de transport d'une semaine. Cette provision doit être reconstituée d'une semaine à l'autre.

Elle n'est pas productive d'intérêts.

Il existe, en somme, dans ce système une anticipation de paiement de six jours, mais l'importance de cette anticipation se réduit dans la proportion où le débit du compte augmente.

On a parfois critiqué que la provision déposée ne soit pas productive d'intérêts.

Si l'on tient compte des délais accordés pour la reconstitution des provisions, il s'établit un équilibre entre les intérêts débiteurs et créditeurs qu'une tenue plus minutieuse, mais aussi plus dispendieuse, des comptes pourrait accuser.

Fin 1938, il existait 1.457 comptes hebdomadaires pour un montant total de provisions déposées s'élevant à 8.773.000 francs. Dans ce nombre sont compris 166 comptes ouverts à la station de Bruxelles (T. T.) pour la prise à domicile des marchandises de détail et des bagages à transporter par trains de messageries.

III. — Comptes courants à terme de 15 jours ou d'un mois.

Les comptes hebdomadaires répondent aux convenances de la clientèle pour laquelle les frais de transport à régler dans l'espace d'une semaine ne requièrent pas l'immobilisation d'une provision en espèces trop importante.

Pour faciliter les relations avec nos correspondants à gros trafic et leur épargner les inconvénients résultant de décaissements journaliers, la S. N. C. B. a instauré, le 1^{er} novembre 1928, des comptes courants sans dépôt d'espèces, portant soit sur une période de 14 jours, soit sur une période de 28 jours.

L'engagement comportait une déclaration de garantie souscrite par une banque agréée par la S. N. C. B. et pour une somme calculée sur la moyenne des frais de transport dus pour une quinzaine dans les comptes à 14 jours et pour un mois dans les comptes à 28 jours.

Ces périodes avaient été envisagées afin que les paiements pussent échoir un jour bien déterminé de la semaine, c'est-à-dire le mardi suivant la clôture des comptes.

Pour remédier à certaines objections présentées par nos clients, surtout quant à une adaptation des échéances à celles d'un usage courant dans le commerce et l'industrie, ces comptes courants ont été transformés à partir du 1^{er} avril 1931 en comptes à 15 jours et à un mois.

La commission pour perte d'intérêts sur les sommes comptabilisées, fixée à 1,25 par 1.000 francs dans les comptes à 14 jours et à 2,50 par 1.000 francs dans les comptes à 28 jours, a été ramenée respectivement à 1,15 ‰ et à 2,20 ‰.

A partir de janvier 1934, la commission perçue par la S. N. C. B. a été supprimée pour les comptes à 15 jours et réduite à 1 ‰ pour les comptes à 1 mois. Dans ce dernier cas, cette commission représente un intérêt de moins de 2 % l'an.

En vue de donner plus d'aisance à nos correspondants pour les règlements de comptes périodiques, le paiement des soldes a été reporté au troisième jour ouvrable suivant la clôture des comptes. L'ouverture du compte a lieu le 1^{er} ou le 16 pour les comptes à 15 jours et uniformément le 1^{er} pour les comptes mensuels.

Pour répondre à certaines sollicitations, la caution bancaire a pu être remplacée à partir de juin 1936 par un dépôt en espèces ou en titres à la « Caisse des Dépôts et Consignations ».

La firme qui désire user de cette faculté doit effectuer son dépôt à la Banque Nationale de Belgique ou dans une de ses agences (Caisse de l'Etat) et remettre la reconnaissance de dépôt à l'appui de sa demande d'ouverture de compte.

La clientèle n'a guère usé de cette faculté jusqu'à présent car, pour 640 comptes cautionnés par les banques, il n'existe que 10 comptes appuyés de gages à l'intervention de la Caisse de Dépôts et Consignations.

En ce qui concerne les détails de fonctionnement des comptes, on peut consulter les formules d'engagement qui sont à la disposition du public dans toutes les gares du réseau.

IV. — Système des fiches de crédit.

Il s'agit d'une innovation intéressante, qui a été mise en vigueur en même temps que l'ouverture des comptes garantis par une caution bancaire. Ce système permet de régler sur un

seul compte courant les opérations faites par un même client dans plusieurs gares du réseau.

Les fiches de crédit, réunies en brochures de 25 exemplaires (fac-simile ci-dessous), sont fournies sur demande des titulaires de comptes courants. Elles sont admises en paiement de frais de transport dans les gares qui doivent être signalées, au préalable, à l'Administration

pays, et dont les comptabilités sont centralisées au siège financier.

Il en est de même pour les entreprises qui ont des travaux en cours, soit simultanément, soit successivement, sur plusieurs points du réseau.

Le paiement des frais de transport est effectué par chaque chef de chantier au moyen de

<p style="text-align: center;">Carnet n° 035 Série A</p> <p style="text-align: center;">Souche de la fiche de crédit</p> <p style="text-align: center;">N° 0025</p> <p style="text-align: center;">MONTANT DE LA FICHE</p> <p style="text-align: center;">Le chef de station ou son délégué,</p> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto;"></div> <p style="text-align: center; font-size: small;">Timbre à date de la station où la fiche est remise en paiement</p> <p style="text-align: center;">A</p>	<p style="text-align: center;">Carnet n° 035 Série A</p> <p style="text-align: center;">Fiche de Crédit</p> <p style="text-align: center;">N° 0025</p> <p style="text-align: center;">MONTANT DE LA FICHE</p> <p style="text-align: center;">Le chef de station ou son délégué,</p> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto;"></div> <p style="text-align: center; font-size: small;">Station désignée pour la tenue du c.c.</p> <p style="text-align: center;">B</p>	<p style="text-align: center;">Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> <p style="text-align: center;">Carnet n° 035 Série A</p> <p style="text-align: center;">Fiche de Crédit N° 0025</p> <p style="text-align: center;">M.....</p> <p style="text-align: center;">rue..... n°....., à.....</p> <p style="text-align: center;"><i>remet la présente fiche de crédit en paiement des sommes dues à la station de</i>.....</p> <p style="text-align: center;">Montant de la fiche (en toutes lettres)</p> <p style="text-align: center;">.....</p> <p style="text-align: center;">Station désignée pour la tenue du c. c.</p> <p style="text-align: center;">A....., le..... 193 .</p> <p style="text-align: center;">Signature du titulaire du carnet,</p> <p style="text-align: center;">C</p>
--	---	---

Centrale (Direction de l'Exploitation). Une seule fiche de crédit peut suffire pour tous les frais de transport d'une même journée.

Journellement ou périodiquement, les compartiments B et C de ces fiches sont envoyés par le service réceptionnaire à la gare qui a été désignée par le client pour tenir le compte et lui transmettre à l'appui de relevés les compartiments B.

Les parties C sont destinées au chemin de fer pour ses travaux de contrôle.

Quant à la souche A, elle est conservée par le client pour la justification de ses opérations.

Ce mode de compte courant avec fiches de crédit offre de réels avantages pour les concentrations industrielles, dont les divisions d'exploitation sont réparties dans diverses régions du

fiches de crédit extraites d'un carnet, que la Direction de l'entreprise met à sa disposition.

Pour les commissionnaires expéditeurs, l'avantage est plus évident encore. Anciennement, lorsqu'ils devaient opérer la réexpédition d'une marchandise d'un point à un autre, sous le couvert de nouveaux documents, parfois en franchise de port et après règlement des frais grevant le premier envoi, ils devaient nécessairement envoyer les fonds requis à la station réexpéditrice et souvent même déléguer sur place un de leurs mandataires.

Actuellement, il suffit, après avoir avisé l'Administration Centrale par lettre ou communication téléphonique, d'envoyer une fiche de crédit en blanc à la station intéressée avec les instructions et documents de réexpédition.

A ce jour, 56 bénéficiaires de comptes courants usent du régime des fiches de crédit, soit 34 pour les comptes à 15 jours et 22 pour les comptes à un mois.

V. — Importance des comptes courants.

Pour se rendre compte de l'évolution des comptes courants, nous donnons dans les tableaux ci-dessous le nombre de comptes ouverts par catégorie, le total des provisions en espèces ou des montants cautionnés ainsi que la moyenne par compte.

COMPTES COURANTS HEBDOMADAIRES.					
Situation au 1 ^{er} septembre 1926.			Situation au 31 décembre 1938.		
Nombre des comptes	Total des provisions en espèces.	Moyenne	Nombre des comptes	Total des provisions en espèces.	Moyenne
725	5.610.000	7.700	1.457	8.773.000	6.000

En 1938, le montant global des frais de transport, imputés aux 1.457 comptes courants hebdomadaires, s'est élevé à 275.000.000 de francs.

COMPTES COURANTS AVEC CAUTION BANCAIRE OU DEPOT D'UN GAGE A LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS.

Situation au 31 décembre 1930.

Terme.	Nombre de comptes.	Montant global des cautions bancaires.	Moyenne.
14 jours	128	5.628.000	44.000
28 jours	115	4.552.000	40.000
Situation au 31 décembre 1938.			
15 jours	405	19.103.500	47.000
1 mois	235	9.136.400	38.800

Situation au 31 décembre 1938.

Terme.	Nombre de comptes.	Montant global des gages en titres ou en espèces.	Moyenne.
15 jours	7	167.800	24.000
1 mois	3	14.700	15.000

En 1938, le montant global des frais de transport imputés aux 650 comptes courants avec

caution bancaire s'est élevé à 357.300.000 francs.

L'examen des chiffres de ces tableaux permet les constatations suivantes :

1^o du 1^{er} septembre 1926 au 31 décembre 1938, le nombre des comptes courants hebdomadaires a doublé et le montant total des provisions a augmenté de 60 % ; il est à remarquer que la moyenne des provisions déposées pour ces comptes a fléchi, notamment, par suite de l'ouverture de comptes spéciaux à garantie minimale pour les prises à domicile ;

2^o de 1930 à 1938, le nombre de comptes à 15 jours et à un mois a augmenté de plus de 160 %, tandis que le montant global des cautions et gages augmentait de 180 % ; la moyenne de ces cautions souscrites est restée relativement stable.

On remarque également que le développement des comptes à 15 jours est nettement plus accusé que celui des comptes mensuels ; ce résultat peut être dû au fait de la suppression de toute commission pour perte d'intérêts dans les comptes à 15 jours.

On peut néanmoins constater que les comptes mensuels ont doublé pendant la période 1930-1938.

Les trois types de comptes courants, avec les modalités spéciales à chacun d'eux, répondent aux intérêts particuliers de la clientèle. On a pu constater d'ailleurs qu'à peine 6 % de comptes hebdomadaires ont été transformés en comptes avec caution bancaire.

VI. — Paiement par comptes de chèques postaux.

Les chemins de fer belges ont été parmi les premières administrations ferroviaires qui ont ouvert des comptes de chèques postaux à toutes leurs gares et aux haltes, où la mesure se justifiait.

Cette organisation a permis de faciliter considérablement les règlements de comptes avec la clientèle. Qu'il s'agisse de frais de transport, de déboursés, de remboursements, de redressements de taxes dans un sens ou dans l'autre, de provisions de comptes hebdomadaires, de règlements périodiques de soldes, etc..., toutes ces opérations peuvent être effectuées avec la clientèle affiliée à l'Office des chèques postaux.

Il est superflu d'insister sur les avantages de ce mode de liquidation qui, par la méthode du virement, supprime les aléas inhérents au ma-

niement d'espèces et laisse des traces vérifiables après coup pour le redressement éventuel des erreurs.

Une application avantageuse des comptes chèques a été mise en vigueur depuis quelque temps dans l'agglomération bruxelloise, à l'intention de la clientèle affiliée à l'Office des chèques postaux et qui n'a pas de relations assez importantes avec le chemin de fer pour utiliser le régime des comptes courants.

Pour les marchandises prises à domicile et expédiées aux frais de l'expéditeur, il suffit que celui-ci remette au camionneur une feuille de virement, remplie dans toutes ses parties, sauf le montant à virer, qui est à déterminer par la

gare de départ après l'établissement des taxes. L'expéditeur est informé le lendemain par bordereau spécial du détail des frais de transport dont son compte postal a été débité.

Ce mode de paiement ne peut causer aucun préjudice à la clientèle, la S. N. C. B. assumant la responsabilité complète des opérations de virement. Il supprime les inconvénients résultant des encaissements après coup et il n'est d'ailleurs pratiqué que dans l'éventualité où le camionneur n'est pas à même de déterminer les frais.

Cette procédure est surtout avantageuse pour les clients qui se déplacent à la saison des vilégiatures. Ils en ont usé largement en 1938.

