

## Tourisme et transports en commun Le cas de l'Ardenne

par E. MÉRENNE  
Docteur en Géographie

Depuis quelques années, les loisirs sont devenus en Europe occidentale une réalité pour toutes les couches de la population. De plus, leur importance horaire n'a cessé de croître. Ce développement n'a certes pas été étranger à l'expansion du tourisme, puisqu'il a permis une participation d'un plus grand nombre d'individus pendant des périodes plus étendues.

On peut étudier la fonction touristique sous de multiples aspects. Nous voudrions dans cet article nous attacher à ses rapports avec les transports, en particulier sous l'angle des transports en commun.

En fait, le développement touristique est lié à celui des moyens de communication qui permettent à chacun de se rendre aux différents endroits de son choix. Dans le cas des voitures privées, la plupart des choix sont permis, les seules restrictions étant dues à l'absence de routes. Mais qu'en est-il en matière de transports en commun ? On pourrait dès lors s'interroger sur les possibilités offertes par ces moyens.

\*  
\* \*

La région choisie pour ce travail est l'Ardenne belge, une des régions les plus étendues du pays et où le tourisme constitue une des seules activités importantes en développement.

Comme limites de la région géographique dénommée Ardenne belge, nous avons retenu au nord le contact avec la Fagne-Famenne, le Condroz et l'Entre-Vesdre-et-Meuse, soit approximativement la courbe de niveau de 300 mètres, et au sud celui avec la Lorraine belge, soit la courbe de niveau de 400 mètres (1). Mais, pour des raisons pratiques, nous avons limité nos recherches à la partie orientale de la région, celle s'étalant à l'est de la Meuse.

Comparativement aux divisions établies par le C.G.T. (Commissariat

---

(1) Ces limites sont également celles retenues par Ch. CHRISTIANS (Ch. CHRISTIANS, *Un essai de délimitation de régions et de compartiments agricoles dans la Belgique du sud-est*, dans *Bulletin de la Société belge d'Etudes géographiques*, t. XXIX, 1960, pp. 321-361 et dans *Travaux du Séminaire de Géographie de l'Université de Liège*, fasc. CXXXVIII, 1961.

Général au Tourisme) (2), la région envisagée dans ce travail ne constitue qu'une partie de l'ensemble Ardenne-Meuse, qui comprend les trois provinces du sud-est du pays.

En réalité, si plusieurs études ont déjà été consacrées au tourisme en Belgique (3), il n'y a pas encore eu de travaux d'ensemble sur l'Ardenne. Cette situation résulte certainement de l'absence de coordination entre les divers découpages proposés par le C.G.T., les provinces ou les groupes d'aménagement. Seules quelques études éparses et souvent inédites ont révélé certains caractères originaux du tourisme en Ardenne (4).

De plus, la plupart des travaux concernant l'ensemble Ardenne-Meuse ont très peu mis l'accent sur les aspects géographiques. Ils ont surtout analysé les aspects sociologiques et les retombées économiques du tourisme, par exemple les motifs de séjour ou l'étalement des vacances (5).

Soulignons dès à présent la part relativement restreinte des moyens de transport en commun dans les transports touristiques, en particulier dans la région Ardenne-Meuse. D'après l'enquête réalisée en 1969 (6), ces moyens étaient empruntés par moins de 10 % de la population interrogée (7,2 % utilisaient le train et 2,1 % l'autocar).

Si cette situation est liée au développement du parc automobile (7), on peut cependant se demander si elle ne dépend pas également de certaines carences des moyens de transport en commun.

C'est la raison pour laquelle nous essayerons, après avoir mesuré le phénomène touristique, d'étudier le réseau actuel ainsi que la fréquence

(2) Le C.G.T. distingue pour sa part cinq ensembles touristiques en Belgique : le littoral, la région Ardenne-Meuse, les villes d'art, la Campine et les autres régions.

(3) Parmi ces études, signalons : N. VAN HOVE, *Structure des vacances et dépenses touristiques de la population belge*, Courtrai, 1969. — COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU TOURISME, *Le tourisme belge en...*, Bruxelles, publication annuelle.

(4) A cet égard, mentionnons quelques mémoires de licence en Sciences géographiques établis pour le compte du Séminaire de Géographie de l'Université de Liège : M. BOZET, *Contribution à l'étude de la géographie urbaine de Malmédy*, 1964. — J.-M. SCHUMACKER, *Contribution à la géographie touristique de Spa*, 1964. — Chr. FOUREZ, *Contribution à l'étude géographique de l'urbanisation des campagnes. Le cas de la commune de La Gleize*, 1968. — J. CLAUDE, *Contribution à l'étude de l'habitat et du paysage rural aux confins de l'Ardenne liégeoise*, 1969. — J. LIÉGEOIS, *Contribution à l'étude des fonctions urbaines et des mouvements de population de la ville de Saint-Hubert*, 1969. — A. LOUVET, *Vresse-sur-Semois. Approche du phénomène géographique de la résidence secondaire et son environnement scientifique*, 1970.

(5) A titre d'exemples, mentionnons les deux études suivantes : BUREAU ECONOMIQUE DE LA PROVINCE DE NAMUR, *De l'étalement des vacances en Belgique, en Ardenne-Meuse*, Namur, 1968. — P.-M. ODABACHIAN, J. BOURDON, M. PERIER, *Le profil et les motivations de la clientèle d'été de l'Ardenne-Meuse*; P.-M. ODABACHIAN, F. VAN DER VORST, M. PERIER, *Le profil et les motivations de la clientèle d'hiver de l'Ardenne-Meuse*; J. BOURDON, M. PERIER, *Synthèse*. Centre d'Economie et de Sociologie du Tourisme, Institut de Sociologie de l'Université Libre de Bruxelles (1970).

(6) J. BOURDON, M. PERIER, *op. cit.*, p. 8.

(7) En Belgique, il y a actuellement 2.060.000 voitures privées, soit une voiture pour 4,7 habitants.

des moyens de transport en commun. Nous confronterons alors les deux bilans et nous répondrons aux trois questions suivantes :

- le touriste peut-il atteindre facilement chacune des zones touristiques de l'Ardenne au moyen des transports en commun ?
- la fréquence de ces transports en commun est-elle ou non liée à l'importance touristique de ces zones ?
- cette fréquence satisfait-elle les besoins touristiques de chaque zone touristique ?

Comme nous avons voulu donner à notre étude une orientation « géographie appliquée », nous terminerons par une présentation de propositions d'améliorations de la situation actuelle.

### I. — ESSAI DE MESURE DU PHÉNOMÈNE TOURISTIQUE

Les seules données disponibles sont les nuitées et le nombre d'établissements, deux séries de valeurs qui ne fournissent malheureusement qu'une

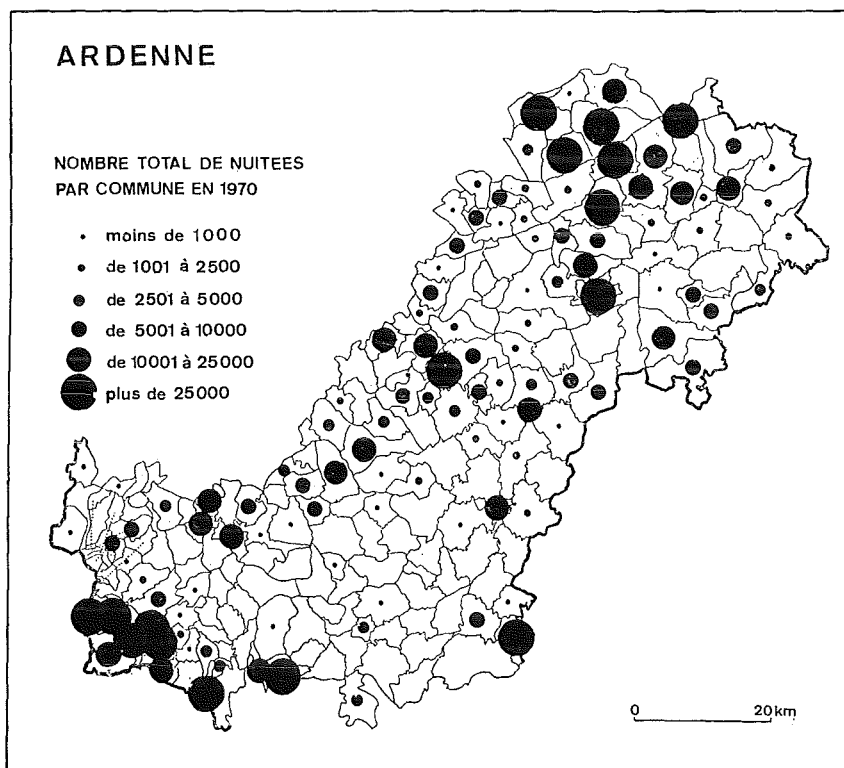


FIG. 1.

approche imparfaite du phénomène. En effet, les statistiques touristiques des nuitées sont rarement précises et complètes (8) et ne permettent qu'une mesure sommaire du tourisme de séjour. Quant au nombre d'établissements, il n'est qu'un indicateur de l'équipement et est soumis au secret statistique lorsque le nombre d'établissements par commune ne dépasse pas trois unités.

A défaut d'autres informations, nous essayerons néanmoins de mesurer le phénomène touristique à l'aide de ces deux séries de valeurs.

#### A. — RÉPARTITION DES NUITÉES (9).

1. *Nombre total de nuitées par commune* (fig. 1). — Pour l'année 1970, la répartition du nombre de nuitées par commune, en Ardenne, met en évidence l'attraction exercée par un certain nombre de contrées pour le tourisme de séjour.

Deux contrées situées aux confins de l'Ardenne, la Basse-Semois et la région de Spa, occupent les premières places grâce à des valeurs supérieures à 30.000 unités pour plusieurs communes. Puis viennent, avec 10 à 25.000 nuitées par commune et par an, les vallées de l'Ourthe et de l'Aisne, de l'Amblève et de la Warche, de la Lesse et de la Lomme. Ensuite, formant des ensembles plus réduits, apparaissent la vallée de la Sûre, la région de Bastogne et la vallée de la Houille.

2. *Nombre de nuitées du tourisme social par commune* (fig. 2). — Si l'on ne retient que les nuitées du tourisme social (10), forme de tourisme qui apparaît la plus liée aux transports en commun (11), on arrive à un classement légèrement différent du précédent.

Dans ce classement, la Basse-Semois arrive largement en tête avec cinq communes où les valeurs sont supérieures à 25.000 unités par commune en 1970, puis viennent les vallées de la Hoëgne, de l'Ourthe et de l'Aisne et de la haute Sûre avec des totaux supérieurs à 25.000 nuitées chaque fois dans quelques communes et de 10 à 25.000 dans quelques autres, ensuite les vallées de la Lesse et de la Lomme, de l'Amblève et de la Warche, de l'Our et de la Houille.

(8) Pour la critique de ces statistiques, voir J. LIÉGEAIS, *La fonction touristique de Saint-Hubert (Ardenne belge)*, dans *Bulletin de la Société géographique de Liège*, n° 6, décembre 1970, pp. 22-23.

(9) INSTITUT NATIONAL DE STATISTIQUE, *Statistique du tourisme et de l'hôtellerie, 1970, Nombre de nuitées pour l'année*, Bruxelles (1971), inédit.

(10) On entend par nuitées du tourisme social, celles enregistrées dans des établissements comme les auberges de jeunesse, les maisons des « Amis de la Nature », les gîtes d'étapes, les colonies de vacances, les terrains de camping, en d'autres termes là où le logement est à prix modéré (INSTITUT NATIONAL DE STATISTIQUE, *Annuaire statistique de la Belgique*, t. 91, Bruxelles, 1971, p. 732).

(11) En effet, si l'auto en assure une partie (pour le camping par exemple), le train et l'autobus apparaissent comme des moyens très employés par les jeunes logeant dans les établissements de tourisme social.

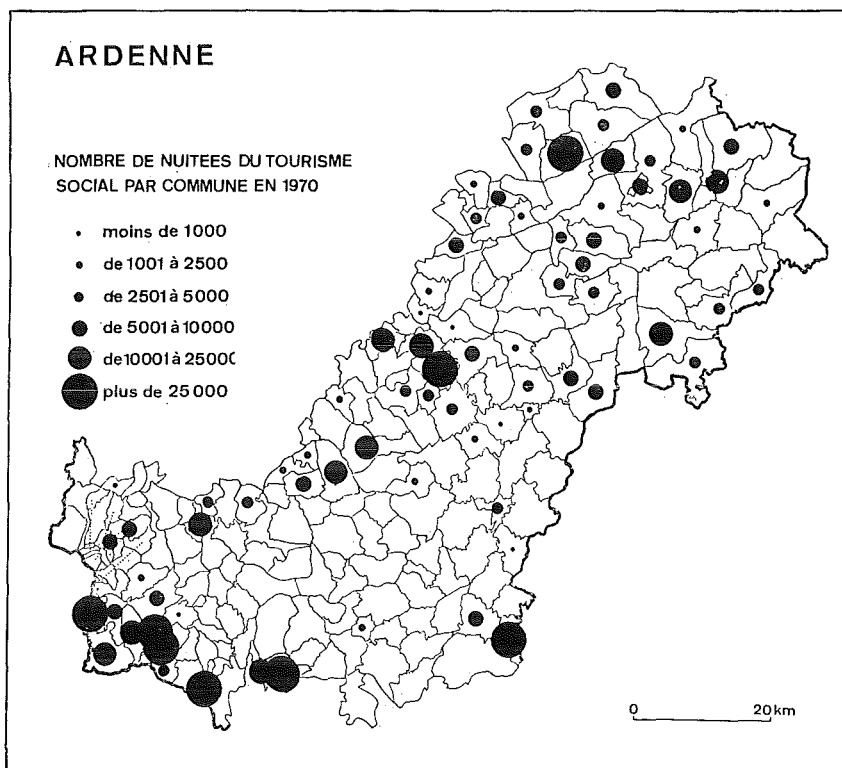


FIG. 2.

## B. — RÉPARTITION DU NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS (12) (13).

1. *Nombre total d'établissements par commune* (fig. 3). — La répartition du nombre d'établissements touristiques par commune fait apparaître un meilleur équipement dans certaines contrées de l'Ardenne que dans d'autres :

- environ 20 unités par commune, d'une part, dans la région de Spa et la vallée de la Warche et, d'autre part, dans la Basse-Semois;
- un peu moins de 20 unités dans les centres touristiques de Bastogne et de Daverdisse;
- moins de 10 unités par commune dans les vallées de l'Ourthe et de l'Our;

(12) INSTITUT NATIONAL DE STATISTIQUE, *Statistique du tourisme et de l'hôtellerie, Nombre d'établissements touristiques, mois d'août 1970*, Bruxelles (inédit).

(13) En raison du secret statistique signalé plus haut, nous avons groupé dans la même catégorie les communes où le nombre d'établissements ne dépasse pas cinq unités.

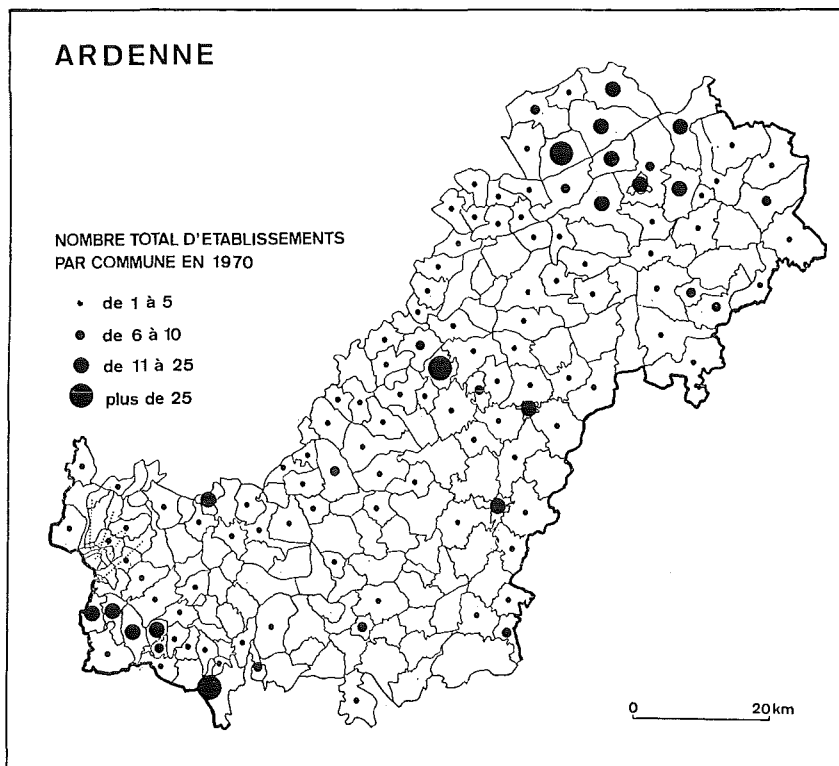


FIG. 3.

— moins de 5 dans les vallées de la Houille, de l'Amblève et dans de nombreuses localités de la retombée septentrionale de l'Ardenne.

2. *Nombre d'établissements du tourisme social par commune* (fig. 4). — La comparaison des deux cartes de l'équipement touristique laisse apparaître :

- un nombre d'établissements du tourisme social par commune inférieur à la moitié du nombre total d'établissements touristiques;
- une répartition géographique légèrement différente pour chacun des deux types d'établissements touristiques, car la Basse-Semois est mieux équipée en établissements du tourisme social que la région de Spa et, dans cette dernière contrée, la moyenne d'établissements par commune est voisine de celle des vallées de l'Ourthe et de la haute Sûre;
- le fait que beaucoup de communes sont pourvues d'établissements touristiques mais non d'établissements du tourisme social.

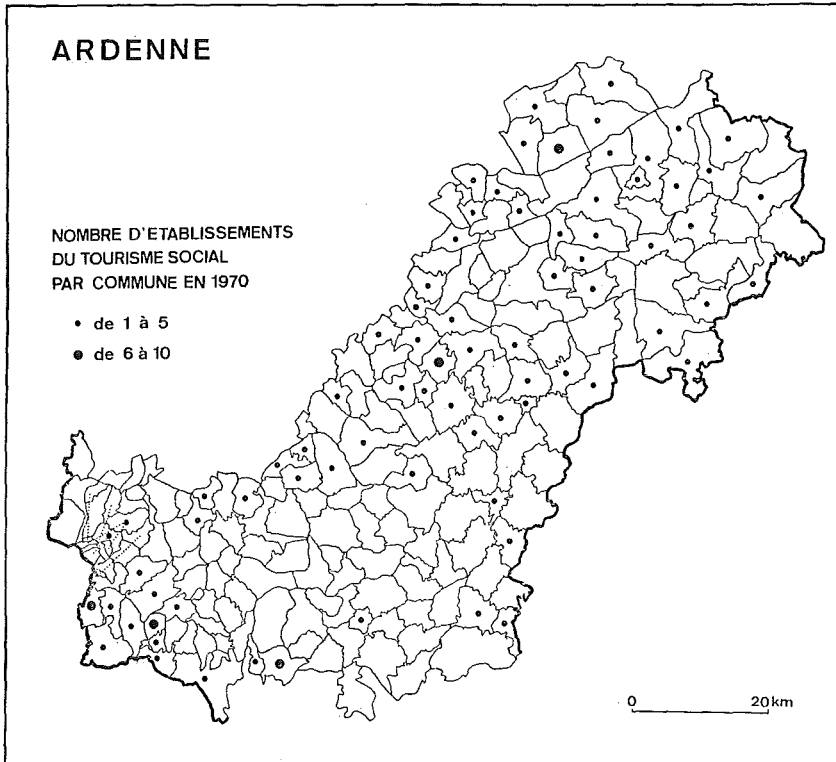


FIG. 4.

## II. — TRANSPORTS EN COMMUN

En Ardenne, les transports en commun sont assurés par les trains et autobus exploités par la Société nationale des Chemins de Fer belges, qui organise d'ailleurs des voyages touristiques (14), par les autobus de la Société nationale des Chemins de Fer vicinaux et par les autobus des entreprises privées.

### A. — RÉSEAU.

En fait, le réseau ferroviaire constitue la base du réseau des transports en commun, car les lignes d'autobus partent des gares ou y aboutissent.

(14) Ce sont des voyages combinés trains-autobus vers les lieux touristiques; sept itinéraires touristiques de ce genre ont été prévus pour l'Ardenne au cours de l'été 1970, quatre au départ de Verviers et trois au départ de Jemelle (SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES, *Indicateur Officiel* : 31.5.1970-22.5.1971 (Bruxelles), (1970), pp. 56-57.)

La ligne du Luxembourg (Bruxelles-Namur-Arlon-Luxembourg) traverse la région du nord au sud; c'est l'axe ferroviaire le plus important de l'Ardenne en raison de son trafic et des diverses régions traversées. Deux autres axes ferroviaires lui sont parallèles, la ligne Athus-Meuse (Namur-Dinant-Bertrix-Virton-Athus) et la ligne de l'Amblève et de la Salm (Liège-Aywaille-Trois-Ponts-Luxembourg). D'autre part, la rocade Bertrix-Libramont-Bastogne-Gouvy relie ces trois axes entre eux et le réseau comprend encore l'antenne Pepinster-Spa-Géronstère qui prend naissance sur la ligne de la Vesdre.

Ce réseau ferré est complété par 59 itinéraires d'autobus de longueurs et d'importances variables (15).

Dans l'ensemble, le maillage ainsi constitué apparaît particulièrement dense au sud-est, au centre et au nord-est, ce qui laisse à l'écart deux zones touristiques importantes, la Basse-Semois et la vallée de l'Ourthe.

#### B. — FRÉQUENCE DES SERVICES.

Pour obtenir des valeurs pouvant être mises en rapport avec le phénomène touristique, nous avons réalisé quatre comptages différents : le dimanche et les autres jours de la semaine en période touristique et le dimanche et les autres jours de la semaine en période non touristique (16) (17).

1. *En période touristique.* — a) Le dimanche (fig. 5). — Pour les dimanches de la saison touristique, la figure 5 met en évidence les faits suivants :

— la fréquence des trains de voyageurs est relativement élevée : quarante trains par jour sur la ligne du Luxembourg (18), environ trente sur les sections Pepinster-Spa et Libramont-Bertrix et vingt sur les autres

(15) Sans comptabiliser les sept circuits touristiques assurés sur demande (trois au départ de La Roche et un au départ des localités d'Alle, de Bohan, de Bouillon et de Florenville) (SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX, *Indicateur général* 31/5/1970-22/5/1971, Bruxelles, (1970), *passim*).

(16) SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES, *op. cit.*, *passim*. — SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX, *op. cit.*, *passim*.

(17) Le samedi n'a pas été pris en considération, car en période touristique, la fréquence des transports en commun y est presque semblable à celle des autres jours de la semaine. Par contre, pendant la période non touristique, la fréquence du samedi est différente en raison de la mise en circulation d'autobus à l'usage des écoliers. Pour ce même motif, la période touristique analysée porte sur les mois de juillet et d'août. Pendant ces deux mois, le nombre et les horaires des trains et des autobus diffèrent souvent de ceux établis pour les autres moments de l'année. Notons toutefois que la saison touristique s'étale de mai à septembre pour le C.G.T. et de juin à septembre pour l'Institut National de Statistique.

(18) Comparativement à l'ensemble de la Belgique, ces moyennes sont relativement faibles (plus de 200 trains circulent chaque jour sur la ligne Bruxelles-Anvers et plus de 100 sur les lignes Bruxelles-Bruges et Bruxelles-Liège).



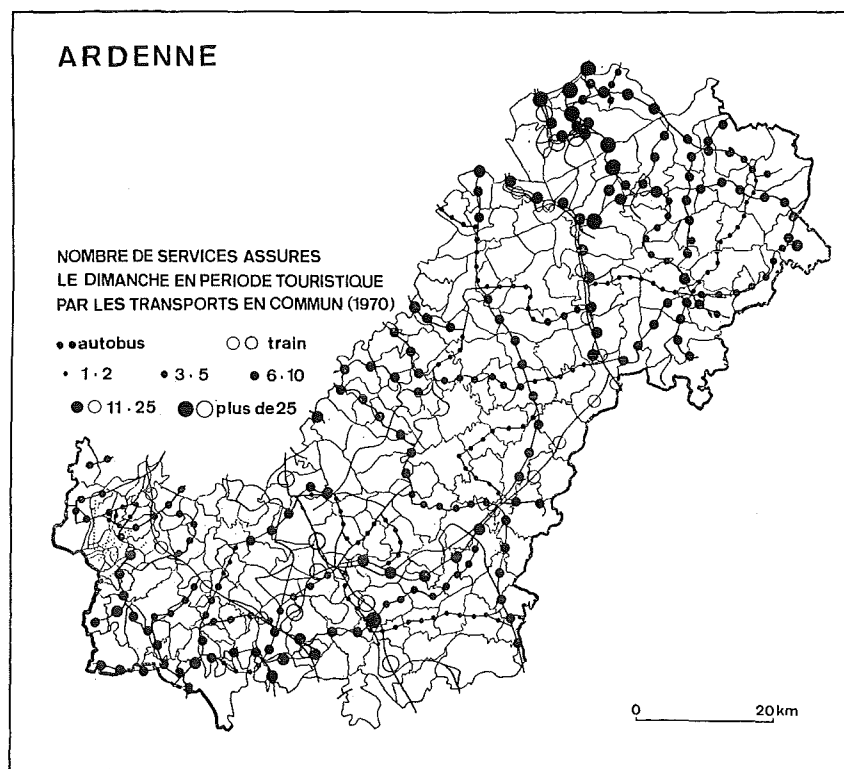


FIG. 5.

sections, sauf sur la ligne Libramont-Bastogne (le trafic voyageurs y est remplacé par des autobus le dimanche);

- en moyenne plus de cinquante autobus parcourent chaque dimanche la section Pepinster-Spa et des itinéraires empruntés par plusieurs services;
- une fréquence de 25 à 30 unités s'observe sur l'itinéraire Longlier-Neufchâteau et sur quelques lignes de l'est de l'Ardenne, comme Sart-Francorchamps, Waismes-Malmédy et Stavelot-Trois-Ponts;
- une fréquence journalière d'autobus voisine de quinze unités concerne les itinéraires Libramont-Bastogne, Bertrix-Herbeumont (ces itinéraires sont empruntés par des autobus de substitution), Aywaille-Harzé (itinéraire commun à plusieurs services), Aywaille-Trois-Ponts et plusieurs itinéraires de la partie septentrionale de l'Ardenne;
- une fréquence réduite, inférieure à cinq unités, s'observe principalement dans la retombée septentrionale de l'Ardenne, surtout dans l'Entre-

Ourthe-et-Salm, dans la zone périphérique des cantons de l'Est et au sud de Bastogne;

- le trafic est inexistant le dimanche en période touristique sur plusieurs itinéraires de l'Ardenne centrale, dans les régions de la Lesse, de la Lomme et de Champlon, et sur plusieurs itinéraires permettant l'accès des franges ardennaises au départ de la Famenne et de la Lorraine.

En conclusion, tout le pourtour de l'Ardenne est inaccessible en autobus au départ des régions voisines, sauf en de rares endroits, car les frontières constituent de véritables barrières que ne franchit aucun autobus; quant aux autobus dont le point d'attache se situe en Famenne et en Lorraine, ils circulent uniquement sur les grandes routes et permettent difficilement l'accès des centres touristiques ardennais situés à l'écart des voies axiales. D'autre part, l'Ardenne comprise entre la Lesse et la Salm, soit près de la moitié de l'Ardenne, est très mal desservie en autobus parce que de vastes zones sont sans service et, là où les autobus circulent, ils n'assurent qu'un voyage aller et retour chaque dimanche. Dès lors, la desserte par train, apparemment fort satisfaisante pour les régions situées de part et d'autre de la voie ferrée et à de faibles distances des gares, ne permet que très peu de correspondance avec les services d'autobus.

*b)* Les autres jours de la semaine (fig. 6). — Les autres jours de la semaine en période touristique, la situation diffère légèrement. Par rapport à la fréquence des trains et des autobus le dimanche, nous constatons :

- une augmentation de fréquence sur presque tous les itinéraires ferroviaires;
- la circulation d'autobus sur tous les itinéraires existants, sauf trois (Saint-Hubert-Laneuville-Amberloup-Saint-Hubert, Saint-Hubert-Hatrival et retour et Trois-Ponts-Wanne et retour);
- une très faible fréquence (deux unités par jour, soit un autobus dans chaque sens) sur les itinéraires des régions de la Lesse, de la Wiltz, de l'Ourthe occidentale et à l'ouest de Spa;
- l'existence d'un grand nombre d'axes de pénétration au départ des régions périphériques;
- une fréquence faible à moyenne (moins de dix unités et le plus souvent moins de cinq) dans l'ensemble de l'Ardenne, surtout dans les régions de plateaux de l'Ardenne centrale : cette situation confirme la meilleure accessibilité de l'Ardenne en semaine que le dimanche, principalement dans les zones périphériques et les zones s'étalant de part et d'autre des lignes ferroviaires.

En résumé, une diminution des fréquences journalières des autobus se produit au fur et à mesure que l'on s'éloigne des gares ferroviaires et que l'on pénètre à l'intérieur de l'Ardenne.

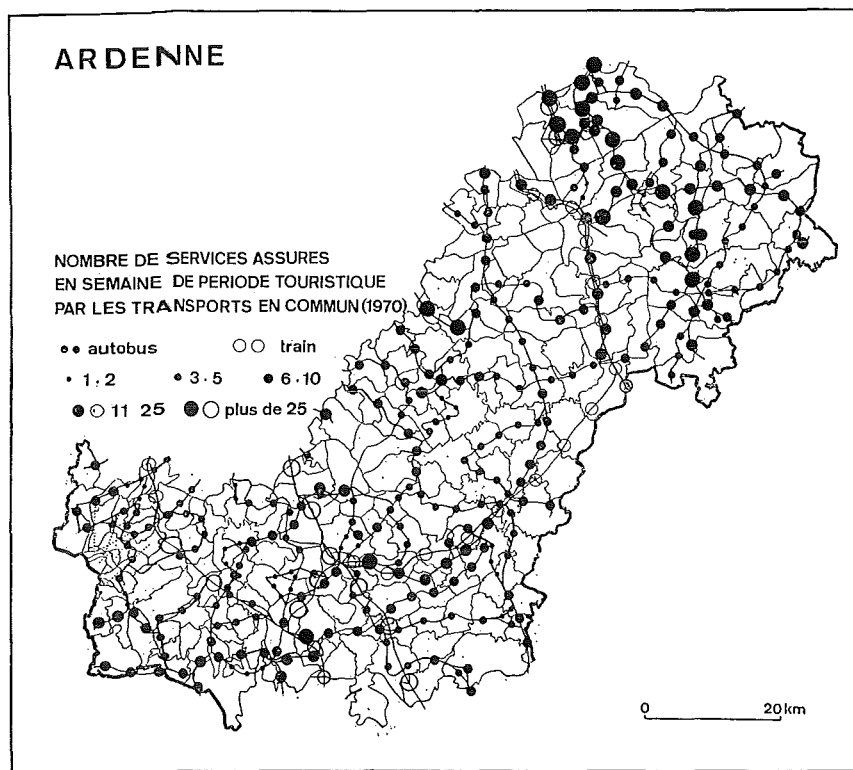


FIG. 6.

2. *En période non touristique.* — a) Le dimanche (fig. 7). — Le dimanche, en période non touristique, la situation se présente comme suit par rapport à celle du dimanche de la période touristique :

- *statu quo* sur les lignes ferroviaires, sauf une légère diminution sur les sections Paliseul-Gedinne-Beauraing et Spa-Géronstère (suppression pure et simple du trafic sur cette dernière section);
- *statu quo* également de la fréquence des autobus sur plusieurs itinéraires, notamment en Ardenne centrale;
- diminution de quelques unités de la fréquence des autobus sur les itinéraires de la Basse-Semois, des régions de La Roche et des vallées de l'Amblève et de la Salm;
- augmentation sur des itinéraires de la région de Gedinne et des cantons de l'Est et sur d'autres desservant les localités de Bastogne, Hamipré, Manhay, Mont (arrondissement de Bastogne) et Poix-Saint-Hubert.

b) Les autres jours de la semaine (fig. 8). — Les autres jours de la période non touristique, la situation est la suivante par rapport à celle du dimanche :

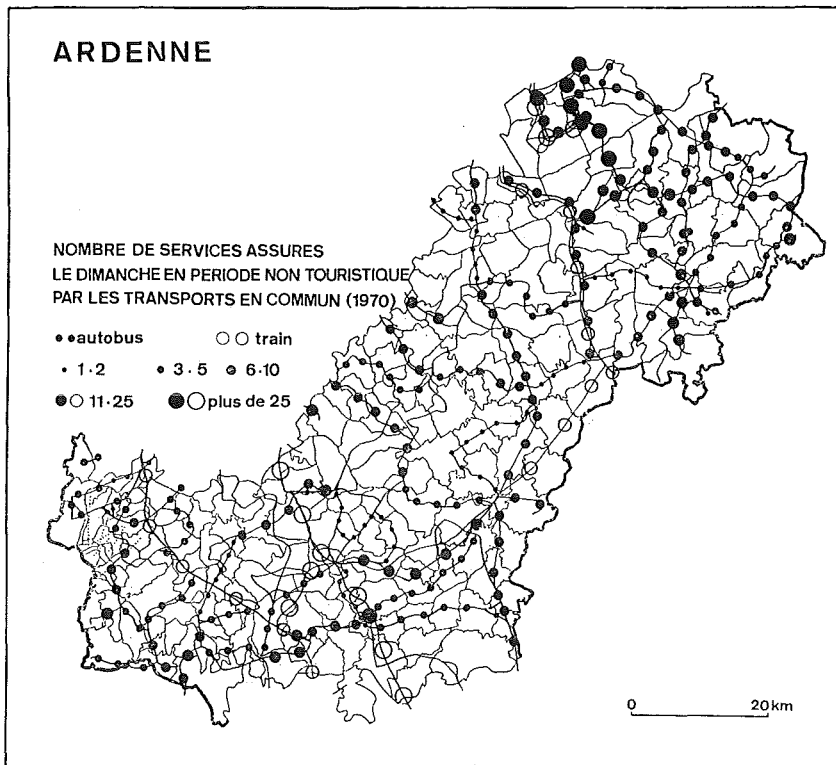


FIG. 7.

- *statu quo* du débit de trains sur les lignes ferroviaires;
- *statu quo* du débit des autobus de part et d'autre de la ligne de crête de l'Ardenne centrale et dans les régions de La Roche, Saint-Vith, Spa et Werbomont;
- diminution du débit des autobus sur quelques itinéraires de la Basse-Semois, de l'Ourthe centrale et de la région de Spa;
- augmentation sur une grande partie des itinéraires des retombées septentrionale et méridionale, du plateau des Tailles et des cantons de l'Est.

L'analyse des fréquences des trains et des autobus aux divers moments de l'année touristique montre :

- l'absence de correspondance entre le train et l'autobus et vice-versa pour de nombreuses contrées de l'Ardenne;
- les très grandes facilités d'accès dans certaines contrées comme l'est de l'Ardenne et les difficultés d'accès dans d'autres contrées comme la région de La Roche, à tout moment de l'année;

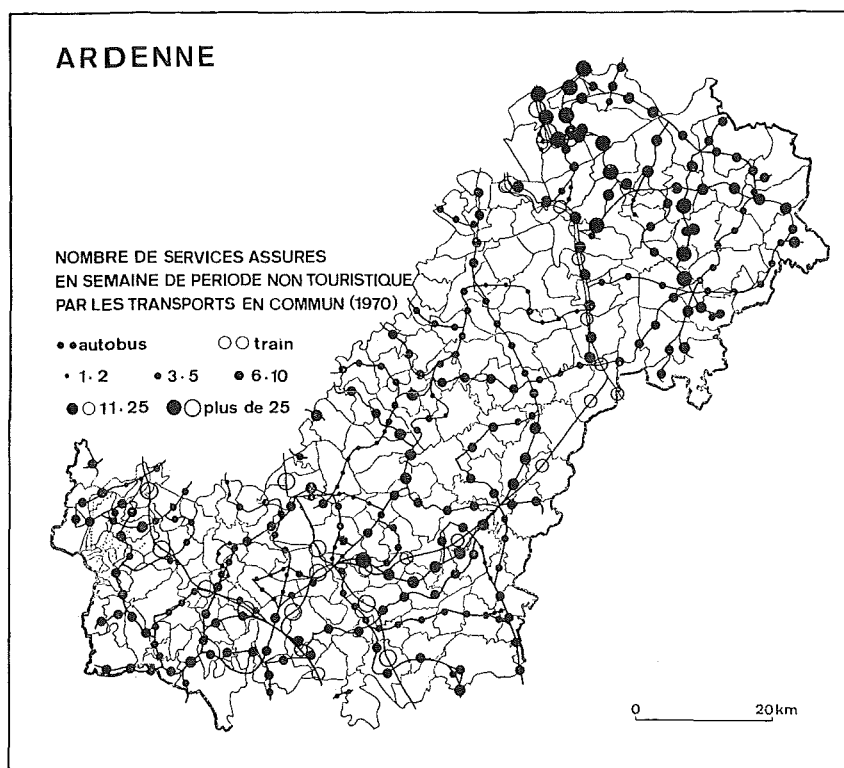


FIG. 8.

— l'absence de desserte dans plusieurs localités *toute l'année*, en Ardenne liégeoise (Basse-Bodeux, Bra, Chevron, Ernonheid, *Fosse* et Lorcé), sur le plateau des Tailles (Arbrefontaine, *Malempré*, Mont-le-Ban et *Tailles*), en bordure de la Famenne (Beffe, Daverdisse, Erezée, Masbourg et Mormont) et de la Lorraine (Grandvoir, Grapfontaine et Ucimont); le *dimanche* pendant toute l'année, dans la région de Bastogne (*Hollange*, *Tintange* et *Villers-la-Bonne-Eau*), de La Roche (*Erneuville*, Hives et Ortho), de Recogne et de Libin (Jehonville, Ochamps, Redu, Smuid et Transinne) et à Monceau; le *dimanche des mois de juillet et d'août*, dans la région de Neufchâteau (Anlier, Léglise et Suxy) (19).

(19) Certaines localités sont privées de transports en commun mais sont situées très près d'un centre et aucun problème ne se pose pour leur desserte; c'est le cas de la commune de *Fosse* (commune fusionnée avec celle de *Wanne* au cours de l'année 1971 pour constituer la commune de *Trois-Ponts*). Quant aux noms en italique, ils désignent des communes traversées par les autobus mais sans point d'arrêt.

Malgré un faible quadrillage, le chemin de fer dessert mieux la région sur le plan touristique que l'autobus en raison de :

- la grande vitesse et la grande fréquence des trains;
- la desserte par train des principales localités ardennaises, sauf Bouillon, La Roche, Houffalize et les localités des cantons de l'Est;
- la traversée de l'Ardenne par le train et sa liaison rapide avec les autres régions du pays, voire avec les pays voisins.

Or, le réseau des autobus couvre mieux l'Ardenne que le réseau ferroviaire. Dès lors, les autobus doivent posséder les mêmes qualités que leurs concurrents (l'auto comme le train) afin de promouvoir le tourisme social en Ardenne, à savoir disposer de grandes vitesses, d'itinéraires rapides sur des voies axiales et d'un nombre réduit d'arrêts (un tel service d'autobus circule sur l'itinéraire Liège-Bastogne-Arlon-Athus).

Notons en plus :

- une diminution du débit des autobus sur quelques itinéraires de la Basse-Semois, de l'Ourthe centrale et de la région de Spa;
- une augmentation sur une grande partie des itinéraires des retombées septentrionale et méridionale, du plateau des Tailles et des cantons de l'Est.

### III. — RAPPORTS TOURISME-TRANSPORTS EN COMMUN

1. Les diverses zones touristiques de l'Ardenne peuvent être atteintes grâce aux transports en commun avec des résultats variables pour chacune d'entre elles; seule la région de Spa bénéficie d'une desserte satisfaisante, alors que la Basse-Semois et la région de la Houille sont mal desservies à tout moment de l'année.

2. Apparemment la fréquence des trains et des autobus n'est aucunement liée à l'importance des zones touristiques. Par ordre décroissant d'importance de la desserte dans les zones touristiques, nous avons : la vallée de la Hoëgne, la vallée de la Lomme, les plateaux de l'Ardenne centrale, les vallées de l'Amblève et de la Salm, les vallées de l'Ourthe et de l'Aisne, la Basse-Semois, la vallée de la Houille et la vallée de la Lesse.

3. Ce classement met en évidence l'insuffisance des transports en commun pour les vallées de la Lesse, de la Houille et de la Basse-Semois, et ce tout particulièrement pour cette dernière contrée en raison de son attrait touristique et de l'équipement mis en place pour y attirer les touristes.

### IV. — AMÉLIORATIONS SOUHAITABLES À APPORTER AUX TRANSPORTS EN COMMUN

L'analyse des rapports tourisme-transport en commun montre la nécessité d'apporter des améliorations aux transports en commun dans le

but de promouvoir le tourisme social. En effet, si l'on souhaite que les zones touristiques bien équipées dans le domaine du tourisme social deviennent aisément accessibles à tous, il faut avant tout et par ordre d'importance :

- doter sans retard la Basse-Semois de transports en commun semblables à ceux dont disposent les Hautes-Fagnes, en particulier la région de Spa, grâce à la construction de routes rapides et grâce à une fréquence accrue des services d'autobus;
  - instaurer des services d'autobus rapides pour la desserte des autres contrées éloignées des voies ferrées, comme les vallées de l'Ourthe et de l'Aisne et la vallée de la Houille, et multiplier ces services pour la desserte des localités touristiques de Bastogne, Houffalize et Martelange;
  - augmenter la fréquence des autobus sur les itinéraires desservant les régions de La Roche, Saint-Hubert et Saint-Vith, surtout le dimanche, en instaurant par exemple une desserte par « minibus » dans ces contrées au départ des gares importantes les plus proches.
-

