

- les toilettes : le nombre de toilettes ne suffit pas. L'espace intérieur des toilettes est trop restreint.
- l'éclairage, la ventilation, les couloirs ...

Des critiques ont été formulées quant au manque de toilettes, de porte-manteaux à l'étage supérieur ainsi que de porte-bagages, d'intercloisons entre les banquettes.

En conclusion, les voyageurs ont exprimé un avis favorable à très favorable vis-à-vis du train à 2 étages; cependant des critiques sur certains points de détail ont été émises.

x
x x

Dans une phase ultérieure, la SNCB procèdera à une étude économique poussée, afin de déterminer si les voitures à deux étages peuvent être utilisées de manière rentable par la SNCB.

7 (E) Incorporation des lignes de ceinture dans le système de desserte voyageurs de l'agglomération bruxelloise.

A la suite de la saturation des installations de la Jonction Nord-Midi et en vue de desservir les zones Est et Ouest de l'Agglomération Bruxelloise, les lignes de ceinture ont été incorporées dans le système de desserte de notre service voyageurs.

Cette réalisation est largement justifiée par la construction d'au moins une gare commune Métro/Chemin de fer le long de chacune des lignes de ceinture, ce qui permettra d'atteindre plus facilement et plus rapidement le centre de l'agglomération.

Une première phase consistait à l'instauration sur la partie Sud de la ligne 26 d'un service voyageurs, dont le but était d'assurer la desserte des nouveaux points d'arrêt de Huizingen, Beersel, Moensberg, Sint Job et Boondael. Ce service a débuté le 30 septembre 1973.

La deuxième phase de la desserte des lignes de la ceinture, intéresse la partie Nord de la ligne 26. Cette desserte prendra cours en septembre 1976 à la mise en service de la gare commune Train/Métro MERODE, le long de l'axe Est-Ouest.

A partir de cette date, un service cadencé à la fréquence d'un train toutes les heures pour chaque direction, sera instauré entre Vilvorde et Etterbeek. Ce service de base sera renforcé le matin et le soir. Les trains assureront la correspondance à Vilvorde avec les trains de la ligne d'Anvers et à Etterbeek avec les trains de la ligne de Namur et de Hal.

Les horaires prévus actuellement sont les suivants :

Vilvorde25	... ,13 ↑
Etterbeek46 ↓	... ,53 ↓

Aucun train ne circulera le samedi ni le dimanche.

A part les gares terminales, cinq haltes intermédiaires seront desservies :

- Machelen (Brabant) (à hauteur de la halte actuelle de Haren-Nord sur la ligne 27);
- Bordet (Chaussée d'Haacht et rue Jules Bordet);
- Evere (rue G. Kurth et rue Dupont);
- Meiser (Avenue Rogier - Chaussée de Louvain);
- Mérode (Porte de Tervueren).

Un sixième arrêt "Delta" sera vraisemblablement mis en service en mai 1978, pour la desserte du campus de l'Université libre de Bruxelles à Etterbeek.

On maintient aussi la possibilité d'établir un arrêt à Haren-Tilleul, pour le jour où l'extension de l'habitat et/ou de l'industrie dans les environs immédiats de la ceinture Est le justifiera.

Les prévisions actuelles préconisent l'incorporation plus étroite de la ligne 28 dans le réseau voyageurs et ce pour le début de 1980. Les haltes prévues seront :

- Pannenhuis (rue Charles Demeer);
- Simonis (place Simonis);
- Bruxelles-Ouest (Chaussée de Ninove);
- Kuregem (halte actuelle).

Dans les environs immédiats des trois premiers points d'arrêt, des haltes Métro situées sur l'axe Ouest du Métro seront aussi prévues.

La halte Métro Simonis sera également desservie par la ligne 2 du Métro (petite ceinture) tandis que la halte auprès de la gare de Bruxelles-Ouest donnera également accès à l'axe Est-Ouest.



B