

## Travail de fin d'études

**Auteur** : Heuze, Léopold

**Promoteur(s)** : Schmitz, Serge

**Faculté** : Faculté des Sciences

**Diplôme** : Master en urbanisme et développement territorial, à finalité spécialisée en Territoires post-industriels et rurbains

**Année académique** : 2024-2025

**URI/URL** : <http://hdl.handle.net/2268.2/22648>

---

*Avertissement à l'attention des usagers :*

*Tous les documents placés en accès ouvert sur le site le site MatheO sont protégés par le droit d'auteur. Conformément aux principes énoncés par la "Budapest Open Access Initiative"(BOAI, 2002), l'utilisateur du site peut lire, télécharger, copier, transmettre, imprimer, chercher ou faire un lien vers le texte intégral de ces documents, les disséquer pour les indexer, s'en servir de données pour un logiciel, ou s'en servir à toute autre fin légale (ou prévue par la réglementation relative au droit d'auteur). Toute utilisation du document à des fins commerciales est strictement interdite.*

*Par ailleurs, l'utilisateur s'engage à respecter les droits moraux de l'auteur, principalement le droit à l'intégrité de l'oeuvre et le droit de paternité et ce dans toute utilisation que l'utilisateur entreprend. Ainsi, à titre d'exemple, lorsqu'il reproduira un document par extrait ou dans son intégralité, l'utilisateur citera de manière complète les sources telles que mentionnées ci-dessus. Toute utilisation non explicitement autorisée ci-avant (telle que par exemple, la modification du document ou son résumé) nécessite l'autorisation préalable et expresse des auteurs ou de leurs ayants droit.*

---

**Chemins et sentiers vicinaux en Wallonie :  
État des lieux et proposition d'une matrice d'aide à la décision  
Étude comparative des communes de Limbourg et de Remicourt**

**Mémoire présenté par Léopold Heuze**

En vue de l'obtention du grade de Master en urbanisme et développement territorial,  
À finalité spécialisée en Territoire post-industriels et ruraux

**Promoteur : Pr. Serge Schmitz**

Président du Jury : Pr. Jan Bogaert  
Lecteurs : Pr. Jean-Marie Halleux  
Pr. Grégory Mahy

Année académique 2024 – 2025

Défense : juin 2025

## **Résumé**

Ce mémoire s'intéresse à l'état actuel des chemins et sentiers vicinaux en Wallonie, à travers une étude comparative des communes de Limbourg et de Remicourt. En croisant les dimensions juridiques, territoriales et de terrain, il propose une méthode d'évaluation structurée de leur disponibilité pour différents usagers. Une matrice de cotation pondérée a été élaborée afin d'attribuer une note globale à chaque tronçon, en fonction de critères ajustables tels que la praticabilité, l'accessibilité ou encore l'intérêt écologique. L'outil développé vise à accompagner les communes dans la gestion, la hiérarchisation et la valorisation de leur réseau vicinal.

## **Abstract**

This thesis is interested in the current state of roads and trails in Wallonia, through a comparative study of the municipalities of Limbourg and Remicourt. By crossing the legal, territorial and field dimensions, it proposes a structured evaluation method of their availability for different users. A weighted rating matrix has been developed to assign an overall score to each section, based on adjustable criteria such as practicability, accessibility or ecological interest. The tool developed aims to support municipalities in the management, prioritization and enhancement of their local network.

## **Remerciements**

Ce travail n'aurait pas pu aboutir sans le soutien, les conseils et la bienveillance de nombreuses personnes que je tiens à remercier ici chaleureusement.

Je souhaite tout d'abord exprimer ma profonde gratitude au professeur Serge Schmitz, mon promoteur, pour son encadrement attentif, sa grande disponibilité et la pertinence de ses remarques tout au long de ce mémoire. Sa rigueur scientifique et sa confiance ont constitué un cadre à la fois formateur et inspirant.

Je remercie également les personnes rencontrées au fil de ce travail de terrain : promeneurs, agriculteurs, agents du DNF et autres usagers des chemins vicinaux, qui ont accepté de partager leur expérience et leur point de vue. Leurs témoignages ont été essentiels pour nourrir ma réflexion et donner une dimension humaine à ce travail.

Ma reconnaissance s'adresse aussi à celles et ceux qui ont pris le temps de relire, corriger ou commenter certaines parties de ce mémoire. Leurs relectures attentives ont permis d'en améliorer la clarté et la précision.

Enfin, j'adresse mes remerciements à tous ceux qui, de près ou de loin, ont apporté leur aide, leurs conseils ou simplement leurs encouragements au fil de la rédaction de ce mémoire.

À toutes et à tous, merci.

# **Table des matières :**

**LISTE DES ABRÉVIATIONS**

**TABLE DES ILLUSTRATIONS**

**TABLE DES TABLEAUX**

**TABLE DES CARTES**

**TABLE DES GRAPHIQUES**

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>DÉFINITIONS DES CHEMINS ET SENTIERS VICINAUX .....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>LÉGISLATION.....</b>	<b>4</b>
3.1	LOI DU 10 AVRIL 1841 SUR LES CHEMINS VICINAUX .....	4
3.2	DÉCRET DU 6 FÉVRIER 2014 RELATIF À LA VOIRIE COMMUNALE.....	5
3.3	AUTRES CODES .....	6
<b>4</b>	<b>PRODUITS CARTOGRAPHIQUES POUR LA WALLONIE.....</b>	<b>9</b>
4.1	ATLAS DES VOIRIES VICINALES (1841) .....	9
4.2	CARTES ANCIENNES ET CARTES TOPOGRAPHIQUES .....	10
4.3	DONNÉES DE LA RÉGION WALLONNE .....	11
4.4	LIMITES ET POTENTIALITÉS DES DONNÉES CARTOGRAPHIQUES DISPONIBLES .....	12
<b>5</b>	<b>MÉTHODOLOGIE .....</b>	<b>13</b>
5.1	ANALYSE TERRITORIALE .....	13
5.2	ANALYSE DE DROIT .....	14
5.3	ANALYSE DE FAIT .....	15
5.3.1	<i>Praticabilité des chemins.....</i>	15
5.3.2	<i>Accessibilité pour les différents usagers.....</i>	17
5.3.3	<i>Intérêt de liaison.....</i>	19
5.3.4	<i>Intérêt patrimonial et touristique.....</i>	20
5.3.5	<i>Intérêt écologique.....</i>	21
5.4	ENQUÊTES AUPRÈS DES UTILISATEURS DES CHEMINS .....	22
5.5	MATRICE DE COTATION PONDÉREE.....	23
5.6	CHOIX DES COMMUNES ANALYSEES.....	24
<b>6</b>	<b>RÉSULTATS.....</b>	<b>26</b>
6.1	COMMUNE DE LIMBOURG.....	26
6.1.1	<i>Analyse territoriale.....</i>	26
6.1.2	<i>Analyse de droit.....</i>	27

6.1.3	<i>Analyse de fait</i> .....	28
6.1.3.1	Praticabilité .....	30
6.1.3.2	Accessibilité pour les différents usagers .....	31
6.1.3.3	Intérêt de liaison .....	33
6.1.3.4	Intérêt patrimonial et touristique .....	34
6.1.3.5	Intérêt écologique .....	36
6.1.4	<i>Enquêtes auprès des propriétaires et utilisateurs des chemins</i> .....	37
6.1.5	<i>Cotation des chemins de la commune grâce à la matrice pondérée</i> .....	39
6.1.5.1	Pondération "Usager Promeneur/Loisirs" .....	41
6.1.5.2	Pondération "Agriculteur/Usages productifs" .....	43
6.1.5.3	Pondération "Professionnel forestier" (DNF) .....	45
6.2	COMMUNE DE REMICOURT .....	48
6.2.1	<i>Analyse territoriale</i> .....	48
6.2.2	<i>Analyse de droit</i> .....	49
6.2.3	<i>Analyse de fait</i> .....	51
6.2.3.1	Praticabilité .....	52
6.2.3.2	Accessibilité pour les différents usagers .....	54
6.2.3.3	Cote d'intérêt de liaison .....	55
6.2.3.4	Intérêt patrimonial et touristique .....	57
6.2.3.5	Intérêt écologique .....	58
6.2.4	<i>Enquêtes auprès des propriétaires et utilisateurs des chemins</i> .....	59
6.2.5	<i>Cotation des chemins de la commune grâce à la matrice pondérée</i> .....	60
6.2.5.1	Pondération "Usager Promeneur/Loisirs" .....	62
6.2.5.2	Pondération "Agriculteur/Usages productifs" .....	64
6.2.5.3	Pondération "Professionnel forestier" (DNF) .....	67
7	<b>ANALYSE</b> .....	70
8	<b>DISCUSSION DES RÉSULTATS</b> .....	75
9	<b>CONCLUSION ET PERSPECTIVES</b> .....	78
10	<b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....	81
	<b>ANNEXES</b> .....	85
	ANNEXE I : FICHE D'ENTRETIEN VIERGE POUR L'ENQUÊTE AUPRÈS DES UTILISATEURS .....	I
	ANNEXE II : RELIEF DE LA COMMUNE DE LIMBOURG .....	II
	ANNEXE III : OCCUPATION DU SOL DE LA COMMUNE DE LIMBOURG .....	III
	ANNEXE IV : PLAN DE SECTEUR SUR LA COMMUNE DE LIMBOURG .....	IV
	ANNEXE V : INVENTAIRE ADESA SUR LA COMMUNE DE LIMBOURG .....	V
	ANNEXE VI : LIMBOURG, ANALYSE DE DROIT .....	VI
	ANNEXE VII : LIMBOURG, CHEMINS PRIS EN COMPTE .....	VIII
	ANNEXE VIII : LIMBOURG, PRATICABILITÉ .....	X

ANNEXE IX : LIMBOURG, ACCESSIBILITE POUR LES DIFFERENTS USAGERS .....	XII
ANNEXE X : LIMBOURG, INTERET DE LIAISON.....	XIV
ANNEXE XI : LIMBOURG, INTERET PATRIMONIAL ET TOURISTIQUE.....	XVI
ANNEXE XII : LIMBOURG, INTERET ECOLOGIQUE .....	XVIII
ANNEXE XIII : LIMBOURG, ENQUETE AUPRES DES PROPRIETAIRES ET UTILISATEURS DES CHEMINS.....	XX
ANNEXE XIV : LIMBOURG, MATRICE NEUTRE .....	XXVIII
ANNEXE XV : LIMBOURG, MATRICE PONDERATION "USAGER PROMENEUR/LOISIRS" .....	XXXVI
ANNEXE XVI : LIMBOURG, MATRICE PONDÉRATION "AGRICULTEUR/USAGES PRODUCTIFS" .....	XLIV
ANNEXE XVII : LIMBOURG, MATRICE PONDÉRATION "PROFESSIONNEL FORESTIER" .....	LII
ANNEXE XVIII : RELIEF DE LA COMMUNE DE REMICOURT .....	LX
ANNEXE XIX : OCCUPATION DU SOL DE LA COMMUNE DE REMICOURT .....	LXI
ANNEXE XX : PLAN DE SECTEUR SUR LA COMMUNE DE REMICOURT .....	LXII
ANNEXE XXI : INVENTAIRE ADESA SUR LA COMMUNE DE REMICOURT .....	LXIII
ANNEXE XXII : REMICOURT, ANALYSE DE DROIT .....	LXIV
ANNEXE XXIII : REMICOURT, CHEMINS PRIS EN COMPTE .....	LXVI
ANNEXE XXIV : REMICOURT, PRATICABILITÉ .....	LXVIII
ANNEXE XXV : REMICOURT, ACCESSIBILITE POUR LES DIFFERENTS USAGERS .....	LXX
ANNEXE XXVI : REMICOURT, INTERET DE LIAISON.....	LXXII
ANNEXE XXVII : REMICOURT, INTERET PATRIMONIAL ET TOURISTIQUE .....	LXXIV
ANNEXE XXVIII : REMICOURT, INTERET ECOLOGIQUE .....	LXXVI
ANNEXE XXIX : REMICOURT, ENQUETE AUPRES DES PROPRIETAIRES ET UTILISATEURS DES CHEMINS .....	LXXVIII
ANNEXE XXX : REMICOURT, MATRICE NEUTRE .....	XXXVI
ANNEXE XXXI : REMICOURT, MATRICE PONDERATION "USAGER PROMENEUR/ LOISIRS" .....	XC
ANNEXE XXXII : REMICOURT, MATRICE PONDÉRATION "AGRICULTEUR/USAGES PRODUCTIFS" .....	XCIV
ANNEXE XXXIII : REMICOURT, MATRICE PONDÉRATION "PROFESSIONNEL FORESTIER".....	XCVIII

## **Liste des abréviations**

**ADESA** : Action et Défense de l'Environnement de la vallée de la Senne et de ses Affluents

**asbl** : Association sans but lucratif

**CNTRL** : Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales

**CoDT** : Code du Développement Territorial

**DNF** : Département de la Nature et des Forêts

**GPS** : Global Positioning System (système mondial de positionnement)

**GR** : Sentiers de Grande Randonnée

**ICM** : Institut Cartographique Militaire

**IGM** : Institut Géographique Militaire

**IGN** : Institut Géographique National

**Iweps** : Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique

**km** : Kilomètre

**m** : Mètre

**MNT** : Modèle Numérique de Terrain

**NPA** : Non Présent à l'Atlas

**OSM** : OpenStreetMap

**PICC** : Projet Informatique de Cartographie Continue

**R** : Route

**RGPD** : Règlement Général sur la Protection des Données

**RTBF** : Radio-Télévision Belge de la communauté Française

**S** : Supprimé

**SIG** : Système d'Information Géographique

**SPW** : Service public de Wallonie

## **Table des illustrations**

<i>Figure 1: sentier est abandonné et impraticable mais son tracé peut encore être identifié (Goé, Limbourg)</i> .....	16
<i>Figure 2: Sentier barré et accaparé (Hèvremont, Limbourg)</i> .....	16
<i>Figure 3: Typologie sentier (Hèvremont, Limbourg)</i> .....	17
<i>Figure 4: Typologie chemin (Hèvremont, Limbourg)</i> .....	17
<i>Figure 5: Passage non accessible quel que soit le type d'usagers (Forêt domaniale de Grünhaut, Limbourg)</i> .....	18
<i>Figure 6: Passage uniquement accessible aux piétons (Momalle, Remicourt)</i> .....	18
<i>Figure 7: Passage accessible aux piétons, cyclistes (VTT) et cavaliers (Limbourg)</i> .....	19
<i>Figure 8: Chemin avec panneau F99C (Momalle, Remicourt)</i> .....	19
<i>Figure 9: Sentier intégré dans un itinéraire de balade balisé (Goé, Limbourg)</i> .....	21
<i>Figure 10: Panneau obligeant à longer les haies et clôtures</i> .....	36

## **Table des tableaux**

<i>Tableau 1: Tableau synthétique des cartes anciennes et topographiques</i> .....	10
<i>Tableau 2: Matrice de cotation vierge</i> .....	24
<i>Tableau 3: Pondération "Usager Promeneur/Loisirs", Limbourg</i> .....	41
<i>Tableau 4: Pondération "Agriculteur/Usages productifs", Limbourg</i> .....	44
<i>Tableau 5: Pondération "Professionnel forestier" (DNF), Limbourg</i> .....	46
<i>Tableau 6: Pondération "Usager Promeneur/Loisirs", Remicourt</i> .....	62
<i>Tableau 7: Pondération "Agriculteur/Usages productifs", Remicourt</i> .....	65
<i>Tableau 8: Pondération "Professionnel Forestier", Remicourt</i> .....	67
<i>Tableau 9: Synthèse comparative des communes de Limbourg et Remicourt</i> .....	71

## **Table des cartes**

<i>Carte 1: Analyse de droit, Limbourg</i> .....	27
<i>Carte 2: Voies prises en compte, Limbourg</i> .....	28
<i>Carte 3: Praticabilité des chemins et sentiers, Limbourg</i> .....	30
<i>Carte 4: Accessibilité des chemins et sentiers, Limbourg</i> .....	31
<i>Carte 5: Intérêt de liaison, Limbourg</i> .....	33
<i>Carte 6: Intérêt patrimonial et touristique, Limbourg</i> .....	34
<i>Carte 7: Intérêt écologique, Limbourg</i> .....	36
<i>Carte 8: Matrice neutre, Limbourg</i> .....	40

<i>Carte 9: Pondération "Usager Promeneur/Loisirs", Limbourg .....</i>	42
<i>Carte 10: Pondération "Agriculteur / Usages productifs", Limbourg .....</i>	44
<i>Carte 11: Pondération "Professionnel forestier", Limbourg .....</i>	47
<i>Carte 12: Analyse de droit, Remicourt.....</i>	49
<i>Carte 13: Voiries prises en compte, Remicourt.....</i>	51
<i>Carte 14: Praticabilité des chemins et sentiers, Remicourt .....</i>	52
<i>Carte 15: Accessibilité pour les différents usagers, Remicourt.....</i>	54
<i>Carte 16: Intérêt de liaison, Remicourt.....</i>	55
<i>Carte 17: Intérêt patrimonial et touristique, Remicourt.....</i>	57
<i>Carte 18: Intérêt écologique, Remicourt .....</i>	58
<i>Carte 19: Matrice neutre, Remicourt.....</i>	61
<i>Carte 20: Pondération "Usager Promeneur / Loisirs", Remicourt .....</i>	63
<i>Carte 21: Pondération "Agriculteur/Usages productifs", Remicourt.....</i>	65
<i>Carte 22: Pondération "Professionnel forestier", Remicourt .....</i>	68

## **Table des graphiques**

<i>Graphique 1: Proportion pour l'analyse de droit, Limbourg.....</i>	27
<i>Graphique 2: Proportion des voiries prise en compte, Limbourg .....</i>	28
<i>Graphique 3: Proportion des types de praticabilités, Limbourg .....</i>	30
<i>Graphique 4: Proportion pour l'analyse de l'accessibilité, Limbourg.....</i>	31
<i>Graphique 5: Proportion de l'intérêt de liaison, Limbourg .....</i>	33
<i>Graphique 6: Distribution de l'analyse de l'intérêt patrimonial et touristique, Limbourg.....</i>	34
<i>Graphique 7: Distribution de l'intérêt écologique, Limbourg .....</i>	36
<i>Graphique 8: Distribution de l'analyse de droit, Remicourt .....</i>	49
<i>Graphique 9: Distribution des voiries prises en compte, Remicourt .....</i>	51
<i>Graphique 10: Distribution de la praticabilité, Remicourt.....</i>	52
<i>Graphique 11: Distribution de l'accessibilité pour les différents usagers, Remicourt.....</i>	54
<i>Graphique 12: Distribution de l'intérêt de liaison, Remicourt .....</i>	55
<i>Graphique 13: Distribution de l'intérêt patrimonial et touristique, Remicourt .....</i>	57
<i>Graphique 14: Distribution de l'intérêt écologique, Remicourt .....</i>	58

## 1 Introduction

Depuis plusieurs décennies, les voiries vicinales, qui constituaient autrefois des composantes fondamentales du maillage territorial rural, connaissent un processus de régression, tant en termes d'accessibilité que de lisibilité juridique. Pourtant, ces chemins et sentiers jouent un rôle déterminant dans les enjeux contemporains liés à la mobilité active, à la valorisation paysagère, à la préservation du patrimoine rural, ou encore à la structuration écologique des territoires. (Etcheverria, 1997) (Melin, 2015)

En Wallonie, leur état de conservation, leur usage et leur reconnaissance varient considérablement d'une commune à l'autre, révélant des dynamiques différencierées de gestion et de transformation.

Ce travail de recherche trouve son origine à la suite d'une rencontre avec l'asbl Tous à Pied, active dans la défense et la revalorisation de la petite voirie publique. Lors des échanges tenus, plusieurs idées ont émergé.

Trois interrogations structurent la présente recherche :

- L'atlas des voiries vicinales constitue-t-il encore un instrument pertinent pour la gestion des chemins et sentiers ?
- Dans quelle mesure le remembrement rural a-t-il influencé les voiries vicinales ?
- Une grille d'évaluation multicritère, intégrant des paramètres juridiques, fonctionnels et écologiques, permet-elle d'objectiver la hiérarchisation des tronçons et d'orienter les politiques de réhabilitation ou de valorisation ?

Afin de répondre à ces questions, ce mémoire adopte une démarche en plusieurs temps. Il débute par une mise en contexte historique et juridique des chemins et sentiers vicinaux (chapitre 2 et 3), suivi par un état des lieux des ressources cartographiques disponibles pour la Wallonie (chapitre 4). La méthodologie détaillée (chapitre 5) précise les critères de sélection des communes, les approches d'analyse (juridique, territoriale et de terrain), ainsi que la construction d'une matrice pondérée pour évaluer la disponibilité des chemins. Les résultats sont ensuite présentés (chapitre 6) avant de faire l'objet d'une analyse approfondie (chapitre 7) et d'une discussion critique (chapitre 8). Pour finir, ce mémoire se finit par une conclusion (chapitre 9) proposant une synthèse des enseignements ainsi que des perspectives d'approfondissement méthodologique et d'action publique.

Ce mémoire se veut être un outil pratique à destination des collectivités souhaitant adopter une approche structurée et stratégique pour la gestion de leurs chemins et sentiers.

## 2 Définitions des chemins et sentiers vicinaux

Les réseaux de communication terrestre recouvrent une grande variété de voiries. Désignées par des appellations parfois imprécises ou utilisées de manière interchangeable : route, voies, chemins, sentiers, ... Ces termes recouvrent pourtant des réalités physiques et fonctionnelles distinctes. Il convient de les clarifier.

Le chemin est généralement défini comme une « *voie reliant un point de l'espace à un autre* » ou encore comme une « *voie de communication terrestre d'intérêt local, le plus souvent à la campagne, d'une importance secondaire par rapport à une route* ». Il s'agit donc d'un espace de transit reliant deux lieux, souvent situé en milieu rural, dont l'usage est principalement le déplacement. Le mot chemin est fréquemment accompagné d'un qualificatif précisant son contexte ou ses caractéristiques. Ainsi, il peut être rural, de halage, communal, de crête, de montagne, vicinal, ... Cette typologie reflète la diversité des usages et des formes que peuvent prendre ces tracés. Contrairement à une idée répandue, le chemin n'est pas nécessairement réservé à la mobilité active<sup>1</sup>. Certains sont adaptés à la circulation motorisée, notamment pour des usages agricoles ou forestiers. Cependant, en raison de leur configuration, de leur revêtement ou de leur faible largeur, ils sont rarement empruntés par un trafic motorisé intense. Ils sont plus propices aux déplacements non motorisés ou à des usages ponctuels. (CNTRL, sd)

Le sentier, lui, se distingue par sa largeur réduite et son caractère plus informel. Il est défini comme une « *voie étroite, généralement tracée par l'homme ou marquée par le passage répété des gens ou du bétail* » mais aussi comme un « *chemin étroit pour les piétons et les bêtes* ». Par sa nature, il ne possède pas une assiette<sup>2</sup> suffisante pour permettre le passage de véhicules motorisés. Les sentiers sont donc directement liés à la marche, la randonnée, la course à pied, ... Ils témoignent souvent d'usages anciens ou spontanés inscrits dans le paysage. (CNTRL, sd)

---

<sup>1</sup> La mobilité active « désigne les modes de transport qui reposent sur l'activité physique des personnes. Les formes les plus connues des modes actifs sont bien entendu la marche à pied et le vélo, auxquels on peut ajouter - dans une mesure bien plus relative - la trottinette, voire les rollers, les patins à roulettes, et autres engins de déplacement non motorisés ». (Bradfer, 2021)

<sup>2</sup> L'assiette d'une voirie « est la surface de terrain réellement occupée par la route et ses annexes ». (Doc Genie Civil, 2020)

L'adjectif "vicinal" désigne l'échelle et la fonction de certaines voies. Il vient du latin *vicinus*, signifiant littéralement « *de voisin, de voisinage* ». Il fait référence à ce qui met en relation des entités proches (villages, hameaux, lieux-dits, ...). Les chemins et sentiers dits vicinaux ont donc pour vocation de relier des lieux proches à l'échelle locale. Leur rôle est donc fondamental dans la structuration fine du territoire rural et dans la desserte de ses habitants (surtout du temps où la voiture n'était pas démocratisée). (CNTRL, sd)

En Belgique, l'importance des chemins vicinaux a été consacrée pour la première fois par la loi du 10 avril 1841, qui imposait aux communes d'établir (ou de mettre à jour) des plans généraux d'alignement et de délimitation des chemins et sentiers. Ces documents ont donné lieu à la confection des atlas des chemins vicinaux. Ces derniers constituent encore aujourd'hui une ressource essentielle pour l'analyse du réseau viaire. Cette loi visait à assurer la pérennité de ces voies de communication locales et à en garantir l'accessibilité au public.

### 3 Législation

#### 3.1 Loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux

Longtemps régis par des règles éparses, souvent d'origine locale, les routes, chemins et sentiers ont fait l'objet d'une gestion marquée par l'inefficacité et le désordre. Face à cette désorganisation croissante, aggravée par la dégradation généralisée du réseau et la multiplication des appropriations privées, le législateur belge a promulgué la loi du 10 avril 1841 relative aux chemins vicinaux. (Stenuit, 2012)

Inspirée de la loi française du 21 mai 1836, cette loi marque une étape décisive dans l'histoire juridique des chemins vicinaux. Elle ne définit toutefois ni les notions de "sentier" ou de "chemin", ni celle de "vicinal". Les textes ultérieurs n'apporteront, d'ailleurs, pas davantage de clarification sur ces termes. Mais malgré cela, la loi de 1841 constitue une avancée majeure car elle a permis une codification, une uniformisation et une centralisation des pratiques locales existantes en rapport avec les voiries secondaires. (de Ridder, 1998) (Génicot, 1948)

La structure de la loi se divise en cinq chapitres. Chaque chapitre couvre les différents aspects de la gestion des chemins vicinaux. Ces dispositions encadraient à la fois l'identification des voiries, leur entretien, les procédures de modification ou de suppression, ainsi que les compétences des autorités locales et provinciales. Au fil du temps, cette loi a connu plusieurs adaptations par les lois du 18 juin 1842, du 20 mai 1863, du 19 mars 1866, du 9 aout 1948 et du 5 aout 1953. (Gouvernement Belge, 1841) (Stenuit, 2012)

L'un des résultats les plus importants de cette loi est la création de l'atlas des voiries vicinales. Cet atlas constitue un inventaire cartographique officiel des chemins et sentiers vicinaux existant au moment de l'entrée en vigueur de la loi. Il a été réalisé dans chaque commune belge entre 1841 et 1845 selon une procédure encadrée par l'État.

Ces documents ont une valeur juridique forte. Ils font preuve de l'existence et du tracé des voiries vicinales à la date de la réalisation de l'atlas. C'est sur base de ces atlas que le droit de passage public est souvent revendiqué encore aujourd'hui.

Au fil du temps, de nombreux chemins repris dans les atlas sont tombés dans l'oubli. Ils ont été envahis par la végétation ou parfois même accaparés par des particuliers. Certains ont

été supprimés de manière légale ou se sont éteints par la prescription trentenaire<sup>3</sup>. D'autres demeurent juridiquement en vigueurs, bien que non visibles sur le terrain.

Une évolution significative intervient avec le décret du 3 juin 2011. Il constitue un tournant dans la préservation des chemins vicinaux. Ce décret a mis fin à la prescription trentenaire. En empêchant leur effacement progressif par simple abandon, cette suppression constitue une mesure majeure de protection pour les chemins. Le décret prévoyait également la mise à jour des atlas des voiries vicinales. Cette dernière mesure, cependant, n'a pas été mise en place. (Gouvernement Wallon, 2011) (Paques, 2011) (Stassen, 2021)

Finalement, c'est le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale qui met définitivement fin au régime juridique instauré en 1841 en abrogeant la loi du 10 avril. (Gouvernement Wallon, 2014)

### **3.2 Décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale**

Avec l'adoption du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, la Région wallonne est la première des entités fédérées belges à s'être dotée d'un cadre législatif propre pour encadrer ses voiries locales. À l'exception de ses articles portant sur l'élaboration d'un atlas des voiries communales, ce décret est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2014. (Chabot, et al., 2020)

L'objectif principal du décret est de simplifier, clarifier et moderniser le régime juridique des voiries, en supprimant la distinction historique entre les voiries vicinales et les voiries communales ordinaires. Ces dernières, souvent appelées "innomées", ne sont pas reprises à l'atlas mais font toutefois partie du domaine public communal. (Chabot, et al., 2020)

Aujourd'hui, toutes les voiries communales, qu'elles soient reprises ou non à l'atlas et qu'elles soient anciennes ou plus récentes, sont soumises à un même régime juridique. Cette évolution devait permettre de doter les communes d'un outil de gestion plus cohérent et actualisé. Et, ce faisant, mieux assurer la sécurité juridique des usagers, des riverains et des administrations communales. (Chabot, et al., 2020)

---

<sup>3</sup> La prescription acquisitive trentenaire est l'un des principaux mécanismes juridiques permettant de devenir propriétaire d'un bien immobilier ou d'un droit réel, sans disposer de titre. Ce procédé repose sur une possession de 30 ans remplissant des critères précis.

Depuis son adoption, ce décret a été modifié à plusieurs reprises par les décrets des 5 février 2015, 20 juillet 2016, 17 juillet 2018 et 22 novembre 2018. Ces modifications n'ont pas modifié le fond du texte. Elles visent à assurer une meilleure coordination juridique avec les autres législations régionales comme le Code du Développement Territorial (CoDT), le décret relatif aux implantations commerciales ou encore celui sur la procédure d'expropriation. Ces ajustements ont permis le renforcement de l'intégration de la voirie communale dans une approche plus globale de l'aménagement du territoire. (Chabot, et al., 2020)

L'une des grandes nouveautés du décret du 6 février 2014 est la création d'un atlas des voiries communales, prévue aux articles 49 à 53. Ce nouvel atlas doit se substituer progressivement aux anciens atlas de 1841 devenus obsolètes. Il est conçu pour être numérique, géoréférencé et accessible au public. Il doit refléter fidèlement la réalité actuelle des chemins et sentiers communaux et constituer un outil de référence pour les communes en matière d'urbanisme, de mobilité et de préservation du patrimoine. (Gouvernement Wallon, 2014) (Tous à pied, sd)

Néanmoins, la réalisation d'un tel atlas constitue un projet d'envergure nécessitant des moyens humains, matériels et financiers importants. En attendant sa mise en œuvre complète, le décret prévoit que les atlas de 1841 conservent leur valeur de document de référence. Cette disposition transitoire assure une continuité juridique tout en préparant la transition vers un recensement plus actuel, fiable et dynamique du réseau de voiries communales. (Tous à pied, sd)

### **3.3 Autres codes**

Outre ces deux textes fondamentaux que sont la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux et le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, plusieurs autres législations viennent encadrer ou influencer la gestion, l'accessibilité et la conservation des chemins vicinaux. Même si leur objet n'est pas la voirie vicinale, ces textes comportent des dispositions applicables aux chemins et sentiers. Ils sont donc indispensables à une analyse globale des voiries vicinales.

Le Code rural est l'un de cadres juridiques pertinents pour la gestion des voies vicinales, bien qu'il soit aujourd'hui partiellement intégré dans d'autres textes plus récents. Il encadre notamment le droit de passage en cas d'enclavement, repris dans le nouveau Code civil (livre 3, entré en vigueur en 2022), qui permet à un propriétaire d'obtenir un passage sur un terrain voisin en l'absence d'accès suffisant à la voie publique. De nouveaux chemins vicinaux

assurent, encore aujourd’hui, cette fonction de désenclavement qui peut justifier leur maintien. Le Code rural impose également des obligations aux riverains en matière d’entretien des haies, fossés et talus bordant les chemins ce qui contribue à leur praticabilité. Il sanctionne aussi celui qui dégrade ou altère la continuité d’un chemin, par exemple en le labourant ou encore en restreignant la largeur du chemin par le biais d’une construction ou d’un dépôt. (Gouvernement fédéral, 2022) (Gouvernement Belge, 1886)

Le décret relatif au code forestier wallon de 2008 constitue le cadre légal régissant l’usage et la gestion des chemins et sentiers en forêt. Ce notamment au regard des principes essentiels pour la circulation sur ces voiries qui les traversent. Ce décret y distingue clairement plusieurs types de voies de communication. Parmi les types de voiries, il en définit trois typologies en fonction de leur largeur et de leur revêtement. Ainsi, un sentier y est défini comme étant une « *voirie ouverte à la circulation du public, étroite, dont la largeur, inférieure à un mètre, n’excède pas celle nécessaire à la circulation des piétons* ». La définition du chemin découle de celle du sentier. Un chemin est une « *voie ouverte à la circulation du public, en terre ou empierrée, plus large qu’un sentier, qui n’est pas aménagée pour la circulation des véhicules en général* ». Enfin, une route est une « *voie ouverte à la circulation du public, à revêtement hydrocarboné, bétonnée ou pavée, dont l’assiette est aménagée pour la circulation des véhicules en général* ». On distingue également dans ce code les notions de voie publique et de voie ouverte au public. La première étant définie comme une « *voie dont l’assiette est publique ou qui fait l’objet d’une servitude publique de passage* » et la deuxième est, elle, définie comme une « *voie publique ou voie dont l’inaccessibilité n’est pas matérialisée sur le terrain par une barrière ou un panneau* ». Cette nuance est particulièrement importante pour les chemins : certains sont juridiquement publics, d’autres seulement accessible de fait. On peut également noter que le code forestier stipule que, d’une manière générale, la circulation motorisée est interdite en dehors des voies où cela est explicitement autorisé. Cela vaut également pour les véhicules attelés, les vélos et les chevaux qui doivent emprunter les chemins ouverts à leurs usages (donc pas les sentiers). Cette interdiction générale est motivée par des considérations de protection de l’environnement, de tranquillité de la faune, et de préservation des sols forestiers. Pour garantir cette régulation, le code impose une signalisation claire. Des barrières, panneaux ou pictogrammes normalisés doivent indiquer les limitations ou interdiction d’accès. Les pouvoirs publics (dont les communes) peuvent aussi prendre des mesures complémentaires pour restreindre la circulation sur certaines voiries forestières. Le décret relatif au code forestier joue donc un rôle déterminant dans l’encadrement de l’accès aux chemins traversant les bois, qu’ils soient vicinaux ou non. Il contribue également à

l'organisation de la mobilité dans les forêts tout en préservant ces milieux naturels. (Gouvernement Wallon, 2008)

Par ailleurs, le Code de la route (arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975), bien que centré sur la sécurité routière, s'applique aussi aux chemins et aux sentiers. Cela notamment lorsqu'ils sont ouverts à la circulation publique (même de manière partielle). Il propose des définitions permettant de clarifier le statut de certaines voiries. Un chemin y est défini comme étant une voie destinée aux piétons, cyclistes ou cavaliers. Tandis qu'un sentier est réservé uniquement aux piétons. Le code considère comme voie publique toute voie affectée à l'usage du public, peu importe sa nature ou sa localisation. Cela signifie donc que de nombreux chemins vicinaux, même en apparence désaffectés ou mal entretenus peuvent juridiquement être considérés comme des voies publiques lorsqu'ils sont accessibles et utilisés. Par ailleurs, certaines voies privées peuvent aussi être considérées comme ouvertes à la circulation publique si elles sont régulièrement empruntées sans restrictions. Aussi, des règles encadrent la signalisation et la restriction de la circulation sur ces voies. Des signaux d'interdiction (comme ceux interdisant l'accès à tous les véhicules ou uniquement aux véhicules motorisés) peuvent être installés pour limiter ou interdire l'accès à certaines catégories d'usagers. Ces dispositifs sont souvent utilisés sur les chemins dans un objectif de préservation ou de réorientation vers des mobilités douces. Certaines zones peuvent, par ailleurs, être formellement désignées comme réservées à la circulation des piétons, cyclistes, cavaliers, véhicules agricoles, ... Ainsi, le code de la route offre également un cadrage juridique pour encadrer l'usage, la signalisation et l'accessibilité des chemins et sentiers. (Gouvernement fédéral, 1975)

Enfin, les documents d'urbanisme, comme les schémas de développement communaux (SDC), les schémas d'orientation locaux (SOL) ou les plans communaux d'aménagement (PCA), peuvent intégrer des prescriptions concernant les chemins et les sentiers. Ces documents sont des outils de planification permettant aux communes de faire connaître leur souhait de préserver, valoriser ou restructurer leur territoire notamment via leurs réseaux viaires. Ces documents peuvent ainsi cartographier les tracés à maintenir/supprimer, les liaisons à créer, ...

En résumé, l'analyse de la législation applicable aux chemins vicinaux souligne une pluralité de normes rattachées à plusieurs domaines : rural, civil, forestier, routier, urbanistique, ... Cette diversité reflète la complexité du statut de ces chemins à la fois objets de droit, supports d'usages multiples et vecteurs de politiques publiques.

## 4 Produits cartographiques pour la Wallonie

L'étude des chemins et sentiers vicinaux repose sur l'analyse croisée d'observations de terrain, de documents juridiques, mais également de sources cartographiques. Ces dernières permettent non seulement d'identifier et de localiser les tracés, mais aussi de reconstituer leur évolution dans le temps, de mettre en évidence des disparitions, des transformations ou encore des permanences étonnantes.

Dans ce contexte, il est indispensable de mobiliser à la fois des cartes anciennes et des fonds topographiques plus récents. Toutes les sources présentées dans ce chapitre n'ont pas été utilisées de manière équivalente dans ce mémoire. Seules les cartes des atlas des voiries vicinales, les cartes IGN actuelles et les données issues d'OpenStreetMap ont servi directement à la réalisation des cartes et des analyses spatiales. D'autres, comme les cartes de Ferraris, du Dépôt de guerre ou les anciennes cartes de l'IGN, sont présentées pour leur potentiel d'usage, notamment dans une optique d'analyse historique ou juridique (exemple : vérification de la continuité d'usage entre 1982 et 2012 dans le cadre de la prescription trentenaire). Le PICC, bien que pertinent, n'a pas été mobilisé dans ce travail.

Ce chapitre a pour objectif de présenter les principales sources cartographiques disponibles pour la Wallonie, en distinguant leur valeur ajoutée respective, leur accessibilité, et leurs limites. Il s'ouvre par une section consacrée à l'atlas des voiries vicinales de 1841, avant d'aborder les cartes anciennes et topographiques (4.2), les données fournies par la Région wallonne (4.3), puis une synthèse critique des potentialités et limites de ces données (4.4).

### 4.1 Atlas des voiries vicinales (1841)

Le document de référence qu'est l'atlas des voiries vicinales est né de la loi du 10 avril 1841. Cette loi imposait à chaque commune de constituer un inventaire des voiries publiques locales afin d'en garantir leur usage collectif, leur entretien et leur protection. Bien que certains tronçons aient aujourd'hui disparu ou aient été déclassés, ces atlas conservent une valeur juridique importante. Même s'ils peuvent paraître obsolètes, ils servent encore de base lors de litiges liés à des droits de passage ou pour instruire les demandes de suppressions, de modifications ou de réhabilitations de voiries vicinales.

Les versions papier des atlas sont généralement conservées au sein des administrations communales. En parallèle, une version numérique géoréférencée est accessible pour tous via le

portail cartographique WalOnMap qui intègre pour certaines communes les modifications officiellement enregistrées ce qui facilite leur consultation.

## 4.2 Cartes anciennes et cartes topographiques

Les cartes anciennes et topographiques présentent un intérêt spécifique dans le cadre d'une analyse historique des chemins. Bien qu'elles n'aient pas été utilisées directement pour les cartes et données produites dans ce mémoire, certaines d'entre elles pourraient permettre, dans des démarches ultérieures, de démontrer la permanence d'un chemin avant et entre 1982 et 2012, critère central pour établir la prescription trentenaire avant sa suppression en 2011.

Seules les cartes IGN actuelles et les données OpenStreetMap ont été effectivement utilisées dans la cartographie finale. Les autres sources sont mentionnées ici pour leur valeur documentaire ou leur potentiel dans une perspective juridique ou historique plus approfondie.

Le tableau ci-dessous synthétise les caractéristiques principales des cartes évoquées dans cette section :

*Tableau 1: Tableau synthétique des cartes anciennes et topographiques*

Source cartographique	Période / données couvertes	Usage principal dans ce mémoire	Avantages notables	Limites identifiées
<b>Carte de Ferraris</b>	1771-1777	Non utilisée	Précision homogène, grande valeur historique, librement consultable (WalOnMap)	Précision des données
<b>Atlas des voiries vicinales</b>	1841	Utilisé pour cartographier les chemins et sentiers vicinaux	Grande valeur historique et juridique, librement consultable (WalOnMap)	Précision des données, cantons de l'Est non couverts

<b>Carte du Dépôt de guerre</b>	1865-1880	Non utilisée	Typologie fine des voies, accessible via WalOnMap	Cantons de l'Est non couverts
<b>Cartes IGN actuelles</b>	2025	Utilisées pour la production des cartes du mémoire	Données fiables, bonne précision, couverture nationale	Parfois difficile à croiser avec données historiques anciennes
<b>Cartes IGN anciennes</b>	1831-2024	Non utilisées	Potentiel juridique (prescription trentenaire)	Formats non SIG, difficilement accessibles
<b>Projet Informatique de Cartographie Continue – PICC</b>	2025	Non utilisé	Données SIG précises et régulièrement mises à jour	Accès limité, non mobilisé ici
<b>OpenStreetMap – OSM</b>	2025	Utilisé pour la production de cartes	Gratuit, collaboratif, facilement intégrable dans SIG	Qualité hétérogène selon les zones

(Helfer, Pauly, & Caruso, 2009) (IGN, sd) (Service Public de Wallonie, sd) (Vargas-Munoz, Srivastava, Tuia, & Falcão, 2021)

#### 4.3 Données de la Région wallonne

La Région wallonne met à disposition une vaste quantité de données géographiques et cartographiques accessibles gratuitement via deux portails principaux : WalOnMap et CIGALE. Ces plateformes, gérées par le Service public de Wallonie (SPW), offrent une interface simple pour consulter, exporter et croiser une grande variété de couches d'informations. Les données auxquelles les utilisateurs peuvent accéder comprennent le réseau

routier, le cadastre, l'occupation du sol, les infrastructures, les zones naturelles, le bâti, les cours d'eau, et bien d'autres. Ces données peuvent être fournies dans différents formats tels qu'en shapefiles ou via des services web (WMS, ...) qui permettent leur intégration dans des systèmes d'information géographique (SIG) et leur utilisation pour des analyses spatiales.

#### **4.4 Limites et potentialités des données cartographiques disponibles**

Les données géographiques fournies par la Région wallonne (à travers les plateformes WalOnMap et CIGALE) et celles de l'IGN, représentent une boîte à outils essentielle pour l'analyse et l'aménagement du territoire. Toutefois, ces informations comportent à la fois des contraintes et des opportunités. Il est crucial de les prendre en compte lors de l'utilisation de ces données.

Bien que les données géographiques de la Région wallonne soient régulièrement mises à jour, elles peuvent souffrir de problèmes de précisions. Par exemple, les données relatives au réseau routier ou au bâti peuvent ne pas représenter les changements récents (en particulier dans les zones où le développement y est rapide). Bien que les cartes anciennes, comme celles de Ferraris ou du Dépôt de la Guerre, sont essentielles pour les études historiques, elles peuvent néanmoins poser des problèmes de précision géographique qui rendent leur comparaison avec des données modernes plus complexe.

Même si les cartes historiques de Ferraris et du Dépôt de la Guerre sont consultables gratuitement sur WalOnMap, les cartes topographiques anciennes produites par l'IGN (notamment les différentes cartes du XX<sup>ème</sup> siècle) sont difficilement accessibles dans des formats utilisables dans des SIG. Ces cartes sont souvent disponibles uniquement sous forme d'images scannées uniquement consultables via des visualiseurs en ligne ne permettant pas leur téléchargement et donc leur intégration dans les logiciels de SIG. Cela limite leur utilisation pour l'étude de l'évolution de l'utilisation du sol. Ainsi, bien que la Région wallonne ait fourni un effort important de mises à disposition des cartes historiques à travers WalOnMap, l'accessibilité et l'utilisation des fonds de plan topographiques anciens de l'IGN restent un frein à leur exploitation dans des projets de recherche nécessitant des outils SIG.

En résumé, les données cartographiques accessibles via WalOnMap, CIGALE et l'IGN constituent une ressource importante pour l'analyse du territoire, grâce à leur accessibilité et leur variété. Néanmoins, il y a plusieurs contraintes notamment en termes de précision des données plus ancienne. De plus, leur accessibilité dans des formats compatibles avec les SIG et la mise à jour des informations n'est pas optimale.

## 5 Méthodologie

La méthodologie adoptée dans ce travail est structurée en plusieurs étapes. Elles visent à recenser et à évaluer les caractéristiques des chemins et sentiers vicinaux à partir d'une approche juridique et de terrain. Elle se conclut par la construction d'un outil d'aide à la décision qui prend la forme d'une matrice de cotation pondérée.

Dans un premier temps, une analyse territoriale permet de poser le cadre spatial de l'étude. Elle est suivie d'une analyse juridique. Ensuite, l'analyse de fait se décline selon plusieurs critères : la praticabilité des chemins, leur accessibilité pour les différents usagers, leur intérêt de liaison, leur valeur patrimoniale et touristique, ainsi que leur intérêt écologique. Des enquêtes auprès des usagers des chemins et sentiers ont enrichi cette analyse. Elles ont permis d'intégrer les perceptions et les pratiques locales. L'ensemble des données va servir à la création d'une matrice pondérée pour donner un score global à chaque voirie étudiée.

Le recours à une matrice de cotation a été motivé par sa simplicité d'utilisation, sa capacité d'adaptation à différents contextes et son potentiel de diffusion auprès d'un large public (agents communaux, usagers, associations, ...). Le chemin ou sentier obtenant le score le plus élevé sera ainsi celui qui répond le mieux aux objectifs définis par l'utilisateur de l'outil. Les critères utilisés pour l'analyse de fait peuvent d'ailleurs être ajustés en fonction des attentes spécifiques de chacun.

Pour finir, le dernier point de cette méthodologie présente et justifie le choix des communes analysées.

### 5.1 Analyse territoriale

Une lecture spatiale des communes étudiées va permettre de mieux cerner les défis auxquels les chemins et sentiers peuvent être confrontés. Pour cela, différentes dimensions du territoire vont être examinées pour mieux comprendre les éléments physiques, humains et juridiques qui peuvent influencer leurs rôles, leurs usages et leurs états actuels.

Pour commencer, le relief est examiné à l'aide du modèle numérique de terrain (MNT). Ceci permet de repérer les zones escarpées qui pourraient constituer des obstacles à l'utilisation des chemins et sentiers.

Ensuite, l'occupation du sol est analysée afin de distinguer les zones urbanisées, agricoles et forestières. Cette analyse est complétée par une lecture du plan de secteur

permettant de mieux cerner les dynamiques d'urbanisation possible et les pressions foncières pouvant affecter le réseau vicinal.

Enfin, une attention est portée sur les points de vue remarquables et les périmètres d'intérêt paysager qui ont été relevés par l'inventaire de l'ADESA.

Pour finir, une carte est réalisée pour montrer les voiries vicinales qui sont aujourd'hui devenues des routes. Cet inventaire a été réalisé grâce aux données de [chemin.be](#) combinées avec des observations via les orthophotoplans et Google Street View (ce travail cartographique constitue une étape préparatoire, tandis que le reste du processus méthodologique repose principalement sur des observations de terrain). Ces routes ne seront pas prises en compte dans le reste du processus hormis pour l'analyse de droit. Parallèlement, le nombre de kilomètres de voirie est calculé et est mis en parallèle avec la longueur du réseau vicinal.

## 5.2 Analyse de droit

L'existence juridique des chemins repose essentiellement sur deux critères. Le premier est dû à leur inscription dans l'atlas des voiries vicinales. Le second à leur statut cadastral, c'est-à-dire la présence ou non de l'assiette du chemin/sentier sur une parcelle identifiée sur les plans cadastraux ou dans le domaine public. L'analyse croisée de ces deux éléments permet d'évaluer la solidité de leur reconnaissance juridique au regard du droit applicable à la voirie communale.

Dans cette optique, une cotation allant de 0 à 3 a été mise en place afin de traduire le degré de reconnaissance juridique d'une voirie :

- 3 : Voirie reprise dans l'atlas et non cadastrée. Il s'agit d'une affectation claire pour l'usage public (dû à l'assiette publique). Ce cas représente la situation juridique la plus robuste.
- 2 : Voirie reprise dans l'atlas et cadastrée. Bien que la reconnaissance officielle reste, la présence d'une assiette cadastrée indique un potentiel conflit possible avec le propriétaire du terrain sur lequel passe le chemin.
- 1 : Voirie non reprise dans l'atlas mais non cadastrée. Il peut s'agir de voirie issue d'un usage public postérieur à la réalisation de l'atlas (1841).
- 0 : Voirie non reprise à l'atlas et cadastrée. Ce type de chemin, ne bénéficiant d'aucune reconnaissance officielle ni historique claire, est considéré comme le plus faible juridiquement.

Plus la cotation est élevée, plus l'existence juridique du chemin est forte et plus les possibilités de protection, de réouverture ou de maintien dans le domaine public sont élevées. Ce système de cotation, inspiré des pratiques de plusieurs associations de défense des chemins et sentier (notamment l'asbl Tous à Pied), permet d'objectiver l'analyse juridique dans une perspective de gestion communale.

### **5.3 Analyse de fait**

L'analyse de fait cherche à mieux comprendre la réalité des chemins et sentiers vicinaux dans les communes étudiées en dépassant la seule reconnaissance juridique. Elle s'appuie avant tout sur des observations sur le terrain. Ce travail est effectué afin de dresser un état des lieux concret et précis de leur situation réelle.

Cette analyse s'articule autour de plusieurs aspects complémentaires : la praticabilité des chemins, leur accessibilité pour les différents usagers, leur intérêt de liaison, l'intérêt patrimonial et touristique, l'intérêt écologique. Ces différentes dimensions permettent de comprendre les usages et les enjeux actuels du réseau vicinal. De plus, elles nourrissent la création d'une matrice de cotation. Pour ce faire, chaque aspect sera noté sur une échelle de 1 à 5 afin de pouvoir être inséré dans la matrice.

Afin de garantir la cohérence et la rigueur de l'analyse seuls les chemins et sentiers encore inscrits à l'atlas, et n'ayant pas été reclasés comme route ou supprimés, seront considérés dans la suite de l'analyse de fait. Ce choix méthodologique vise à concentrer l'examen sur les voiries présentant encore une vocation vicinale claire et potentiellement concernée par des enjeux de protection, de réhabilitation ou de valorisation. Les chemins sont considérés comme supprimés s'ils le sont également dans l'inventaire dressé par l'asbl chemin.be.

#### **5.3.1 Praticabilité des chemins**

La praticabilité d'un chemin se rapporte à sa présence concrète sur le terrain et à son degré d'accessibilité. Elle constitue un critère central pour traduire la réalité concrète du réseau vicinal, et ce, indépendamment de son statut juridique ou de sa représentation cartographique. (Blasquiet-Reviol, Amblard, Aznar, & Déprés, 2017)

Afin d'objectiver cette évaluation, une cotation a été établie grâce à une échelle de cotation allant de 1 à 5 :

- 1 : Le chemin/sentier a totalement disparu, aucune trace n'est observable sur le terrain.
- 2 : Le chemin/sentier est abandonné et impraticable mais son tracé peut encore être identifié.



*Figure 1: sentier est abandonné et impraticable mais son tracé peut encore être identifié (Goé, Limbourg)*

- 3 : Le chemin/sentier est abandonné mais reste praticable même si le passage est difficile ou entravé (présence d'obstacles, chemin barré ou accaparé, passage à travers un champ ou une prairie sans échalier).



*Figure 2: Sentier barré et accaparé (Hèvremont, Limbourg)*

- 4 : Le chemin/sentier est praticable et correspond à la typologie du sentier (largeur inférieure à un mètre).



Figure 3: Typologie sentier (Hèvremont, Limbourg)

- 5 : Le chemin/sentier est praticable et correspond à la typologie du chemin (largeur supérieure à un mètre).



Figure 4: Typologie chemin (Hèvremont, Limbourg)

Cette cotation permet de traduire de manière synthétique la situation concrète des chemins et sentiers. Elle permet également de différencier ceux qui ont été préservés de ceux qui ont été dégradés, abandonnés, accaparés ou effacés du paysage.

### 5.3.2 Accessibilité pour les différents usagers

Le critère de l'accessibilité vise à déterminer quels types d'usagers peuvent emprunter les chemins et sentiers vicinaux. Il permet de mieux cerner les fonctions potentielles que ces voiries peuvent remplir aujourd'hui (mobilité douce, accès agricole, circulation automobile, ...). Cette information a été relevée directement sur le terrain sur base des caractéristiques physiques du chemin, de la signalisation éventuellement présente, ainsi que de son usage observable. (Haschar-Noé, 2009)

Une cotation de 1 à 5 a été établie comme suit :

- 1 : Passage non accessible quel que soit le type d'usagers.



Figure 5: Passage non accessible quel que soit le type d'usagers (Forêt domaniale de Grünhaut, Limbourg)

- 2 : Passage uniquement accessible aux piétons.



Figure 6: Passage uniquement accessible aux piétons (Momalle, Remicourt)

- 3 : Passage accessible aux piétons, cyclistes (VTT) et cavaliers.



Figure 7: Passage accessible aux piétons, cyclistes (VTT) et cavaliers (Limbourg)

- 4 : Passage accessible aux usagers précités mais aussi aux engins agricoles et forestiers. Ce type de chemin est généralement non carrossable pour des véhicules classiques (chemin de terre ou portant le panneau F99C indiquant un chemin réservé en zone agricole).

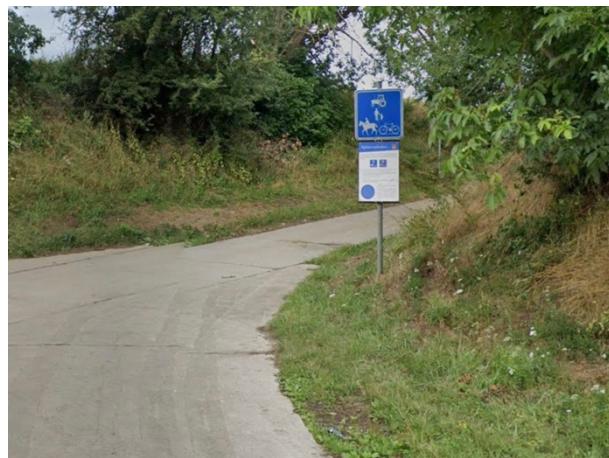


Figure 8: Chemin avec panneau F99C (Momalle, Remicourt)

- 5 : Voie accessible à tous les types d'usagers.

En lien avec les usages possibles et les enjeux de mobilité, ce facteur permet de compléter l'analyse de la praticabilité en apportant une lecture fonctionnelle du réseau.

### 5.3.3 Intérêt de liaison

L'intérêt de liaison a pour objectif d'évaluer dans quelle mesure un chemin ou un sentier permet d'assurer une continuité entre différents pôles ou lieux d'intérêt (habitations, école, gare, zone de loisirs, ...). Cette analyse s'inscrit dans un but de promotion des mobilités actives telles

que la marche ou le vélo. Elle a été réalisée à partir des cartes, sans observation directe sur le terrain. (Lefebvre & Trudeau, 2003)

Une cotation de 1 à 5 a été utilisée selon le degré d'utilité et de performance du chemin pour relier ces pôles :

- 1 : Aucun intérêt de liaison (cul-de-sac, isolement du tracé, absence de continuité).
- 2 : Liaison possible, indirecte et peu sécurisée (nécessite d'emprunter une route).
- 3 : Liaison possible, indirecte mais sécurisée (fait partie d'un itinéraire secondaire).
- 4 : Liaison directe mais peu sécurisée (tracé le plus direct mais passe par des routes).
- 5 : Liaison directe et sécurisée (n'emprunte que des chemins et sentiers).

Ce critère permet de hiérarchiser les chemins et sentiers selon leur potentiel d'intégration dans un maillage de mobilité douce. (Mezoued, Kaufmann, & Nasdrovinsky, 2018)

#### **5.3.4 Intérêt patrimonial et touristique**

Ce critère a pour objectif d'évaluer l'intérêt patrimonial et/ou touristique d'un chemin ou sentier. Il permet la mise en valeur des éléments qui contribuent à l'attrait du chemin. Il peut s'agir de son intégration dans des itinéraires de promenade, de la fréquentation par les différents usagers, de la qualité paysagère ou du patrimoine traversé (monument, bâtiment historique, point de vue, ...). (Beaudet, 2003)

Cette évaluation s'est appuyée sur une analyse sur le terrain. La cotation utilisée est la suivante :

- 1 : Aucun intérêt patrimonial ou touristique identifié.
- 2 : Le chemin/sentier pourrait présenter un intérêt mais nécessiterait un aménagement spécifique pour être intégré à un circuit ou être valorisé.
- 3 : Le chemin/sentier est régulièrement emprunté sans pour autant faire partie d'un itinéraire balisé.
- 4 : Le chemin/sentier présente un attrait particulier (vue panoramique, élément historique, environnement remarquable, ...).
- 5 : Le chemin/sentier est intégré à un itinéraire de balade balisé (GR, promenade balisée, réseau de points nœuds, ...).



Figure 9: Sentier intégré dans un itinéraire de balade balisé (Goé, Limbourg)

Ce critère permet d'identifier les chemins à forte valeur d'usage ou de valorisation. Il est essentiel dans une optique de développement touristique et de préservation du patrimoine rural. (Merey, 2017)

### 5.3.5 Intérêt écologique

L'évaluation de l'intérêt écologique des chemins repose sur l'observation, sur le terrain, d'éléments simples mais révélateurs de la qualité environnementale d'un linéaire. Peu d'études existantes portent spécifiquement sur la valeur écologique des chemins. De plus, la réalisation d'un inventaire floristique et/ou faunistique n'est pas envisageable dans le cadre de cette étude, à cause de la large superficie à couvrir. Le but de ce mémoire étant qu'il soit reproductible dans d'autres zones sans avoir des compétences particulières, les indicateurs facilement identifiables sur le terrain ont été privilégiés. Ces éléments permettent d'estimer la capacité d'un chemin à jouer un rôle dans la préservation de la biodiversité ou à prendre part au maillage écologique.

Les critères choisis sont cotés de 1 à 5 selon l'échelle suivante :

- 1 : Aucune valeur écologique particulière n'a été identifiée.
- 2 : Présence d'un écosystème différent du milieu traversé (fossé, bande enherbée, talus, présence d'une végétation différente, ...)
- 3 : Chemin/sentier bordé d'une haie taillée (apportant un certain intérêt écologique mais de manière limitée).

- 4 : Présence d'une haie libre (plus favorable à la biodiversité par sa structure plus naturelle et variée).
- 5 : Chemin creux (considéré comme ayant une valeur écologique élevée en raison de leur microclimat, de leur rôle de refuge et de corridor pour de nombreuses espèces, cette valeur est notamment mise en évidence dans le mémoire de Y. de Ridder (1998)).

Ce système de cotation permet d'intégrer une dimension écologique essentielle à la compréhension de la multifonctionnalité des chemins et sentier tout en restant accessible dans le cadre d'une analyse de terrain à large échelle. (Carbonnelle, Delwarde, Fautsch, Iowa, & Nasdrovinsky, 2020) (Coffin, 2007)

#### 5.4 Enquêtes auprès des utilisateurs des chemins

Des enquêtes ont été menées auprès des usagers rencontrés lors des visites de terrain. L'objectif principal de ces entretiens était de recueillir des points de vue variés afin de simuler différents profils d'utilisateurs dans la matrice de cotation. En raison du faible nombre de personnes interrogées, ces enquêtes n'ont pas vocation à être représentatives de l'opinion générale de la population.

Au total, huit entretiens semi-directifs ont été réalisés, soit quatre par commune. Chaque panel comprenait, par commune, un agriculteur, un agent du Département de la Nature et des Forêts (DNF), ainsi que deux promeneurs ou usagers de loisirs. Les échanges ont été anonymisés afin de garantir la liberté de parole des participants et le respect du Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD).

Ces enquêtes visaient à explorer plusieurs dimensions : le rôle que jouent les chemins pour ces usagers, leur perception générale des chemins et sentiers sur le territoire communal, la cohabitation avec les autres utilisateurs et leur connaissance de la notion de chemins et sentiers vicinaux.

En complément, un questionnaire similaire a été transmis par mail aux services communaux concernés, ainsi qu'aux agents du DNF, dans le but de recueillir également leur point de vue sur la question. Malheureusement, seuls des agents du DNF y ont répondu.

À partir de ces échanges, trois profils types ont été dégagés : "Usager Promeneur/Loisirs", "Agriculteur/Usages productifs" et "Professionnel forestier". Ces profils ont ensuite servi de base pour tester différentes pondérations dans les matrices de classement.

Afin de tenir compte des spécificités locales, les pondérations associées à chaque profil ont été adaptées séparément pour chaque commune, en fonction des éléments ressortis des entretiens réalisés sur leur territoire respectif.

Une fiche d'entretien type vierge est disponible en annexe I.

## 5.5 Matrice de cotation pondérée

Afin d'évaluer de manière synthétique la qualité et le potentiel des chemins et sentiers vicinaux étudiés, une matrice de cotation pondérée a été développée. Il s'agit d'un outil d'aide à la décision. Elle permet de classer les chemins et sentiers en fonction de plusieurs critères. Chacun de ces critères est pondéré fonction de l'importance qu'on souhaite lui attribuer.

L'objectif de cette matrice est donc d'attribuer une cote globale à chaque chemin ou sentier, sur base de ses qualités et/ou de son utilité potentielle. Les critères retenus pour l'analyse sont les suivants : la conformité juridique (analyse de droit), la praticabilité, l'accessibilité pour les différents usagers, l'intérêt de liaison, l'intérêt patrimonial et touristique, ainsi que l'intérêt écologique. Ces critères sont évalués sur le terrain à l'aide de grilles d'observation.

Pour refléter leur importance respective, ces critères sont pondérés. La pondération consiste à attribuer un coefficient à chaque critère en fonction des priorités du point de vue ou du projet. Par exemple, une commune souhaitant promouvoir le tourisme pourra accorder un poids plus important à l'intérêt patrimonial, tandis qu'un acteur axé sur la mobilité douce privilégiera l'accessibilité et l'intérêt de liaison. Ces pondérations sont saisies dans la ligne correspondante dans la matrice (en jaune dans l'exemple ci-dessous).

Le score pondéré de chaque critère est obtenu en multipliant la pondération par le score brut mesuré sur le terrain. Ces scores pondérés apparaissent dans une zone de spécifique de la matrice (ci-dessous en gris clair). L'addition de tous les scores pondérés permet de calculer un score final, appelé "total pondéré". Il reflète la performance globale du chemin ou sentier. Ce total (indiqué en orange clair ci-dessous) permet de comparer les différents chemins entre eux mais aussi d'identifier ceux qui présentent le plus d'intérêt selon les objectifs définis au préalable.

Cet outil présente plusieurs avantages : il est simple d'utilisation, il est adaptable à différents contextes et il est facilement compréhensible pour un public non spécialiste. Il peut être utilisé par des communes dans le cadre de plans de gestion, par des associations dans une perspective de valorisation ou de défense des chemins, ou encore dans un cadre académique

pour structurer une analyse comparative. Les critères, tout comme leur pondération, peuvent évoluer en fonction des besoins et des utilisateurs. Ceci confère à l'outil une grande souplesse et une capacité d'adaptation à la diversité des territoires.

*Tableau 2: Matrice de cotation vierge*

Critères :	Analyse de droit		Praticabilité		Accessibilité		Intérêt de liaison		Intérêt patrimonial et touristique		Intérêt écologique		Total pondéré
Pondération :													
Fid	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré	Score pondéré		

## 5.6 Choix des communes analysées

Le choix des communes étudiées s'est porté sur celles de Limbourg et de Remicourt. Il s'agit de deux communes situées en province de Liège. Ce choix repose à la fois sur des considérations méthodologiques, territoriales et pratiques.

Tout d'abord, les deux communes présentent une superficie comparable et relativement petite. Ce dernier point a pour effet de faciliter les relevés de terrain. Limbourg s'étend sur 24,6 km<sup>2</sup> et Remicourt sur 22,8 km<sup>2</sup>, alors que la superficie moyenne des communes wallonnes est de 64,5 km<sup>2</sup> (médiane : 51,0 km<sup>2</sup>). Bien qu'elles soient de taille modeste, elles ne comptent pas parmi les plus petites communes de la région. À titre de comparaison, la commune de Saint-Nicolas ne couvre que 6,9 km<sup>2</sup>. Ce critère de superficie a été déterminant afin de limiter l'étendue des chemins et sentiers à inventorier tout en assurant une diversité territoriale suffisante. (Charlier, 2025)

Par ailleurs, Limbourg et Remicourt sont constituées d'un nombre similaire d'entités : sept pour Limbourg (Bilstain, Dolhain, Goé, Halloux, Hèvremont, Limbourg et Villers) et six pour Remicourt (Hodeige, Lamine, Momalle, Momelette, Pousset et Remicourt). Malgré une densité de population plus élevée à Remicourt (229,4 habitants/km<sup>2</sup>) qu'à Limbourg (63,3 habitants/km<sup>2</sup>), les deux communes conservent un caractère rural. (Iweps, 2024)

D'un point de vue des infrastructures, les deux communes présentent également une certaine homogénéité. Elles sont toutes les deux traversées par une autoroute qui est longée par une ligne de train à grande vitesse, ainsi que par une ligne de chemin de fer "classique" déjà présente lors de réalisation des atlas. Cette configuration permet d'étudier l'impact de ces infrastructures sur le maillage et la connectivité des voiries vicinales.

Par ailleurs, Limbourg et Remicourt se distinguent par leurs contextes agro-géographiques et paysages. Remicourt se situe en Hesbaye, dans un environnement agricole de plateau et appartient à l'ensemble paysager du Plateau Brabançon et Hesbignon. À l'inverse, Limbourg s'inscrit principalement dans le Pays de Herve avec une extension au sud de la commune touchant la Haute Ardenne. D'un point de vue paysager, elle se rattache majoritairement à l'entre Vesdre et Meuse avec un prolongement dans l'Ardenne du Nord-Est. Cette diversité se traduit par une topographie plus vallonnée à Limbourg ce qui contraste avec les paysages plus ouverts et plats de Remicourt. Ces différences offrent une complémentarité intéressante pour l'analyse des chemins et sentiers vicinaux.

Enfin, les deux communes se distinguent également par le degré d'impact qu'a eu le remembrement rural sur leur territoire. Limbourg n'a pas été concerné par une opération de remembrement. Alors que la commune de Remicourt a, quant à elle, été presque entièrement restructurée dans ce cadre. Cette différence majeure a eu des effets directs sur le réseau vicinal, avec, à Remicourt, de nombreux chemins supprimés ou transformés, contrairement à Limbourg où le maillage ancien a été davantage préservé.

Pour finir, le choix de deux communes situées en province de Liège s'explique par des raisons pratiques, notamment leur proximité avec le domicile de la personne effectuant les relevés. Cela facilite les déplacements et la réalisation des observations de terrain.

## 6 Résultats

### 6.1 Commune de Limbourg

#### 6.1.1 Analyse territoriale

La commune de Limbourg est située dans l'est de la province de Liège, dans l'arrondissement de Verviers. Elle se compose des anciennes communes de Limbourg, Goé et Bilstain, fusionnées lors de la réforme des communes de 1977. Occupant une position stratégique sur les hauteurs de la vallée de la Vesdre, Limbourg se distingue par un relief contrasté, alternant des vallées encaissées et des plateaux plus ouverts. Ce paysage accidenté, combiné à la présence de cours d'eau, a historiquement influencé l'implantation humaine, les activités économiques et les infrastructures de communication. L'altitude varie sensiblement sur le territoire communal, allant de 170 mètres dans les vallées à plus de 370 mètres sur les hauteurs (voir annexe II). Ceci contribue à une occupation du sol diversifiée.

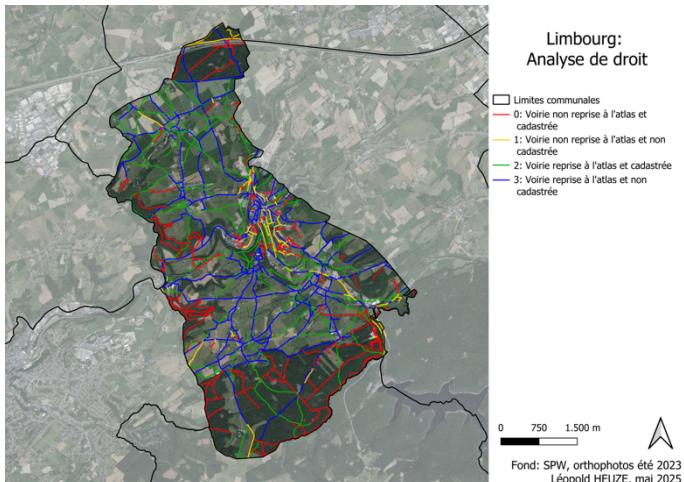
Sur le plan historique, Limbourg possède un patrimoine remarquable. Fondée autour de l'an 1000, la ville fut la capitale du duché de Limbourg. La ville haute, protégée naturellement par les escarpements rocheux, conserve, de nos jours encore, une structure urbaine médiévale typique avec sa place centrale pavée, son église et les vestiges de fortifications. Elle est aujourd'hui classée au patrimoine exceptionnel wallon et figure parmi les Plus Beaux Villages de Wallonie. Ces différents éléments en font une commune touristique. (Limbourg Tourisme, sd)

L'occupation du sol à Limbourg (voir annexe III) reflète à la fois de cette histoire ancienne et des dynamiques territoriales plus contemporaines. Le territoire est majoritairement occupé par des zones agricoles. Il s'agit principalement de prairies permanentes en lien avec l'élevage bovin (principalement laitier) encore actif dans la région. Les forêts couvrent aussi une bonne partie du territoire notamment sur les versants les plus pentus et les zones moins propices à l'agriculture. L'urbanisation, quant à elle, reste concentrée autour des noyaux villageois historiques.

Le plan de secteur de Verviers-Eupen-Malmedy, qui couvre la commune de Limbourg (voir annexe IV), constitue l'instrument réglementaire principal en matière d'aménagement du territoire. Il définit les différentes zones d'affectation du sol, comme les zones d'habitat, d'habitat à caractère rural, les zones agricoles, forestières ou encore les zones d'activités économiques. À Limbourg, les zones d'habitat sont relativement limitées, les plans veillant à préserver les paysages ruraux et à limiter l'étalement urbain. Des périmètres d'intérêt paysager

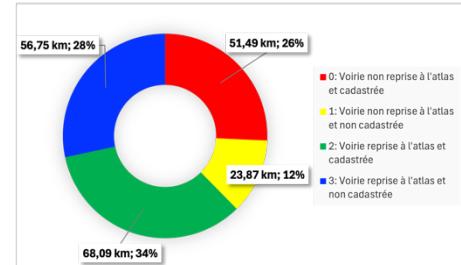
sont également définis (voir annexe V), notamment autour de la ville haute afin de protéger son caractère historique et ses paysages de bocage.

### 6.1.2 Analyse de droit



Carte 1: Analyse de droit, Limbourg

Graphique 1: Proportion pour l'analyse de droit, Limbourg



La carte en grand format est disponible en annexe VI.

L'analyse juridique du réseau des voiries de la commune de Limbourg, fondée sur la cotation croisée entre l'inscription à l'atlas des voiries vicinales et le statut cadastral, met en lumière des réalités contrastées quant à la reconnaissance juridique des chemins. Sur les près de 200,20 km que compte le réseau, environ 124,84 km sont inscrits à l'atlas, ce qui constitue une reconnaissance officielle et historique essentielle à leur maintien dans le domaine public.

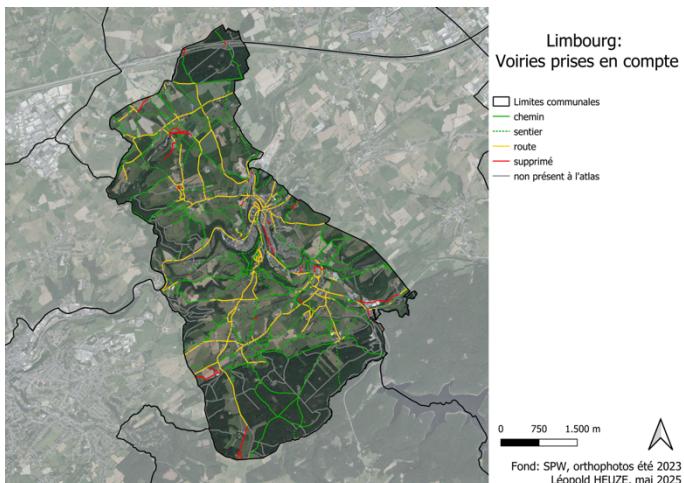
Parmi les tronçons repris à l'atlas, 56,75 km font donc partie du domaine public (ils sont non cadastrés). Cela signifie qu'ils ne sont pas identifiés comme parcelles privées et bénéficient donc d'une affectation claire et juridiquement robuste. Ces chemins se localisent principalement dans et en périphérie des villages et hameaux où ils assurent la continuité entre des zones résidentielles, y compris pour certaines habitations isolées. Leur maillage souligne une forte densité autour des habitats, traduisant une fonction de desserte de proximité.

L'autre partie des voiries inscrites à l'atlas, soit 68,09 km, est cadastrée, ce qui leur confère une reconnaissance historique mais expose ces tronçons à des risques de conflits fonciers potentiels en raison de leur superposition avec des parcelles privées cadastrées. Ces chemins se trouvent principalement dans des zones de prairie. Leur présence dans ces milieux témoigne d'un usage piéton historique servant initialement à relier rapidement les différents pôles. Leur statut juridique intermédiaire nécessite une vigilance accrue par risque d'accaparement.

Par ailleurs, 75,36 km de voiries ne sont pas reprises à l'atlas. Parmi celles-ci, 51,49 km sont cadastrées, ce qui correspond à des chemins dont la reconnaissance juridique est la plus incertaine. Ces tronçons peuvent résulter d'usages plus récents, postérieurs à la création de l'atlas, mais l'absence de leur inscription formelle les rend vulnérables (notamment face à des risques de fermeture). Ces chemins se rencontrent majoritairement en forêt ou peuvent également assurer des fonctions comme l'accès à des habitations ou à des parcelles non desservies par les voiries publiques. Celles-ci constituent la catégorie la plus juridiquement fragile, ne bénéficiant d'aucune reconnaissance historique ou officielle claire. Ce sont des voiries privées même si certaines peuvent être ouvertes à la circulation publique.

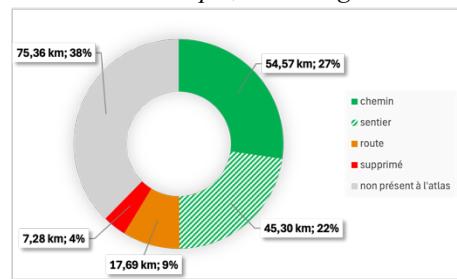
Enfin, les voiries non présentes à l'atlas et non cadastrées totalisent 23,87 km. Elles jouent un rôle complémentaire aux voiries présentes à l'atlas et non cadastrée en assurant la continuité entre certains tronçons existants ou en desservant des habitats isolés, notamment en marge des hameaux.

#### 6.1.3 Analyse de fait



Carte 2: Voiries prises en compte, Limbourg

Graphique 2: Proportion des voiries prise en compte, Limbourg



La carte en grand format est disponible en annexe VI.

Dans les faits, parmi les voiries inscrites à l'atlas, 17,69 km ont été transformées en routes. Ces tronçons assurent aujourd'hui la liaison entre les différents pôles d'habitation de la commune en empruntant les tracés des chemins ou sentiers vicinaux. Néanmoins, si les pôles principaux sont globalement bien reliés entre eux, certains hameaux de moindre importance, ou certaines zones plus excentrées, ne bénéficient pas de connexions directes via ces voiries transformées en routes. Ce sont alors les chemins et sentiers, encore présents à l'atlas et ayant conservé sa fonction d'origine, qui assurent ces liaisons secondaires. Dans de nombreux cas,

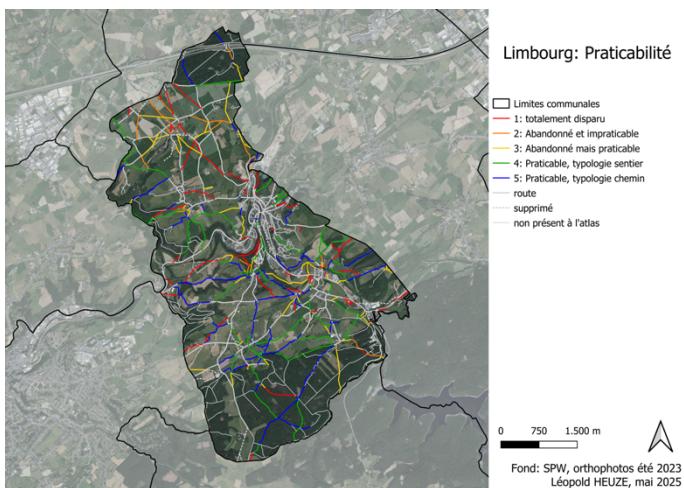
les sentiers, traversant les prairies à l'aide d'échaliers, offrant des raccourcis entre les entités bâties, en contournant les voiries carrossables. Il est important de noter ici que la distinction entre « chemin » et « sentier » renvoie à la nomenclature figurant dans l'atlas de 1841, mais ne correspond pas toujours à la typologie observée sur le terrain : certains « chemins » peuvent aujourd'hui être étroits et difficilement praticables, tandis que certains « sentiers » conservent une assiette suffisamment large pour accueillir d'autres usagers que les piétons.

Par ailleurs, 7,28 km de voiries inscrites à l'atlas ont été supprimées de manière légale. Ces suppressions concernent majoritairement des tronçons situés en périphérie ou en lisière d'espaces urbanisés. Elles résultent généralement de constructions récentes, tant résidentielles qu'à vocation économique, ayant empiété sur l'assiette des anciens chemins. Dans quelques cas isolés, une voirie alternative, non présente à l'atlas, a été aménagée à proximité immédiate du tracé supprimé. Toutefois, dans la majorité des situations, ces suppressions ont engendré de réelles discontinuités dans le réseau vicinal, rompant la logique de maillage et réduisant les possibilités de déplacement entre certains secteurs. Ces discontinuités compromettent notamment la lisibilité historique du réseau et peuvent nuire à la cohérence des itinéraires doux ou touristiques envisagés à l'échelle communale.

Après avoir pris en compte ces transformations, le réseau vicinal ayant conservé sa fonction d'origine (et analysé par la suite sur le terrain) se compose de 54,57 km de chemins et de 45,30 km de sentiers. Ce seront ces 99,87 km de voiries qui seront analysées sur le terrain et prises en compte dans la matrice.

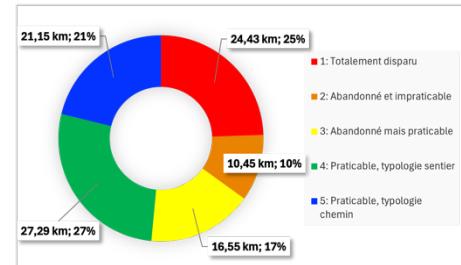
En complément, 75,36 km de voiries identifiées sur le territoire communal ne sont pas reprises à l'atlas. Celles-ci, bien qu'existantes physiquement ou par usage, ne bénéficient pas de la même reconnaissance historique ou juridique que les voiries inscrites dans l'atlas. Leur intégration au maillage dépend fortement de leur accessibilité réelle et de leur statut foncier.

### 6.1.3.1 Praticabilité



Carte 3: Praticabilité des chemins et sentiers, Limbourg

Graphique 3: Proportion des types de praticabilités, Limbourg



La carte en grand format est disponible en annexe VIII.

Les résultats mettent en évidence une situation contrastée. D'une part, 24,43 km de voiries vicinales ont totalement disparu. Ces tronçons ne présentent plus aucune trace visible sur le terrain, témoignant d'un effacement complet du paysage, qu'il soit dû à l'abandon ou à l'intégration dans des propriétés privées. Ces disparitions concernent principalement deux types de contextes. D'un côté, des zones périurbaines ou proches des noyaux d'habitat, où l'assiette des anciennes voiries a été urbanisée (implantation de constructions résidentielles ou économiques). D'un autre côté, des secteurs boisés où la couverture forestière a recouvert les tracés anciens. Cette asymétrie spatiale est notable : les secteurs plus touristiques situés en rive gauche (moitié sud de la commune), notamment autour de la ville haute de Limbourg et des itinéraires balisés, présentent une meilleure conservation des chemins et sentiers.

D'autre part, 10,45 km sont abandonnés et devenus impraticables, bien que leur tracé soit encore repérable. Il s'agit majoritairement de sentiers traversant des prairies, jadis équipés d'écheliers, aujourd'hui disparus ou dégradés. Dans d'autres cas, la végétation a pris le dessus, rendant le passage difficile, voire impossible. Ces linéaires abandonnés traduisent une rupture dans la fonctionnalité du réseau. Bien qu'encore identifiables, ils ne peuvent plus être empruntés, sauf dans le cadre d'un réaménagement ciblé.

Un total de 16,55 km de chemins et sentiers correspond à des tronçons abandonnés mais encore praticables. Ces chemins, souvent utilisés de manière informelle ou ponctuelle, restent accessibles malgré des obstacles ou une végétation envahissante. Leur maintien dans le paysage suggère une possible réhabilitation, moyennant des aménagements légers. Ces linéaires sont

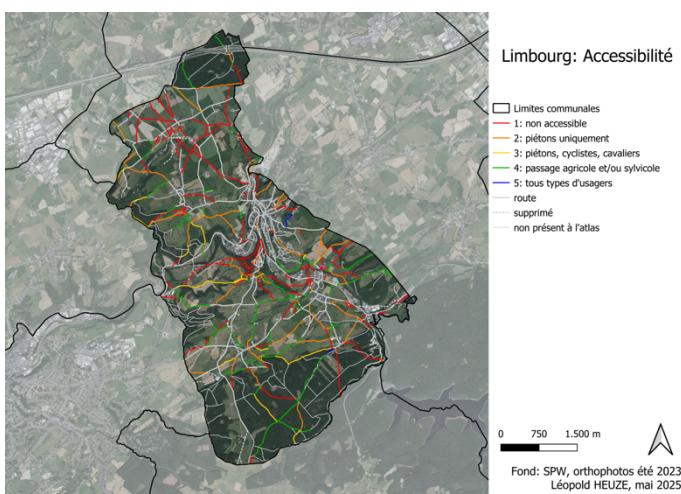
particulièrement intéressants car ils constituent un potentiel à activer pour restaurer la continuité du maillage.

À l'opposé, 27,29 km de voiries sont toujours praticables et correspondent à la typologie du sentier. Dans la majorité des cas, ces sentiers traversent les prairies à l'aide d'écheliers et complètent les connexions entre les villages. Leur rôle est fondamental pour assurer la continuité piétonne dans les zones rurales et semi-rurales. Bien que leur statut juridique puisse être variable, leur ancrage spatial reste fort.

Enfin, 21,15 km de tronçons affichent une praticabilité complète et avec une largeur supérieure à un mètre, correspondant à la typologie des chemins. Ces voies assurent principalement les interconnexions entre les villages, en complément des routes, et constituent les éléments les plus robustes du réseau vicinal encore fonctionnel, aussi bien en termes d'accessibilité que d'intégrité physique. Contrairement aux routes, qui relient surtout les villages à la route nationale ou à des pôles structurants comme Dolhain, ces chemins jouent un rôle de liaison directe, au sein du maillage local.

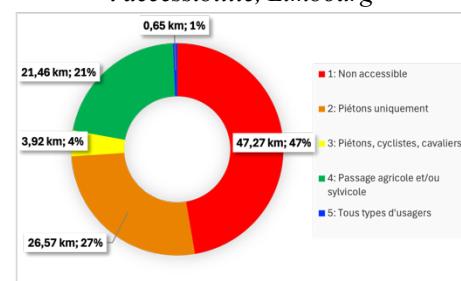
L'ensemble de ces données illustre la diversité des situations sur le terrain. Elles mettent en évidence une hiérarchie fonctionnelle des voiries, mais également une dynamique spatiale différenciée, notamment entre les deux rives de la Vesdre. Ce diagnostic permet d'identifier à la fois les zones à préserver et les segments nécessitant une intervention pour restaurer la continuité et la lisibilité du réseau vicinal.

#### 6.1.3.2 Accessibilité pour les différents usagers



Carte 4: Accessibilité des chemins et sentiers, Limbourg

Graphique 4: Proportion pour l'analyse de l'accessibilité, Limbourg



La carte en grand format est disponible en annexe IX.

L'accessibilité des chemins et sentiers vicinaux de Limbourg révèle une forte hétérogénéité. Une part importante du réseau, soit 47,27 km, n'est aujourd'hui accessible à aucun type d'usager. Ces tronçons, entièrement inaccessibles, témoignent d'un abandon complet ou d'une disparition physique rendant tout passage impossible. La plupart d'entre eux correspondent à des voiries disparues ou abandonnées, dont l'assiette est soit urbanisée, soit envahie par la végétation. Il convient de signaler que dans les zones forestières certains tronçons sont volontairement rendus inaccessibles par la pose de barrières ou de panneaux interdisant le passage pour cause de « zone de quiétude pour le gibier ». Ces restrictions participent au morcellement fonctionnel du réseau, même lorsque l'assiette est encore matériellement identifiable.

En parallèle, 26,57 km sont uniquement accessibles aux piétons. Ces segments correspondent majoritairement à des voiries de typologie sentier, dont la configuration exclut d'emblée les autres modes de déplacement. Un grand nombre de ces sentiers traverse des prairies au moyen d'écheliers, renforçant cette exclusivité piétonne. Si ces passages favorisent une certaine perméabilité pour les marcheurs, ils constituent en revanche une barrière physique pour les usagers à cheval, à vélo ou le charroi agricole.

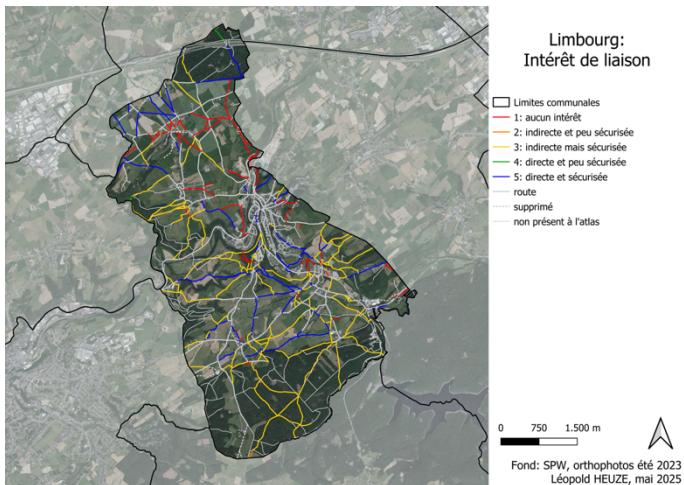
Seuls 3,92 km permettent également la circulation des cyclistes et des cavaliers. Ces tronçons présentent une largeur suffisante pour accueillir des modes actifs non motorisés. Ils complètent le maillage existant, mais ne permettent pas un usage agricole ou forestier, souvent en raison d'un gabarit insuffisant pour les véhicules lourds.

En ce qui concerne les usages liés aux activités agricoles ou forestières, 21,46 km de voiries présentent une accessibilité adaptée à ces véhicules spécifiques. Ces chemins, généralement en terre, assurent la connexion entre les noyaux d'habitat, en reproduisant la fonction de liaison qui était historiquement remplie par les chemins vicinaux inscrits à l'atlas. Ils jouent un rôle logistique encore actif pour les exploitants agricoles et les gestionnaires forestiers, malgré un état parfois dégradé.

Enfin, seuls 0,65 km sont pleinement accessibles à tous les types d'usagers, y compris les véhicules motorisés ordinaires. Ce linéaire extrêmement réduit correspond à des tronçons qui, sans avoir été reclasés en routes, bénéficient néanmoins d'un aménagement suffisant pour supporter un usage mixte.

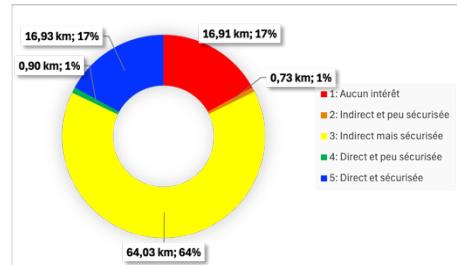
Ainsi, cette analyse met en évidence un réseau cloisonné, dont l'accessibilité varie fortement selon le type d'usager.

### 6.1.3.3 Intérêt de liaison



Carte 5: *Intérêt de liaison, Limbourg*

Graphique 5: *Proportion de l'intérêt de liaison, Limbourg*



La carte en grand format est disponible en annexe X.

L'examen de l'intérêt de liaison des voiries vicinales de Limbourg met en évidence une forte disparité quant à leur potentiel d'intégration dans un réseau de mobilité douce. Une proportion significative du linéaire analysé (16,91 km) ne présente aucun intérêt en matière de liaison. Il s'agit majoritairement d'impasse, de tronçons discontinus ou de segments isolés, souvent situés en bordure de parcelles agricoles ou forestières, ne reliant aucun pôle d'attractivité. Ces voiries, bien que parfois encore visibles sur le terrain, ne remplissent aucune fonction de continuité territoriale. Leur absence de connexion à des centralités ou à d'autres segments du réseau les rend inopérantes dans une perspective de maillage actif.

À l'autre extrémité du spectre, 16,93 km offrent un intérêt de liaison élevé. Ils conjuguent à la fois un tracé direct et une sécurité suffisante pour les usagers faibles. La majorité de ces liaisons directes sont assurées par des tronçons présentant une typologie de chemin, c'est-à-dire dotés d'une assiette suffisante pour permettre une circulation aisée et continue. Ces chemins jouent un rôle fondamental dans la connexion entre les différents hameaux et les centralités communales (Dolhain et la ville haute de Limbourg). Leur linéarité et leur intégration dans la topographie locale en font des axes privilégiés pour le développement de la mobilité douce.

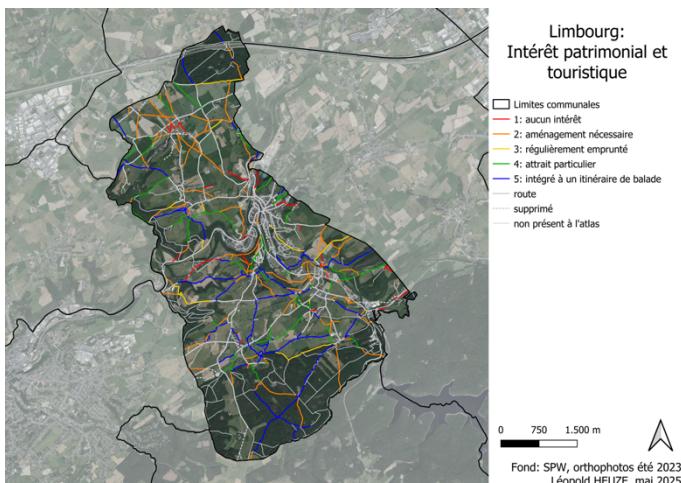
Par ailleurs, 64,03 km remplissent une fonction de liaisons indirectes mais sécurisées. Bien qu'ils n'offrent pas nécessairement le chemin le plus court entre deux points, ces segments empruntent des voiries secondaires, souvent peu fréquentées, et peuvent être intégrés dans des circuits de promenade ou des itinéraires alternatifs. Ce linéaire représente un potentiel

considérable d'amélioration du maillage, moyennant quelques interventions ponctuelles, telles que la réouverture de tronçons ou la création de franchissements adaptés.

En comparaison, seuls 0,90 km de voiries vicinales assurent une liaison directe mais peu sécurisée. Il s'agit de tracés qui, bien que courts et efficaces, passent par des routes exposées au trafic motorisé ou par des segments sans balisage ni aménagement spécifique. Enfin, un linéaire très restreint (0,73 km) correspond à des liaisons indirectes et peu sécurisées, soulignant des tracés qui sont à la fois longs et peu adaptés aux mobilités douces. Ces derniers ne constituent pas une priorité immédiate en matière d'aménagement mais pourraient être valorisés dans une perspective de maillage local secondaire.

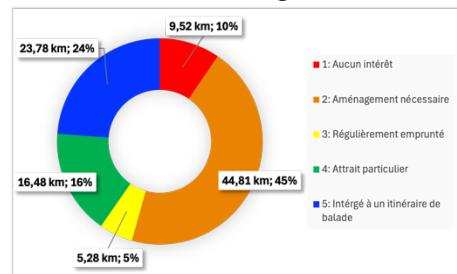
Cette lecture fonctionnelle du réseau vicinal met en évidence la centralité des chemins dans l'organisation des liaisons inter-villageoises à Limbourg, tandis que les tronçons sans intérêt de liaison sont souvent des sentiers résiduels, sans débouché, ou désaffectés.

#### 6.1.3.4 Intérêt patrimonial et touristique



Carte 6: Intérêt patrimonial et touristique, Limbourg

Graphique 6: Distribution de l'analyse de l'intérêt patrimonial et touristique, Limbourg



La carte en grand format est disponible en annexe XI.

L'analyse de l'intérêt patrimonial et touristique des chemins et sentiers vicinaux de la commune de Limbourg met en évidence une diversité d'usages et de potentiels de valorisation. Une partie du réseau, totalisant 9,52 km, ne présente aucun intérêt identifié en matière de paysage, de patrimoine ou d'attractivité touristique. Ils apparaissent souvent isolés ou sans lien direct avec les circuits de promenade existants.

À l'inverse, 23,78 km de chemins et sentiers vicinaux font déjà partie d'un itinéraire de balade reconnu, qu'il s'agisse de promenades balisées, de réseaux de points-nœuds ou de sentiers de grande randonnée. La grande majorité de ces tronçons balisés se situent dans la

moitié sud de la commune, qui concentre également les secteurs les plus touristiques, notamment autour de la ville haute de Limbourg, du plateau de Goé. Cette répartition spatiale témoigne d'un déséquilibre au niveau communal dans l'intégration touristique du réseau vicinal.

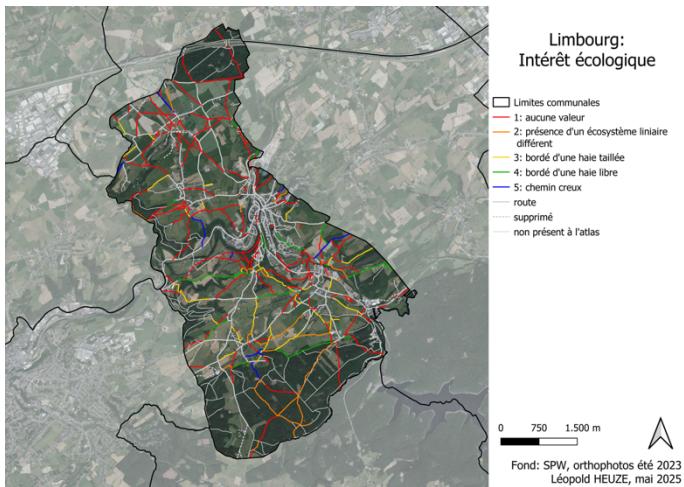
Une longueur de 16,48 km présente un attrait particulier en raison de la qualité des paysages traversés (panoramas dégagés), de la présence d'éléments patrimoniaux (essentielle du petit patrimoine religieux) ou encore d'un aménagement facilitant le franchissement (échaliens existants). Ces tronçons offrent souvent une expérience de parcours significative, même s'ils ne sont pas encore intégrés à des circuits officiels. Leur valorisation par un balisage ou une meilleure signalisation constituerait un levier intéressant.

Par ailleurs, 5,28 km sont régulièrement empruntés par des promeneurs, même s'ils ne sont pas balisés. Ces chemins semblent jouer un rôle fonctionnel, en reliant des pôles d'habitat ou en traversant des massifs forestiers attractifs. Leur fréquentation suggère un usage spontané, souvent renforcé par une accessibilité directe depuis les noyaux villageois.

Enfin, 44,87 km de voiries présentent un intérêt latent. Elles pourraient contribuer à la mise en valeur du patrimoine local ou à l'offre touristique, à condition de bénéficier d'un aménagement spécifique. La moitié nord de la commune concentre une part importante de ces tronçons, pour lesquels la réalisation d'échaliens, le débroussaillage ou la réouverture matérielle du chemin seraient nécessaires. Ces segments offrent un potentiel certain mais encore inexploité, notamment dans une perspective de diversification de l'offre touristique ou de revalorisation du patrimoine paysager.

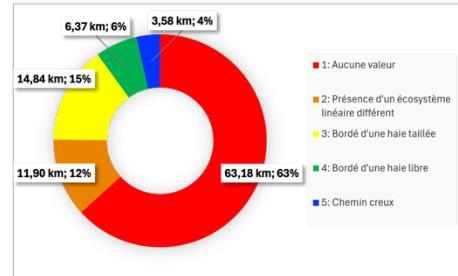
Cette répartition, différenciée entre le nord et le sud de la commune, souligne l'importance de politiques ciblées de valorisation, appuyées sur les caractéristiques paysagères, patrimoniales et structurelles du réseau vicinal.

### 6.1.3.5 Intérêt écologique



Carte 7: Intérêt écologique, Limbourg

Graphique 7: Distribution de l'intérêt écologique, Limbourg



La carte en grand format est disponible en annexe XII.

L'analyse de l'intérêt écologique des chemins et sentiers vicinaux à Limbourg met en lumière une prédominance de linéaires ne présentant pas de valeur écologique particulière. En effet, 63,18 km de voiries ont été classés comme n'apportant aucun élément favorable à la biodiversité, ni par leur structure, ni par les éléments qui les bordent. Il s'agit pour une large part de sentiers traversant des prairies, souvent via des échaliers. Bien que certains panneaux incitent les promeneurs à longer les haies ou les clôtures (comme le montre la photo ci-dessous), la majorité des usagers emprunte le tracé le plus direct comme ceux mentionnés dans l'atlas. Par ailleurs, dans ces contextes ouverts, les sentiers ne sont pas associés à une structure végétale linéaire, ce qui limite leur contribution au maillage écologique.



Figure 10: Panneau obligant à longer les haies et clôtures

Cependant, certains chemins présentent des caractéristiques favorables. Ainsi, 11,90 km sont bordés d'un écosystème linéaire différent du milieu environnant, tel qu'un fossé ou un

talus pouvant accueillir une certaine diversité d'espèces. Ces éléments, bien que discrets, jouent un rôle dans le réseau écosystémique et contribuent à la fonctionnalité écologique du territoire.

Par ailleurs, 14,84 km de linéaires sont accompagnés d'une haie taillée. Ces haies se concentrent majoritairement autour des noyaux d'habitation et le long de certains chemins de liaison. Leur entretien régulier limite toutefois leur valeur écologique, bien qu'elles puissent offrir un refuge à certaines espèces généralistes. À l'inverse, 6,37 km de chemins sont bordés d'une haie libre, généralement plus dense, discontinue et spontanée. Dans de nombreux cas, cette structure résulte de l'absence d'entretien d'une haie ancienne ou d'une végétation de friche. Sur certains sentiers étroits, cette végétation dense peut rapidement compromettre la praticabilité en réduisant le passage.

En forêt, la configuration écologique est différente. La présence de haies y est rare voire inexistante, mais certains chemins suffisamment larges créent des puits de lumière le long de leur tracé. Ces ouvertures favorisent le développement de strates herbacées héliophiles, qui ne s'observent pas dans le sous-bois fermé. Ce phénomène ne concerne toutefois pas les sentiers étroits, dont la faible largeur ne permet pas une pénétration lumineuse suffisante pour engendrer un effet écologique significatif.

Enfin, 3,58 km de chemins ont été identifiés comme chemins creux. Leur répartition est éparses sur le territoire communal. Ils apparaissent majoritairement perpendiculaires aux courbes de niveau, sur des secteurs à forte pente, et témoignent d'un modèle ancien du terrain. Ces chemins offrent un microclimat et une protection structurelle favorables à une biodiversité spécifique. Ils jouent également un rôle de corridor écologique, même si leur faible fréquence limite leur impact global sur la trame verte.

Ainsi, si une majorité du réseau ne semble pas présenter de valeur écologique marquée selon la méthodologie adoptée, certains segments spécifiques (en particulier les chemins creux, les haies libres ou les talus) apportent un intérêt réel qu'il serait pertinent de préserver ou de renforcer dans une optique de renaturation du réseau vicinal.

#### **6.1.4 Enquêtes auprès des propriétaires et utilisateurs des chemins**

Les entretiens menés auprès de différents usagers de chemins de Limbourg ont permis de réaliser trois profils types. Chacun porte un regard spécifique sur les critères de valorisation et de hiérarchisation des chemins. Ces perspectives diversifiées permettent d'affiner les pondérations de la matrice de classement en tenant compte de différents points de vue. Les entretiens anonymisés sont disponibles en annexe XIII.

Le premier profil type est celui du promeneur sportif, représenté ici par un employé de bureau et un responsable associatif. Ils utilisent les chemins principalement à pied ou à vélo dans le cadre de loisirs, promenades ou d'activités sportives. Pour ce profil, la praticabilité constitue le critère prioritaire. Pour eux, les chemins doivent être roulants, sans ornières ni boue excessive. Les chemins doivent permettre une utilisation agréable et fluide notamment à vélo ou à pied. Les critères d'accessibilité (proximité des centres de vie, lisibilité du balisage) et de cadre paysager (chemins bucoliques, vues dégagées, traversées de sites naturels ou patrimoniaux) viennent ensuite. Le caractère touristique et convivial des chemins est aussi mis en avant avec une cohabitation généralement perçue comme bonne. Toutefois, quelques tensions existent. Elles sont liées à une fréquentation importante et à l'usage de certains moyens de locomotion (quads, motos, VTT trop rapides). L'entretien et la signalétique sont également des éléments sensibles : des chemins peu entretenus ou mal balisés sont rapidement perçus comme problématiques.

Le deuxième profil est celui de l'agriculteur. Pour lui, les chemins représentent avant tout une infrastructure fonctionnelle liée à l'exploitation agricole. L'usage quotidien des chemins en tracteur ou voiture impose des exigences fortes en matière de praticabilité et d'accessibilité. Le critère de liaison entre les prairies et l'exploitation est essentiel pour en assurer le bon fonctionnement. Des conflits d'usage apparaissent plus fréquemment dans ce discours. Notamment en lien avec les promeneurs et l'utilisation des échaliers qui peut conduire à des problèmes avec le bétail ou à des personnes perdues dans les pâtures. Le sentiment d'un manque d'entretien ou d'un état général dégradé du réseau est exprimé de manière vive. Les aspects touristiques et patrimoniaux sont peu présents dans ce discours. Ils ont même tendance à être considérés comme secondaires par rapport à l'usage agricole.

Le troisième profil correspond à un acteur forestier ayant une approche de gestion et de régulation des usages des chemins. Pour ce type de profil, le réseau de voies de communication est un levier à la fois pour la gestion des milieux naturels et pour le développement d'un usage public raisonné. La clarification juridique (statut, emprises, limites) et la cohérence du balisage sont considérées comme nécessaires pour garantir un réseau fonctionnel. Le forestier insiste sur l'importance de préserver la nature tout en assurant la cohabitation avec les usagers. Il évoque toutefois des tensions croissantes dues à certains usages motorisés (motos et quads) et à une fréquentation mal maîtrisée (VTT bruyants et/ou trop rapides). La valorisation des milieux boisés à la fois pour leur qualité écologique et pour leur attractivité est soulignée sans que cela ne devienne un objectif touristique en soi.

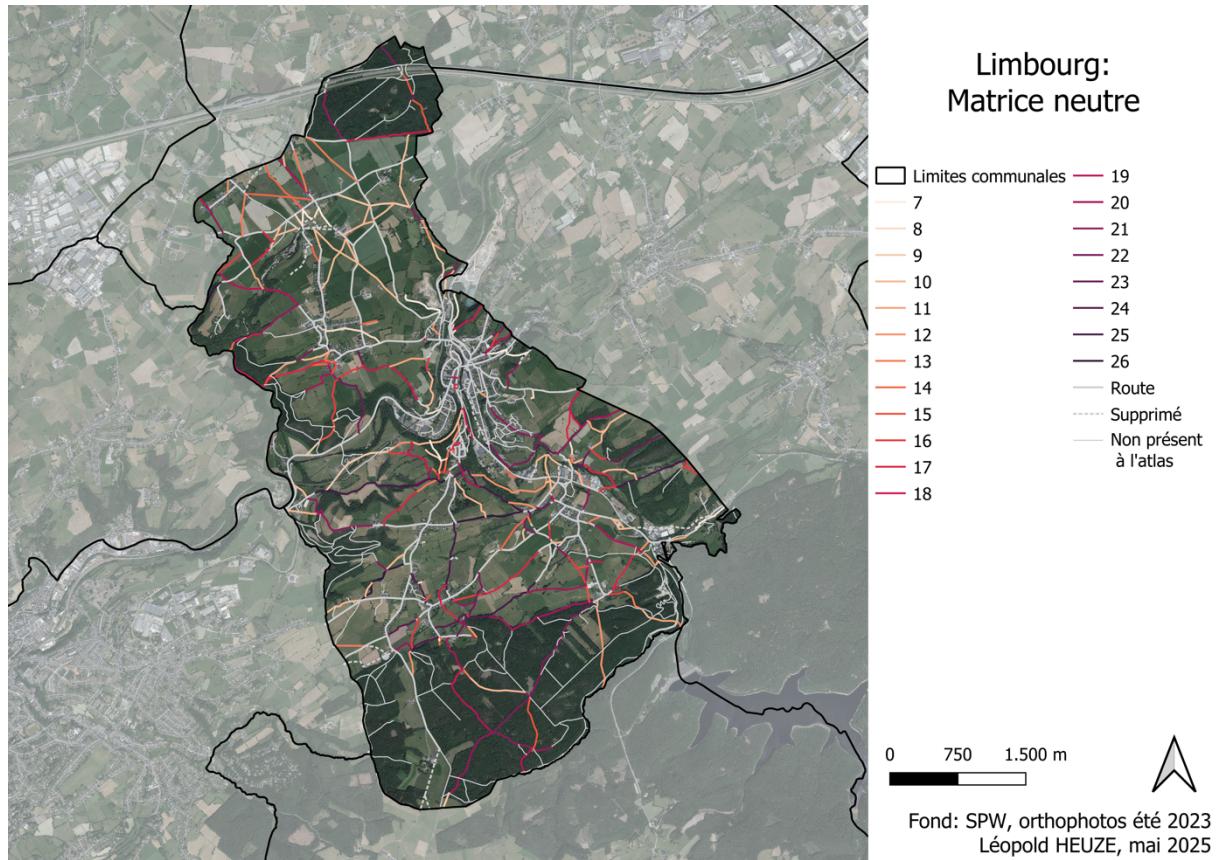
Ces trois regards mettent en lumière la complexité des usages des chemins et sentiers à Limbourg. Ceci illustre les tensions potentielles entre les fonctions agricoles, récréatives, touristiques et écologiques. En fonction des priorités communales (mobilité douce, développement du tourisme, soutien à l'agriculture ou encore maintien de la biodiversité), les pondérations de la matrice pourront être adaptées pour guider les choix en matière d'entretien, de réhabilitation ou de réouverture des chemins et sentiers.

#### 6.1.5 Cotation des chemins de la commune grâce à la matrice pondérée

Trois points de vue distincts vont être simulés dans la matrice de classement des chemins : celui du promeneur, de l'agriculteur et du gestionnaire public. Chacun de ces profils attribue des poids différents aux critères d'évaluation, en fonction de ses usages, besoins et priorités. Ces simulations sont basées sur les enquêtes menées.

En annexe XIV se trouvent la matrice et sa carte (en grand format) associée pour laquelle la pondération de tous les critères a été fixée à 1. Elle permet de visualiser les résultats en l'absence de toute pondération.

L'application de cette matrice d'évaluation, en attribuant un score égal à chaque critère, a permis de dresser un premier état des lieux. Cette méthode, en neutralisant les effets de la pondération, donne une vision équilibrée de l'ensemble du réseau, et ce, indépendamment des priorités que pourrait accorder un acteur spécifique.



Carte 8: Matrice neutre, Limbourg

Les chemins et sentiers ainsi évalués obtiennent un score compris entre 7 et 26. La moyenne des scores est de 16 et la médiane de 12, ce qui traduit une distribution asymétrique, légèrement orientée vers le bas. Chaque valeur correspondant à la somme des critères remplis. La longueur totale des chemins et sentiers vicinaux atteint 98,87 km. Ce chiffre reflète la portion du réseau analysé à travers la matrice.

L'analyse met en évidence une concentration significative des longueurs cumulées de chemins autour des scores intermédiaires. Le score de 10 constitue la classe la plus représentée en termes de linéaire avec 15,46 km, suivi du score de 11 (10,23 km) et du score de 16 (8,35 km). À l'inverse, les scores extrêmes (notamment de 7 à 9 et de 24 à 26) regroupent une longueur nettement plus faible. Ceci peut s'expliquer par la rareté des chemins remplissant peu ou au contraire l'ensemble des critères.

Les scores les plus faibles, compris entre 7 et 9, se situent principalement à proximité d'habitations ou en bordure de la carrière. Ils se caractérisent par une accessibilité très réduite, voire inexistante, et par une absence d'intérêt de liaison ou de valeur d'usage. À l'opposé, ceux qui obtiennent un score compris entre 25 et 26 se trouvent exclusivement en rive gauche de la

Vesdre, c'est-à-dire dans la moitié sud de la commune. Ils connectent des pôles d'habitation entre eux. Ils représentent les segments les plus stratégiques du réseau vicinal communal.

Cette distribution suggère que la majorité des chemins et sentiers répond à une part significative des critères retenus, sans toutefois les remplir tous. Ce constat est précieux dans une perspective d'aide à la décision. Les chemins aux scores les plus élevés pourraient être considérés comme prioritaires en matière de préservation ou de valorisation tandis que ceux ayant des scores intermédiaires mais représentant une part importante du linéaire pourraient faire l'objet d'interventions ciblées pour en améliorer la qualité.

En somme, cette première approche par la matrice non pondérée permet de dégager une typologie neutre du réseau. Elle servira de base de comparaison à l'analyse pondérée qui sera davantage orientée par les enjeux des différents acteurs.

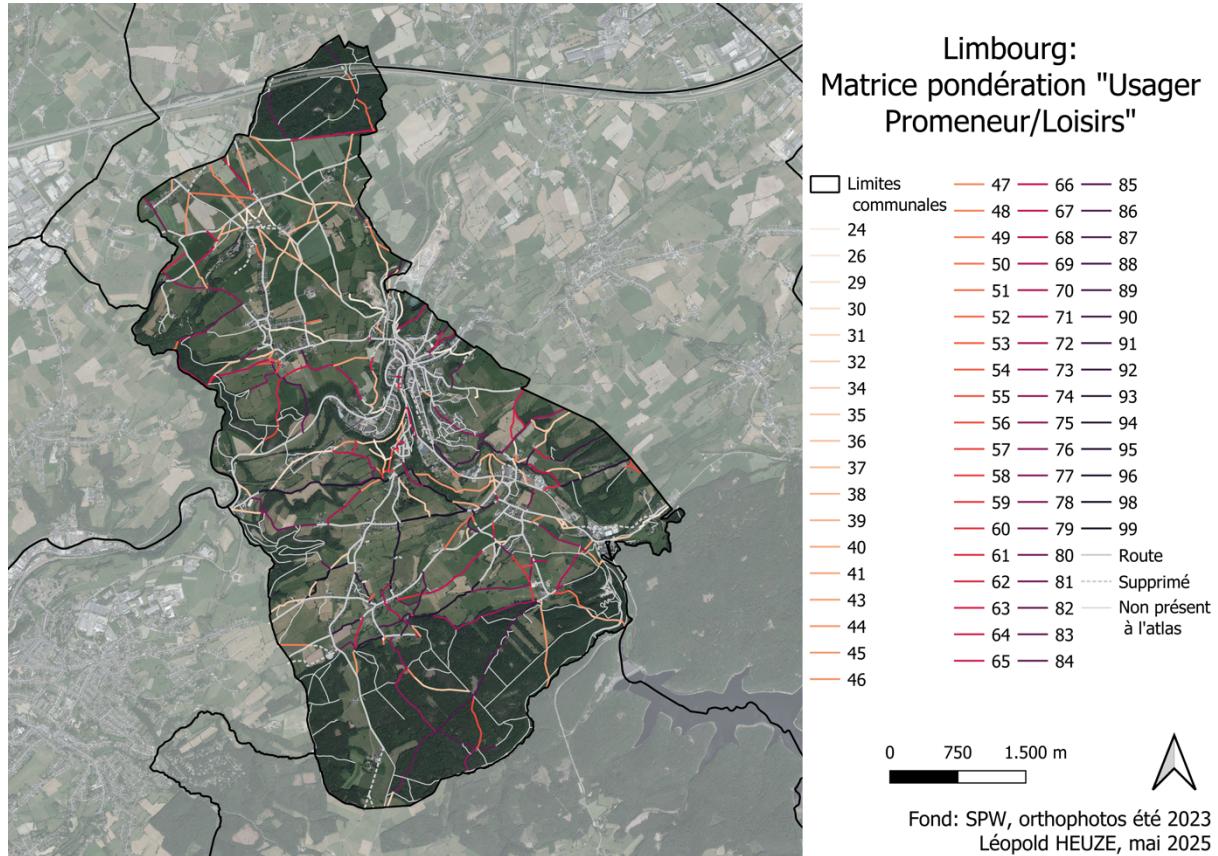
#### 6.1.5.1 Pondération "Usager Promeneur/Loisirs"

L'analyse des résultats issus de la matrice pondérée du point de vue des promeneurs de Limbourg met en évidence la manière dont ces usagers évaluent la qualité des chemins en fonction de critères spécifiques. Les pondérations attribuées dans cette matrice reflètent les priorités des promeneurs : la praticabilité (pondération 5) et l'intérêt patrimonial et touristique (pondération 5) sont les deux critères les plus valorisés, suivis par l'accessibilité (4), tandis que l'analyse de droit (2) est jugée comme peu déterminante.

*Tableau 3: Pondération "Usager Promeneur/Loisirs", Limbourg*

<b>Critère :</b>	<b>Pondération :</b>	<b>Justification</b>
Analyse de droit	2	Le statut légal n'est pas une priorité pour ces usagers.
Praticabilité	5	Les chemins doivent être praticables toute l'année sans ornière ou végétation excessive.
Accessibilité	4	Attente d'un accès clair et ouvert, sans barrière physique ni clôture.
Intérêt de liaison	3	Peut avoir une fonction de liaison entre village et circuit mais ce n'est pas essentiel.
Intérêt patrimonial et touristique	5	Les éléments paysagers, historiques et patrimoniaux sont fortement importants pour ces usagers.

Intérêt écologique	3	La nature est appréciée mais l'aspect écologique est surtout évoqué de manière indirecte.
--------------------	---	---



Carte 9: Pondération "Usager Promeneur/Loisirs", Limbourg

Une fois la pondération appliquée à chaque chemin (voir annexe XV), les scores finaux ont été regroupés, et les longueurs cumulées des chemins correspondant à chaque score ont été calculées. Cette opération permet de dégager une lecture synthétique de la distribution du réseau en fonction de sa "valeur" perçue par les promeneurs.

Les résultats montrent une large plage de scores, allant de 24 à 99 avec une moyenne de 59 et une médiane de 57. Toutefois, cette amplitude ne signifie pas que tous les scores sont également représentés. Plusieurs valeurs intermédiaires ne sont associées à aucun chemin, ce qui traduit une certaine discontinuité dans les combinaisons possibles des critères. Cela peut aussi indiquer un réseau relativement homogène, structuré autour de quelques types de chemins récurrents.

L'analyse par tranches de scores met en lumière plusieurs tendances intéressantes. Les chemins ayant obtenu un score compris entre 30 et 90 représentent la très grande majorité du réseau. On observe notamment un pic remarquable au score de 35, qui correspond à une

longueur cumulée de 11,26 km, soit la plus importante de l'ensemble du tableau. Cela suggère que de nombreux chemins possèdent des caractéristiques moyennement favorables aux promeneurs, combinant une praticabilité correcte, un certain attrait paysager ou patrimonial, et une accessibilité suffisante. En effet, ces chemins ne sont pas, pour la grande majorité, présents sur les cartes IGN et OSM.

D'autres scores connaissent également une fréquence significative. Les chemins notés 75 atteignent 5,17 km, tandis que ceux notés 85 (3,98 km), 70 (2,08 km), 40 (6,99 km) ou encore 90 (2,40 km) constituent autant de pics secondaires. Ces valeurs intermédiaires à élevées traduisent un intérêt marqué pour des chemins qui, sans être exceptionnels, remplissent bien les critères d'usage attendus par les promeneurs.

À l'inverse, les chemins très mal notés sont rares. Seuls quelques cas obtiennent un score aussi bas que 24 ou 26, pour des longueurs cumulées très faibles (respectivement 3,29 km et 2,44 km). Cela semble indiquer que le réseau ne comporte que peu de tronçons perçus comme réellement inadaptés à la promenade. En effet, ces tronçons sont pour la plupart inaccessibles.

De même, les chemins exceptionnellement bien notés (au-delà de 90) existent mais sont peu nombreux, totalisant environ 7,8 km. Ces tronçons se localisent dans la partie de la commune se trouvant au sud de la Vesdre et relient les villages entre eux mais également à la forêt. Ces derniers peuvent être considérés comme les plus attractifs, probablement en raison de leur haute qualité d'entretien, de leur intérêt paysager ou patrimonial, et de leur facilité d'accès.

En somme, cette répartition démontre une valorisation différenciée mais relativement équilibrée du réseau de chemins selon les promeneurs. Elle permet non seulement d'identifier les tronçons à préserver ou à valoriser prioritairement (notamment ceux autour des scores de 35 à 85), mais aussi d'envisager des actions de remise en état ciblées sur les chemins les moins bien notés.

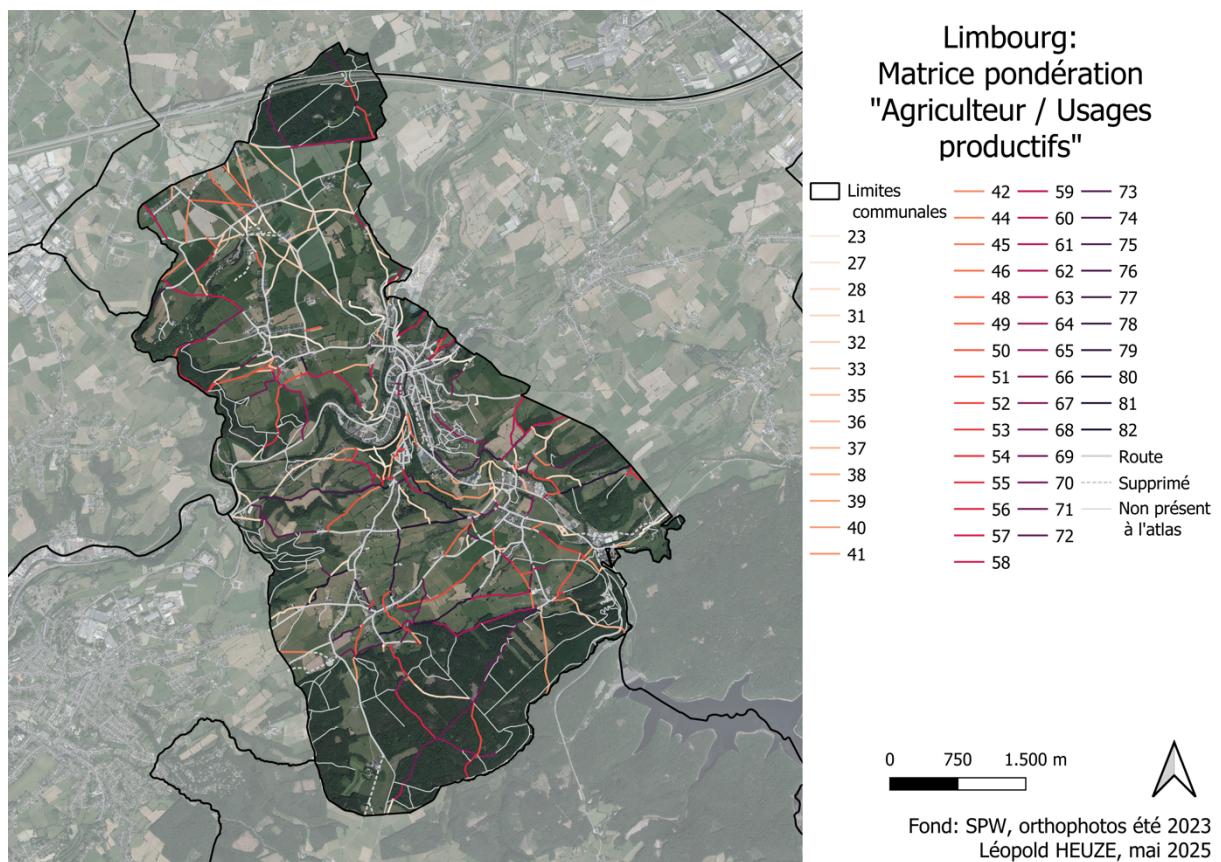
#### **6.1.5.2 Pondération "Agriculteur/Usages productifs"**

L'agriculteur considère les chemins comme des outils de travail, essentiels pour ses déplacements, ses activités quotidiennes et ses opérations logistiques. La pondération des critères reflète ces priorités : la praticabilité (pondération 5) et l'accessibilité (5) sont les critères les plus valorisés, traduisant la nécessité de disposer de chemins capables de supporter le passage d'engins agricoles en toute saison. L'intérêt de liaison (4) et l'analyse de droit (4) sont également jugés importants, notamment pour assurer la continuité fonctionnelle du réseau et

éviter les conflits liés à des contestations juridiques. À l'inverse, l'intérêt patrimonial et touristique (0) est totalement ignoré, et l'intérêt écologique (1) est marginalisé, l'agriculteur percevant parfois la végétation comme une contrainte plutôt qu'une richesse.

Tableau 4: Pondération "Agriculteur/Usages productifs", Limbourg

Critère :	Pondération :	Justification
Analyse de droit	4	Importante pour éviter les conflits.
Praticabilité	5	Prioritaire pour le passage des engins agricoles en toutes saisons.
Accessibilité	5	Doivent être adaptés aux machines agricoles.
Intérêt de liaison	4	Essentiel d'un point de vue logistique
Intérêt patrimonial et touristique	0	Non pertinent pour les agriculteurs.
Intérêt écologique	1	Ne perçoit pas de fonction écologique pour les chemins, la végétation peut être perçue plutôt comme une contrainte.



Carte 10: Pondération "Agriculteur / Usages productifs", Limbourg

Les résultats obtenus à partir de cette grille de pondération révèlent une distribution relativement étalée des scores (voir annexe XVI), allant de 23 à 82 avec une moyenne et une médiane de 50. Cela illustre une plus grande diversité dans les combinaisons de critères rencontrées sur le terrain. La lecture du tableau permet d'identifier plusieurs pics de longueur cumulée associés à des scores spécifiques.

Le score le plus fréquent est de loin celui de 31, avec 12,34 km de chemins concernés. Ce pic traduit une concentration importante de chemins qui, bien qu'imparfaits, répondent globalement aux exigences minimales d'un usage agricole. Les scores de 36 (7,56 km), 55 (5,04 km), 72 (4,45 km), 51 (3,38 km), 53 (3,55 km), et 67 (3,95 km) représentent également des valeurs élevées en termes de linéaire, indiquant la présence significative de chemins fonctionnels pour l'agriculture, souvent bien entretenus et bien connectés.

À l'inverse, certains scores faibles (< 50) sont associés à des longueurs non négligeables, comme le score 23 (3,41 km) ou 27 (2,87 km), ce qui peut pointer des tronçons problématiques (mal entretenus, peu accessibles ou inadaptés au passage de véhicules agricoles). Ces chemins pourraient faire l'objet de priorités en matière d'amélioration, notamment dans une logique de soutien au secteur agricole local. Il s'agit pour une grande partie de chemins disparus ou ne donnant accès qu'à peu de parcelles.

Les chemins mieux notés (scores supérieurs à 70) sont relativement peu nombreux, mais leur présence (notamment aux scores de 72, 74 ou 80) montre que certaines portions du réseau remplissent parfaitement les exigences agricoles : ces tronçons peuvent être considérés comme stratégiques et mériteraient d'être protégés contre des changements d'affectation ou des obstacles administratifs. Ces tronçons sont pour la plupart des liaisons entre les différents pôles villageois.

Cette analyse met ainsi en lumière un réseau relativement contrasté : certains tronçons sont clairement adaptés à un usage agricole, mais une proportion importante des chemins présente encore des limites d'un point de vue fonctionnel.

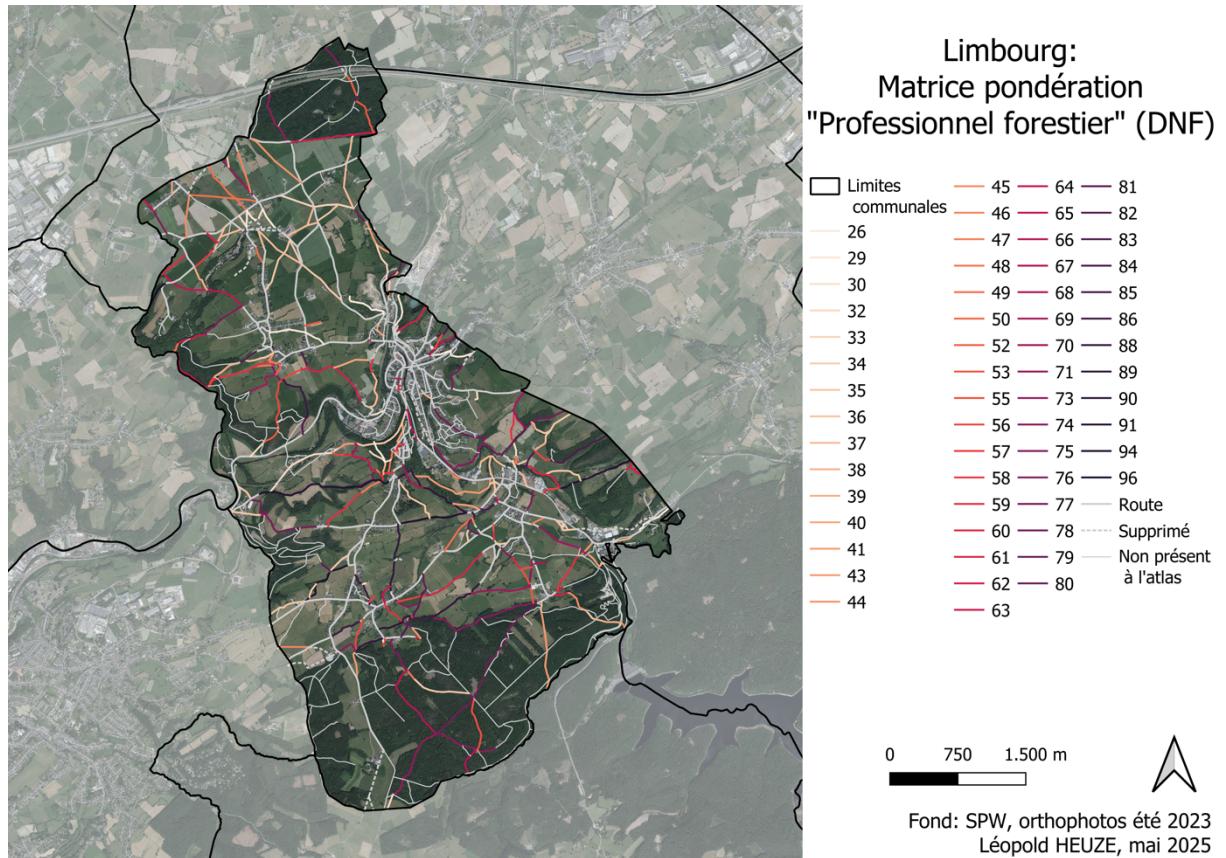
#### **6.1.5.3 Pondération "Professionnel forestier" (DNF)**

L'évaluation des chemins vicinaux selon les critères du Département de la Nature et des Forêts (DNF) repose sur une vision centrée sur la gestion multifonctionnelle du territoire, où les chemins doivent être à la fois praticables, respectueux de l'environnement et adaptés à l'usage public tout en tenant compte des impératifs d'entretien. Dans cette logique, l'intérêt

éologique est le critère le plus pondéré (5), affirmant la priorité accordée à la préservation des milieux naturels et des continuités écologiques. La praticabilité (4) et l'analyse de droit (4) sont également jugées importantes : les chemins doivent rester accessibles pour la gestion forestière et les interventions d'entretien, tout en évitant les conflits liés à leur statut. L'accessibilité (3) et l'intérêt de liaison (3) sont vus sous un prisme plus nuancé. Certains accès peuvent être volontairement restreints pour préserver des habitats sensibles, tandis que les liaisons restent utiles pour l'exploitation durable des massifs forestiers. L'intérêt patrimonial et touristique (3) est reconnu, à condition qu'il ne favorise pas une surfréquentation nuisible à l'environnement.

Tableau 5: Pondération "Professionnel forestier" (DNF), Limbourg

<b>Critère :</b>	<b>Pondération :</b>	<b>Justification</b>
Analyse de droit	4	Utile mais pas centrale s'il n'y a pas de conflit.
Praticabilité	4	Les chemins doivent rester accessibles.
Accessibilité	3	Certains accès peuvent être volontairement limités pour protéger les écosystèmes.
Intérêt de liaison	3	Utile pour l'exploitation forestière.
Intérêt patrimonial et touristique	3	Apprécié s'il ne génère pas une surfréquentation.
Intérêt écologique	5	Aspect fondamental.



Carte 11: Pondération "Professionnel forestier", Limbourg

Les résultats montrent une répartition relativement étendue des scores (voir annexe XVII), allant de 26 à 96 avec une moyenne de 56 et une médiane de 55. Ce large éventail traduit la diversité des situations de terrain, certaines portions présentant une forte valeur écologique, d'autres étant plus techniques ou en conflit avec les objectifs du DNF.

Plusieurs scores se distinguent par leur linéaire élevé, traduisant un cumul important de chemins répondant aux attentes du DNF. Le score 35 arrive en tête avec près de 11,6 km de chemins, suivi du score 39 (8,26 km), 56 (3,85 km), 60 (3,57 km), 26 (3,29 km), 37 (3,21 km), 59 (3,00 km), et 43 (3,11 km). Ces tronçons peuvent être interprétés comme particulièrement favorables à une gestion intégrée. Ils combinent souvent accessibilité, praticabilité et qualité écologique suffisante pour permettre une gestion active du territoire tout en contribuant à la trame verte.

On note également l'émergence de nombreux segments aux scores intermédiaires (autour de 50 à 70), témoignant d'un réseau où les compromis entre accessibilité et préservation sont fréquents. Certains tronçons très bien notés (par exemple les scores supérieurs à 80, comme 83 avec 2,51 km ou 80 avec 2,61 km) signalent des chemins potentiellement exemplaires en matière d'intégration écologique et de fonctionnalité pour la gestion forestière. Ces chemins mériteraient d'être valorisés comme maillons forts d'un réseau écologique et logistique.

À l'inverse, certains chemins plus faibles (par exemple le score 30 avec 2,75 km, ou le score 29 avec 120 m) peuvent poser question quant à leur utilité ou leur compatibilité avec les objectifs du DNF. Ils peuvent signaler des tronçons fragmentés, peu écologiques ou difficiles à maintenir dans le réseau public, nécessitant une réévaluation de leur statut ou de leur usage.

Il est bon de noter qu'il n'y a pas de lien entre les scores et la présence d'une zone boisée à proximité.

Cette analyse montre que la perspective du DNF met en lumière des priorités spécifiques mais transversales : la fonctionnalité des chemins ne peut être envisagée sans une attention forte aux écosystèmes traversés. Cette approche contribue à faire émerger une lecture qualitative du réseau, essentielle pour intégrer les enjeux de biodiversité, de gestion forestière et de service public dans une politique cohérente et durable de la voirie vicinale.

## 6.2 Commune de Remicourt

### 6.2.1 Analyse territoriale

La commune de Remicourt est située dans le nord-ouest de la province de Liège, dans l'arrondissement de Waremme. Elle est issue de la fusion, lors de la réforme des communes de 1977, des anciennes entités de Remicourt, Hodeige, Lamine, Momalle et Pousset. Située en Hesbaye liégeoise, Remicourt se caractérise par un relief peu accidenté, composé de vastes plateaux limoneux propices à l'agriculture. Ce paysage ouvert, marqué par de faibles variations d'altitude (entre environ 140 et 180 mètres) (voir annexe XVIII), offre un cadre favorable à une occupation du sol tournée vers la grande culture, en particulier les céréales et les betteraves, caractéristiques de l'agriculture hesbignonne.

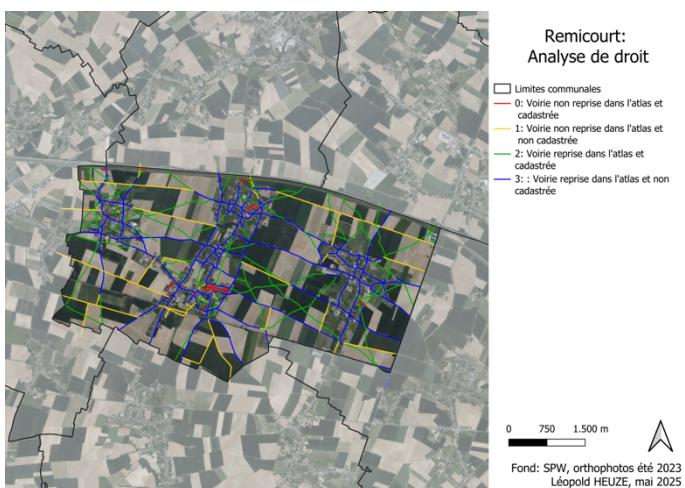
Historiquement, la commune conserve plusieurs éléments patrimoniaux intéressants, témoins de son passé rural. Chaque village possède son noyau ancien, structuré autour d'églises, de fermes en carré et de petites voiries rurales. Si Remicourt n'a pas connu de développement urbain d'envergure, son territoire présente néanmoins un patrimoine bâti qui reflète les évolutions socio-économiques du XIXe et XXe siècles, notamment avec la présence de la ligne de chemin de fer 36, reliant Liège à Bruxelles, et la gare de Remicourt, toujours en service. Cette infrastructure a, sans doute, joué un rôle structurant dans le développement de la commune, facilitant les déplacements pendulaires et l'accessibilité.

Selon les données du Géoportail de la Wallonie, le territoire de Remicourt est majoritairement composé de terres agricoles, avec une faible couverture forestière (voir

annexe XIX). L’urbanisation est concentrée autour des noyaux villageois, qui conservent leur structure traditionnelle tout en accueillant des extensions résidentielles récentes, principalement sous forme de lotissements. La morphologie urbaine reste donc largement influencée par l’armature rurale historique, tout en étant marquée par une périurbanisation.

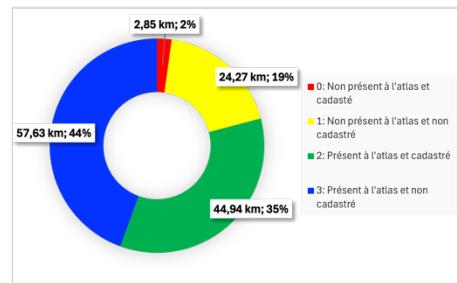
La commune est couverte par le plan de secteur de Huy-Waremme (voir annexe XX), qui constitue le principal outil de planification territoriale. Celui-ci délimite les différentes zones d’affectation du sol, notamment les zones agricoles, d’habitat, d’habitat à caractère rural, ainsi que les zones d’espaces verts. À Remicourt, les zones d’habitat sont relativement étendues autour des anciens villages, tout en préservant la vocation agricole dominante du territoire. Aucun périmètre ADESA n’est présent sur le territoire. Seule une ligne de vue s’y trouve (voir annexe XXI).

### 6.2.2 Analyse de droit



Carte 12: Analyse de droit, Remicourt

Graphique 8: Distribution de l’analyse de droit, Remicourt



La carte en grand format est disponible en annexe XXII.

L’étude juridique du réseau de voiries vicinales à Remicourt, basée sur l’analyse combinée de l’inscription à l’atlas des voiries vicinales et du statut cadastral, met en évidence des disparités notables dans la reconnaissance formelle des chemins. Le réseau communal totalise environ 102,57 km de voiries inscrites à l’atlas, ce qui constitue une reconnaissance historique pouvant servir à leur réintégration dans le domaine public.

Parmi ces tronçons présents à l’atlas, 57,63 km ne disposent pas d’une assiette cadastrée, ce qui témoigne d’une affectation claire et solide au domaine public, assurant une protection juridique forte. Ces chemins, bien répartis sur le territoire communal, s’insèrent à la fois dans les zones de cultures et à la périphérie immédiate des coeurs villageois. Ils complètent souvent

le maillage formé par les voiries non présentes à l'atlas et non cadastrées, en permettant une articulation nord-sud et est-ouest des différents pôles villageois. Ils assurent également la desserte à l'intérieur des villages.

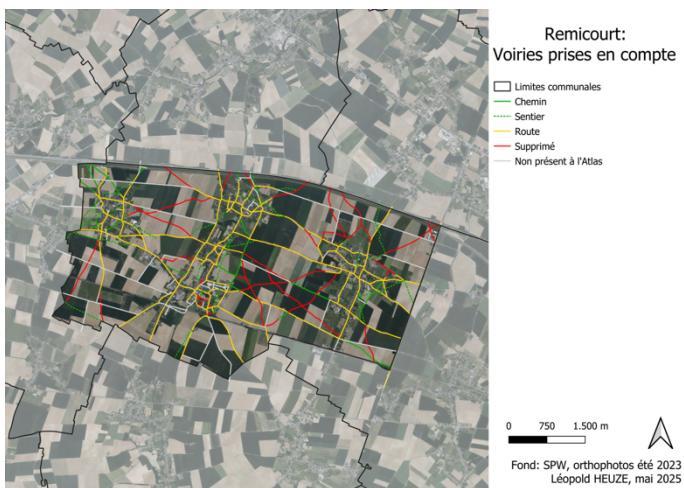
D'un autre côté, 44,94 km de voiries inscrites à l'atlas sont également cadastrées, ce qui implique une superposition avec des parcelles privées et peut engendrer des tensions foncières. Ces chemins forment des tracés rayonnants à partir des centres villageois, traversant les prairies et les zones de cultures attenantes. Leur organisation spatiale témoigne d'un réseau hérité, structurant, mais aujourd'hui en partie fragmenté de par les opérations de remembrement. Leur statut cadastral compromet leur protection juridique, bien que leur lisibilité territoriale reste forte.

En complément, 27,12 km de voiries ne figurent pas à l'atlas. Parmi elles, 24,27 km sont cadastrées. Ces segments se localisent prioritairement dans ou autour des centres des villages, où ils desservent des habitations, surtout au sein de lotissements récents ou de développements urbanistiques postérieurs à l'établissement de l'atlas. Ces chemins, bien qu'utiles pour la circulation locale, souffrent d'un déficit de reconnaissance historique et leur statut juridique reste incertain.

Les 2,85 km restants correspondent à des voiries non présentes à l'atlas et non cadastrées (domaine public). Il s'agit de tracés rectilignes, souvent longs, qui traversent les grandes parcelles cultivées et relient les zones agricoles aux centres bâts. Leur orientation est marquée par une structuration en quadrillage, majoritairement est-ouest, caractéristique des tracés issus du remembrement rural. Ces voiries, bien qu'absentes de l'atlas et non dotées d'une assiette cadastrale claire, jouent un rôle majeur dans la structuration actuelle du territoire agricole en offrant une connectivité importante entre les différents secteurs d'exploitation.

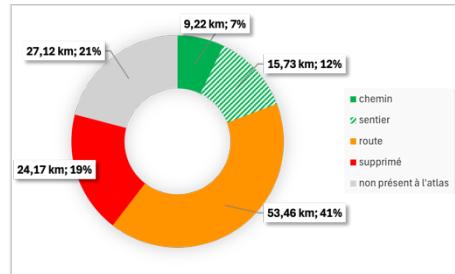
Ainsi, à Remicourt, l'analyse de droit révèle une structuration du réseau fortement influencée par les opérations de remembrement, combinée à un développement urbanistique à l'intérieur et autour des noyaux villageois. L'organisation spatiale des différentes catégories juridiques de voiries traduit une coexistence entre un réseau hérité de l'atlas, souvent morcelé ou partiellement déclassé, et des tracés plus récents, généralement fonctionnels mais faiblement encadrés juridiquement.

### 6.2.3 Analyse de fait



Carte 13: Voiries prises en compte, Remicourt

Graphique 9: Distribution des voiries prises en compte, Remicourt



La carte en grand format est disponible en annexe XXIII.

Dans le cas de la commune de Remicourt, l'analyse de fait révèle une évolution marquée du réseau vicinal. Sur l'ensemble des voiries reprises à l'atlas (102,57 km), 53,46 km sont devenues des routes. Ces tronçons correspondent principalement aux voiries intégrées dans les tissus villageois eux-mêmes, assurant les circulations internes, ainsi qu'aux routes principales reliant les différentes entités de la commune selon des axes structurants orientés est-ouest et nord-sud. Ce basculement fonctionnel témoigne de l'absorption progressive du réseau vicinal par les dynamiques de modernisation routière (via le remembrement) et d'urbanisation.

À cela s'ajoutent 24,17 km qui ont été supprimés de manière légale (cette donnée est issue du relevé effectué par l'asbl chemin.be). Les tronçons concernés par ces suppressions sont, pour la plupart, des liaisons secondaires ne suivant pas les grands axes du maillage actuel. Autrefois, ces voiries reliaient les villages entre eux par des trajets plus directs et moins géométriques. Leur disparition a ainsi contribué à une rationalisation du réseau au profit de tracés rectilignes ou intégrés aux infrastructures existantes, mais au prix d'une réduction de la capillarité locale. La suppression de ces segments, parfois sans voie de remplacement, a engendré une perte de diversité dans les itinéraires et une diminution du potentiel de mobilité douce.

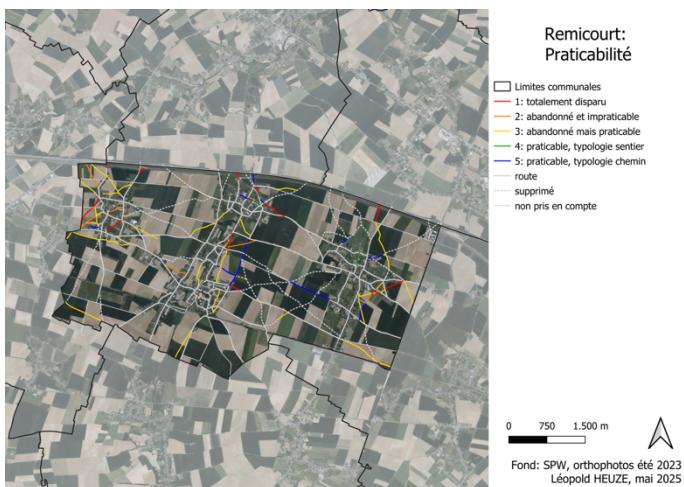
En tenant compte de ces modifications, seuls 9,22 km de chemins et 15,73 km de sentiers inscrits à l'atlas conservent encore leur vocation vicinale d'origine. Les sentiers, bien que peu nombreux à l'échelle du territoire, permettent de maintenir des liaisons fines entre les noyaux villageois les plus proches. Certains assurent également une desserte interne au sein des villages, renforçant ainsi la perméabilité piétonne. Quelques-uns traversent des espaces

cultivés, mais leur linéaire reste limité, et leur usage se heurte souvent à des discontinuités liées à des clôtures, labours ou obstacles divers.

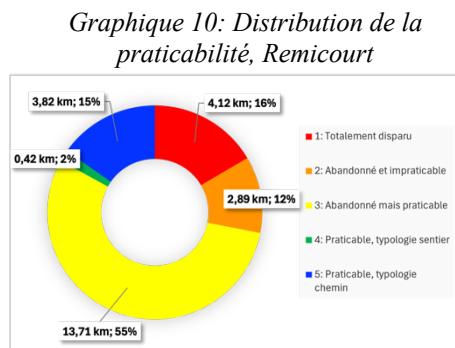
Les chemins sont en nombre très restreint. Quelques tronçons subsistent à la périphérie des entités villageoises, où ils desservent des zones agricoles ou des prairies. D'autres chemins tentent d'assurer une continuité inter-villageoise, mais leur tracé n'est généralement pas complet : ils sont prolongés, dans la majorité des cas, par des voiries non présentes à l'atlas, souvent issues du remembrement, qui reprennent leur direction initiale sous forme de lignes droites. Ces prolongements forment ainsi un maillage rectiligne typique de l'organisation parcellaire post-remembrement, sans pour autant compenser la diversité et la souplesse des tracés plus anciens aujourd'hui disparus.

Par ailleurs, 27,12 km de voiries identifiées sur le territoire communal ne figurent pas à l'atlas. Celles-ci, bien qu'existantes physiquement ou par usage, ne bénéficient pas de la même reconnaissance historique ou juridique que les voiries inscrites dans l'atlas.

#### 6.2.3.1 Praticabilité



Carte 14: Praticabilité des chemins et sentiers, Remicourt



La carte en grand format est disponible en annexe XXIV.

À Remicourt, la majorité des voiries vicinales se trouve dans un état de dégradation plus ou moins avancée. Une part non négligeable du réseau, représentant 4,12 km, a totalement disparu, sans qu'aucune trace ne subsiste sur le terrain. Ces disparitions sont principalement observées dans les secteurs urbanisés, où des constructions (habitations, lotissements ou bâtiments agricoles) ont été implantées directement sur l'assiette d'anciens chemins, rendant toute réhabilitation sur le tracé exact impossible. Ce phénomène est particulièrement visible à proximité immédiate des coeurs villageois.

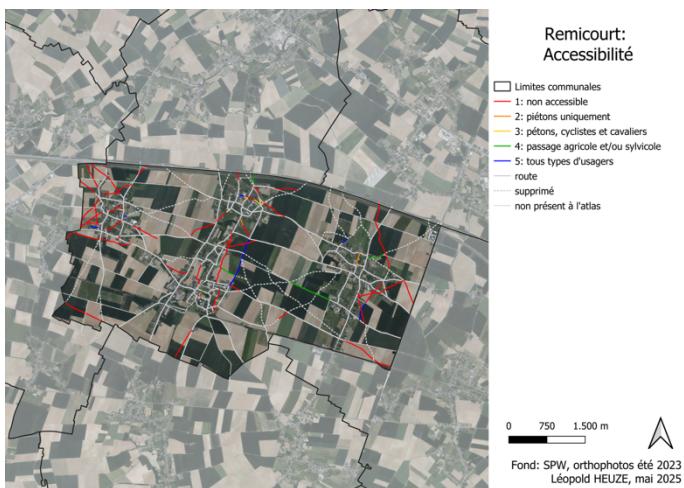
À cela s'ajoutent 2,89 km de chemins abandonnés et devenus impraticables, dont le tracé reste néanmoins encore perceptible. Ces tronçons, bien qu'encore repérables, ne peuvent plus être empruntés. La plupart se situent dans les prairies en bordure ou au sein même des villages en étant accaparés par des habitants, ou encore dans des champs labourés, et sont aujourd'hui entièrement inaccessibles. Les clôtures et le labour contribuent à l'effacement progressif du maillage ancien en empêchant tout usage collectif.

Une part plus significative, soit 13,71 km, correspond à des chemins abandonnés mais encore praticables. Ces tronçons, souvent envahis par la végétation ou dégradés, restent franchissables. Ils sont principalement situés à la jonction entre les zones résidentielles et les espaces agricoles, et desservent encore certaines parcelles, bien que leur usage soit aujourd'hui marginal. Leur réactivation dans un projet de mobilité douce ou de valorisation paysagère supposerait un effort d'entretien et de signalisation.

Les voiries pleinement praticables sont en revanche très rares. Seuls 0,42 km présentent les caractéristiques d'un sentier praticable (avec une largeur inférieure à un mètre) et 3,82 km correspondent à des chemins praticables (avec une largeur supérieure à un mètre). Ces chemins relient les champs aux villages ou prolongent la trame viaire au-delà des zones bâties. Les deux seuls sentiers encore fonctionnels se trouvent entièrement à l'intérieur des villages. Ils assurent de courtes connexions piétonnes entre quartiers, mais ne jouent aucun rôle structurant à l'échelle communale.

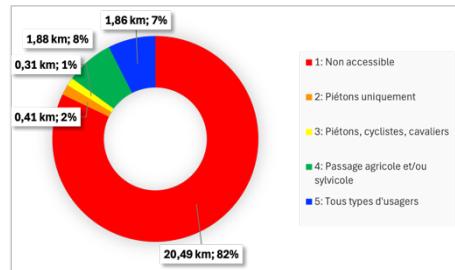
Ce faible volume de voiries vicinales en bon état met en évidence un recul marqué de la possibilité de l'usage public des chemins et de l'entretien du réseau vicinal sur le territoire de Remicourt. Contrairement aux routes, qui relient les différentes entités communales avec un maximum d'une à deux liaisons par paire de villages, les voiries restantes ne suffisent pas à recréer un maillage secondaire efficace.

### 6.2.3.2 Accessibilité pour les différents usagers



Carte 15: Accessibilité pour les différents usagers, Remicourt

Graphique 11: Distribution de l'accès pour les différents usagers, Remicourt



La carte en grand format est disponible en annexe XXV.

À Remicourt, l'accès pour le réseau vicinal reste globalement très limité, ce qui réduit fortement ses potentialités en matière de mobilité douce ou d'usages multiples. Une large majorité des tronçons, soit 20,49 km, sont aujourd'hui inaccessibles, quel que soit le type d'usager. Ce constat rejoint celui de la praticabilité, révélant un réseau largement abandonné ou effacé du paysage. Ces chemins sont, pour la plupart, soit totalement disparus, soit abandonnés depuis plusieurs décennies. Après contact avec le commissaire voyer, il a été confirmé que la majorité de ces tronçons avaient fait l'objet d'une procédure officielle de suppression. Toutefois, les documents en question ne sont pas librement accessibles en ligne. Pour les autres tronçons, bien que leur statut ne soit pas clairement documenté, il est vraisemblable qu'ils aient également été supprimés légalement, les pièces justificatives ayant été perdues ou archivées localement sans numérisation. Cette opacité administrative complique fortement toute tentative de clarification du statut des chemins inaccessibles.

Dans les sections encore empruntables, seuls 0,41 km sont réservés à la circulation piétonne exclusive, ce qui reflète la faible disponibilité d'aménagements destinés à la promenade ou aux déplacements non motorisés. Ces segments se trouvent exclusivement à l'intérieur des noyaux villageois et assurent des connexions de proximité entre quartiers ou équipements. Ils correspondent à d'anciens sentiers conservés ponctuellement dans la trame bâtie, mais sans prolongement fonctionnel vers les espaces ouverts.

De manière marginale, 0,31 km sont accessibles aux piétons, cyclistes et cavaliers. Ces tronçons, bien que rares, présentent une largeur suffisante et un état de surface tolérable pour

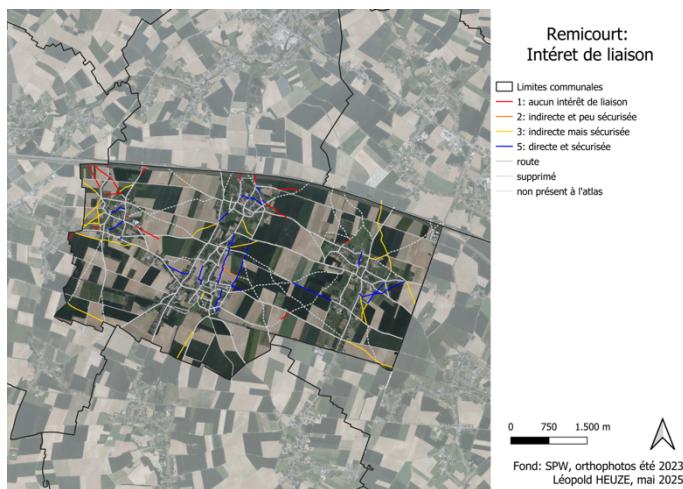
permettre un usage modéré par des usagers non motorisés. Leur localisation, également au sein des entités villageoises, limite leur portée fonctionnelle dans une logique de maillage territorial.

Un peu plus de potentiel est observé pour les usages agricoles, avec 1,88 km de chemins accessibles à ces véhicules spécifiques. Ces voiries, souvent issues du remembrement, relient les parcelles cultivées aux abords immédiats des villages. Leur fonction est essentiellement logistique, en facilitant l'accès aux terres depuis les exploitations. Elles ne présentent toutefois pas de caractère structurant au-delà de cette fonction utilitaire.

Enfin, seuls 1,86 km de voiries vicinales présentent une accessibilité complète, permettant le passage de tous les types d'usagers, y compris les voitures. En réalité, ces tronçons correspondent à des routes à part entière, parfois peu fréquentées mais toujours intégrées à la circulation automobile.

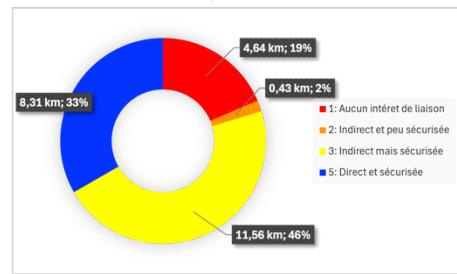
Ce faible linéaire de voiries polyvalentes, combiné à la forte proportion de chemins inaccessibles, témoigne d'une marginalisation progressive du réseau vicinal à Remicourt. L'accessibilité y est fragmentée et polarisée autour des fonctions agricoles et automobiles, au détriment des mobilités douces ou des usages récréatifs.

#### 6.2.3.3 Cote d'intérêt de liaison



Carte 16: Intérêt de liaison, Remicourt

Graphique 12: Distribution de l'intérêt de liaison, Remicourt



La carte en grand format est disponible en annexe XXVI.

L'analyse de l'intérêt de liaison des voiries vicinales à Remicourt permet de dégager des tendances claires quant à leur capacité à connecter les pôles d'intérêt de manière efficace et sécurisée. Une portion de 4,64 km du réseau ne présente aucun intérêt de liaison. Ces segments, souvent isolés ou terminant en cul-de-sac, ne participent pas à la structuration d'un maillage fonctionnel. Certains ont perdu toute pertinence à la suite de constructions ayant

empiété sur leur tracé d'origine. D'autres, bien qu'encore visibles, ne relient aucun pôle d'habitat, d'activité ou d'équipement, et leur usage potentiel est donc fortement limité. Cette absence de connexité fonctionnelle reflète le morcellement progressif du réseau suite aux opérations d'urbanisation ou à la disparition de chemins non réaffectés.

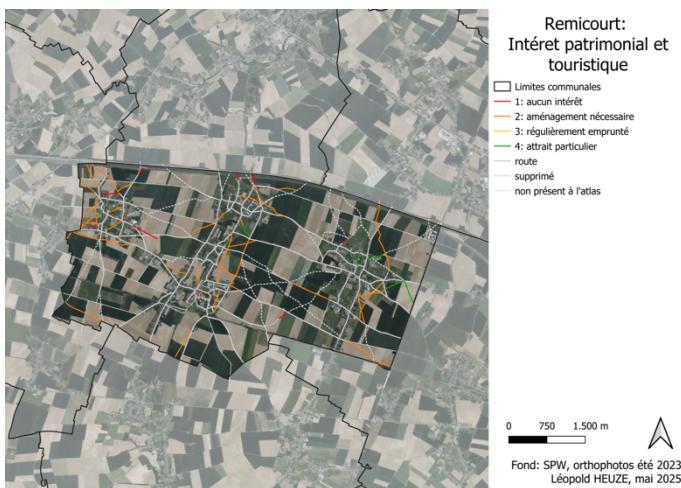
En revanche, 8,31 km de voiries offrent un tracé à la fois direct et sécurisé, ce qui constitue un potentiel évident pour la promotion de la marche et du vélo. Ces liaisons, principalement situées à travers les grandes zones agricoles ouvertes, assurent une continuité entre les noyaux villageois, tout en évitant les infrastructures routières à trafic motorisé. Leur localisation en milieu cultivé leur confère un caractère linéaire et dégagé, souvent hérité du remembrement. Ces segments sont particulièrement favorables à un usage doux, à condition d'une signalisation claire et d'un entretien régulier.

Un linéaire de 11,56 km remplit également une fonction de liaison, bien que de manière indirecte. Ces segments empruntent des itinéraires secondaires ou des tracés parfois sinueux, mais demeurent sécurisés pour les usagers faibles. Leur rôle est complémentaire, permettant de renforcer le maillage existant et de proposer des alternatives viables à la circulation automobile, notamment pour les déplacements de proximité.

À noter qu'aucun segment n'a été identifié comme assurant une liaison directe mais peu sécurisée, ce qui tend à indiquer une certaine cohérence dans l'implantation des voiries vicinales encore en usage. Enfin, seuls 0,43 km correspondent à des liaisons indirectes et peu sécurisées, offrant un intérêt limité dans l'état actuel mais pouvant représenter une opportunité d'amélioration ciblée.

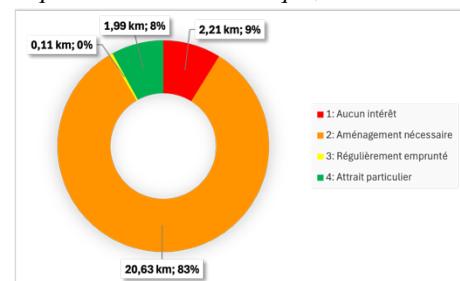
L'ensemble de ces résultats souligne l'existence d'un réseau encore partiellement structurant, dont les segments les plus performants traversent les espaces cultivés à distance des zones résidentielles. À l'inverse, les tronçons sans intérêt de liaison, souvent résiduels ou fragmentés, illustrent les conséquences de l'urbanisation dispersée et des suppressions ponctuelles de voiries non compensées.

#### 6.2.3.4 Intérêt patrimonial et touristique



Carte 17: *Intérêt patrimonial et touristique, Remicourt*

Graphique 13: *Distribution de l'intérêt patrimonial et touristique, Remicourt*



La carte en grand format est disponible en annexe XXVII.

L'évaluation de l'intérêt patrimonial et touristique du réseau vicinal de Remicourt révèle un potentiel globalement limité, bien que quelques éléments ressortent. Une grande majorité des chemins et sentiers, représentant 20,63 km, pourraient toutefois présenter un intérêt si des aménagements spécifiques étaient entrepris. Il s'agit de voiries qui, en l'état actuel, ne sont pas mises en valeur mais qui pourraient, à terme, être intégrées dans des circuits de promenade. Un bon nombre de ces tronçons traversent des paysages agricoles ouverts ou des périphéries proches des villages, où l'ajout d'échaliers, de signalétique ou de mobilier léger (bancs, panneaux explicatifs) permettrait de renforcer leur attractivité.

Actuellement, 2,21 km de chemins ne présentent aucun attrait particulier sur le plan touristique ou patrimonial. Ces segments se trouvent généralement en cul-de-sac, à proximité directe de l'autoroute, en périphérie des villages, ce qui réduit considérablement leur potentiel de valorisation.

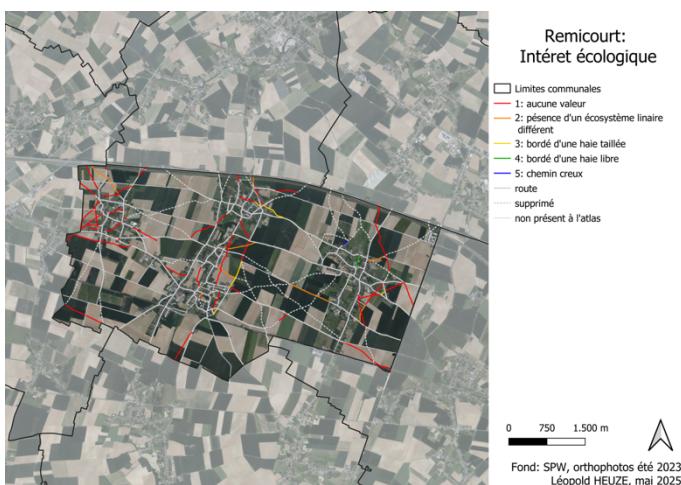
À l'inverse, 1,99 km du réseau offrent un attrait spécifique, que ce soit par la qualité du paysage traversé, la présence d'éléments patrimoniaux notables ou un environnement naturel remarquable. Ces tronçons se situent principalement en périphérie immédiate des noyaux villageois. Ils longent des fermes en carré typiques de la Hesbaye, à des chapelles ou à des croix, qui constituent des repères identitaires forts dans le paysage. Bien qu'ils ne soient pas actuellement balisés, ces chemins pourraient être valorisés au sein de circuits de proximité mettant en avant le patrimoine rural.

Toutefois, la fréquentation effective des chemins reste marginale. Seuls 0,11 km semblent régulièrement empruntés par des promeneurs, cavaliers ou cyclistes sans faire partie

d'un circuit reconnu. Enfin, aucun chemin ou sentier vicinal de la commune n'est actuellement intégré à un itinéraire balisé officiel (GR, réseau de points-nœuds, promenade communale, etc.), ce qui limite aujourd'hui leur visibilité et leur fonction touristique.

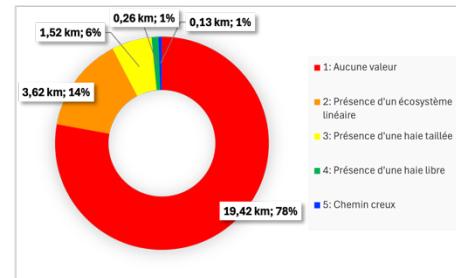
Il est à noter que, bien que le site internet de la commune de Remicourt mentionne l'existence de plusieurs balades balisées, aucun balisage n'a été observé sur le terrain lors de la visite. Cette information a été consultée a posteriori de la phase d'observation, ce qui laisse supposer soit une disparition des balises, soit une absence d'entretien et de signalétique effective sur le terrain. Ce constat renforce l'idée d'un décalage entre les intentions affichées et la réalité concrète du réseau de promenades.

#### 6.2.3.5 Intérêt écologique



Carte 18: Intérêt écologique, Remicourt

Graphique 14: Distribution de l'intérêt écologique, Remicourt



La carte en grand format est disponible en annexe XXVIII.

L'analyse de l'intérêt écologique des voiries vicinales à Remicourt révèle une faible contribution globale du réseau à la trame verte ou aux continuités écologiques locales. La majorité des tronçons, soit 19,42 km, n'apportent aucune valeur écologique spécifique. Ces chemins, situés majoritairement en milieu agricole, traversent de grandes parcelles de culture intensive sans qu'aucun linéaire végétalisé ne vienne différencier leur tracé.

En contraste, 3,62 km de voiries présentent un écosystème linéaire différent du milieu environnant. Il s'agit principalement de chemins traversant les champs mais bordés d'une bande enherbée.

En ce qui concerne la végétation structurée, seuls 1,52 km de linéaires sont bordés d'une haie taillée. Elles se localisent principalement à l'intérieur des villages ou en périphérie immédiate.

Un seul segment (260 m), situé à proximité directe de l'église du village de Momalle, est bordé d'une haie libre. Ce linéaire, bien que très court, présente une structure spontanée et moins entretenue.

Enfin, la commune ne compte qu'un seul chemin creux identifié (130 m), également situé à Momalle. Sa présence semble résulter d'un remblaiement des parcelles voisines visant à aplanir les champs.

En somme, l'intérêt écologique du réseau vicinal de Remicourt demeure marginal, tant par la rareté des structures végétalisées que par le caractère fonctionnel et rationalisé du maillage hérité du remembrement. Quelques éléments ponctuels subsistent toutefois et pourraient être valorisés dans une optique de diversification paysagère ou de renforcement des corridors écologiques.

#### 6.2.4 Enquêtes auprès des propriétaires et utilisateurs des chemins

Les entretiens réalisés auprès de différents usagers des chemins communaux de Remicourt ont permis de faire émerger trois profils types ayant chacun une perception distincte des critères de valorisation et de hiérarchisation des chemins. Ces regards multiples permettent d'établir des pondérations différenciées pour la matrice de classement. Ces entretiens anonymisés sont consultables en annexe XXIX.

Le premier profil est celui du promeneur, usager principalement à pied ou à vélo, qui valorise les chemins pour leurs qualités de détente, de cadre de vie et de paysage. Pour ce type d'usager, la praticabilité est le critère prioritaire : un chemin doit pouvoir être utilisé en toute saison, sans se retrouver impraticable à cause de la boue, des flaques ou des obstacles. L'accessibilité vient en second, car les promeneurs privilégiennent des itinéraires facilement atteignables depuis les centres de vie. Le caractère patrimonial et touristique des chemins (présence de chapelles, bancs, points de vue, etc.) est également important, car il renforce l'agrément de la balade. En revanche, les critères juridiques ou écologiques sont moins souvent évoqués de manière explicite dans ce type de discours, bien qu'ils soient sous-jacents à certaines préoccupations (comme la disparition ou la privatisation de chemins).

Le second profil est celui de l'agriculteur, dont l'approche est plus fonctionnelle. Il accorde une grande importance à la liaison, c'est-à-dire à la capacité des chemins à relier différentes parties du territoire agricole de manière logique et efficace. La praticabilité est également fondamentale pour permettre le passage des engins agricoles. L'aspect juridique est perçu comme essentiel, notamment pour faire face à des cas de fermeture ou d'appropriation

de chemins communaux, ou encore à certaines incivilités. Les dimensions patrimoniales et écologiques, en revanche, sont considérées comme secondaires ou périphériques dans ce discours, même si quelques éléments liés à la propriété ou à la sécurité peuvent être mentionnés.

Le troisième profil correspond à celui d'un professionnel gestionnaire, tel qu'un agent du Département de la Nature et des Forêts (DNF), qui aborde les chemins avec une double préoccupation de gestion publique et d'usage raisonné. Pour ce type d'acteur, l'aspect juridique est fondamental : il est nécessaire de clarifier le statut des chemins, de mettre à jour les atlas, et de garantir leur caractère public. Les critères de praticabilité et d'accessibilité sont également fortement valorisés, notamment dans une logique d'entretien, de sécurité et de gestion durable. La liaison entre entités géographiques ou vers des éléments structurants du territoire (espaces verts, massifs boisés, hameaux) est vue comme stratégique. L'écologie, bien qu'un peu moins mise en avant que les aspects techniques, est néanmoins présente, notamment à travers la volonté de maintenir un maillage naturel cohérent et accessible. Le patrimoine, enfin, est valorisé lorsque des éléments remarquables s'inscrivent dans un usage collectif, mais il n'est pas une priorité.

Ces trois grilles de lecture permettent de souligner la richesse des usages et des attentes autour des chemins communaux, mais aussi la difficulté de pondérer une matrice de manière unique. En fonction des objectifs poursuivis par la commune (mise en valeur touristique, soutien au monde agricole, maintien de la biodiversité, sécurisation juridique...), les pondérations pourront être adaptées pour orienter les priorités d'intervention.

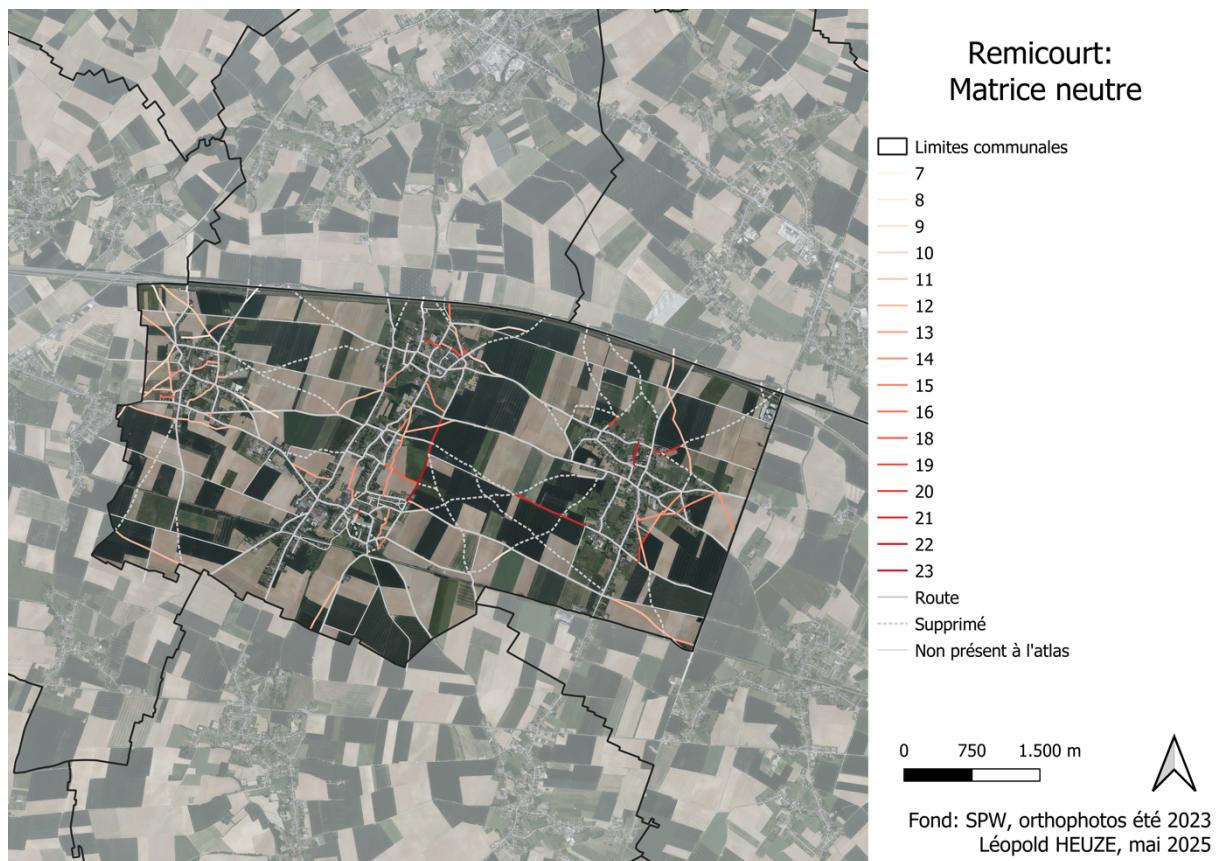
#### **6.2.5 Cotation des chemins de la commune grâce à la matrice pondérée**

Trois points de vue distincts vont être simulés dans la matrice de classement des chemins : celui du promeneur, de l'agriculteur et du gestionnaire public. Chacun de ces profils attribue des poids différents aux critères d'évaluation, en fonction de ses usages, besoins et priorités.

En annexe XXX se trouve la matrice et sa carte (grand format) associée pour laquelle la pondération de tous les critères a été fixée à 1. Elle permet de visualiser les résultats en l'absence de toute pondération.

L'application de la matrice non pondérée à la commune de Remicourt, où chaque critère se voit attribuer un poids égal (valeur de 1), permet d'obtenir une évaluation neutre et équitable de l'ensemble des chemins et sentiers présents dans l'atlas. Cette approche, en traitant tous les

critères de manière uniforme, fournit une vision brute du réseau, indépendamment des préférences locales ou des enjeux territoriaux spécifiques.



Carte 19: Matrice neutre, Remicourt

En excluant les routes, les chemins supprimés et ceux absents de l'atlas, la longueur totale des chemins et sentiers ayant toujours leur vocation vicinale atteint 25,63 km. Bien que cette portion soit restreinte, elle constitue tout de même une base pour l'analyse qualitative du maillage vicinal à l'échelle communale. La distribution des résultats va de 7 à 23, la moyenne est de 13,5 et la médiane de 12.

La distribution des scores montre une forte disparité dans la représentation des longueurs par classe. Le score 12 domine nettement avec 8,80 km, représentant plus du tiers de la longueur totale évaluée, suivi par le score 14 (3,92 km) et le score 10 (2,49 km). Ces scores intermédiaires traduisent une présence notable de chemins répondant à une part moyenne des critères retenus. Ces chemins se trouvent en majorité en périphérie des zones urbanisées. À l'inverse, certaines classes sont peu représentées, voire inexistantes, comme le score 17 qui n'est associé à aucun tronçon. Les scores les plus bas (7 à 9), présents principalement à Pousset,

ainsi que les plus élevés (21 à 23) (entre Lamine, Remicourt et Momalle) sont faiblement présents, chacun représentant moins de 2 km.

Cette répartition suggère que le réseau de Remicourt est majoritairement constitué de chemins présentant une valeur d'usage et un potentiel modéré, sans exceller ni faillir complètement aux critères d'évaluation. Ce profil peut être interprété comme un signe de stabilité ou d'homogénéité fonctionnelle du réseau, tout en mettant en évidence les segments à fort potentiel de valorisation, notamment ceux obtenant les meilleurs scores (21 à 23).

Il n'y a pas de distribution particulière des scores sur le territoire. Cependant, la majorité des chemins ayant un score inférieur à 13 se situe dans et aux alentours de Pousset. Et par conséquent ce même village possède très peu de tronçons supérieurs à la moyenne.

Cette analyse non pondérée constitue un point de départ essentiel pour orienter les politiques de gestion et d'aménagement. Elle permet d'identifier les tronçons les plus prometteurs sur une base neutre, avant de croiser ces données avec l'analyse pondérée tenant compte des enjeux spécifiques identifiés lors des enquêtes de terrain.

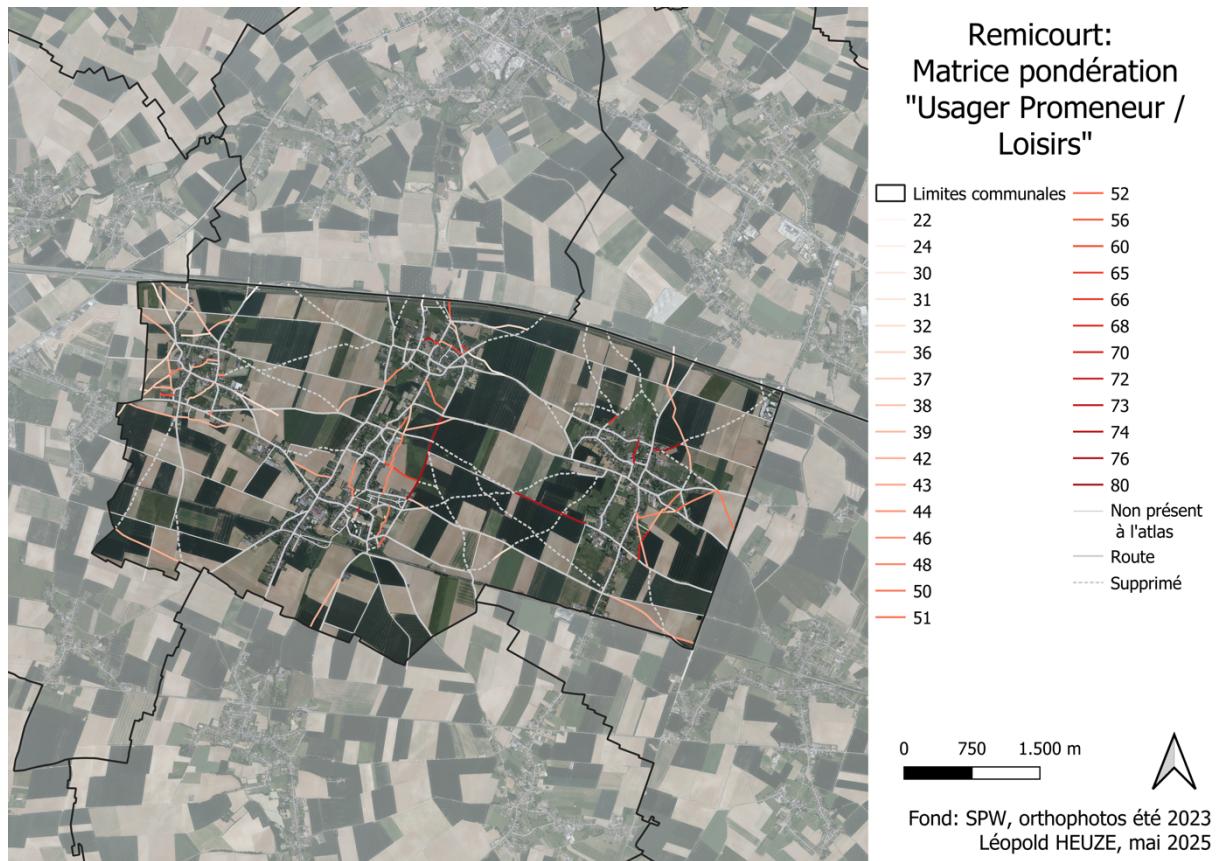
#### 6.2.5.1 Pondération "Usager Promeneur/Loisirs"

L'analyse des résultats issus de la matrice pondérée du point de vue des promeneurs de Remicourt met en évidence la manière dont ces usagers évaluent la qualité des chemins en fonction de critères spécifiques (voir annexe XXXI). Les pondérations attribuées reflètent leurs priorités. La praticabilité (pondération 5) arrive en tête, traduisant l'importance d'un chemin bien entretenu et utilisable toute l'année. L'accessibilité (4) et l'intérêt patrimonial et touristique (4) suivent de près, confirmant l'intérêt des promeneurs pour des chemins facilement accessibles et agrémentés d'éléments attractifs. L'intérêt de liaison (3), l'analyse de droit (2) et l'intérêt écologique (2) sont jugés moins déterminants dans cette perspective.

*Tableau 6: Pondération "Usager Promeneur/Loisirs", Remicourt*

<b>Critère :</b>	<b>Pondération :</b>	<b>Justification</b>
Analyse de droit	2	Moins connu ou compris, donc peu prioritaire dans cette perspective.
Praticabilité	5	Les chemins doivent être praticables toute l'année (éviter les nids-de-poule, la boue, ...).
Accessibilité	4	Les promeneurs cherchent des chemins facilement accessibles.

Intérêt de liaison	3	Moins prioritaire, sauf s'il s'agit de relier des endroits intéressants.
Intérêt patrimonial et touristique	4	Présences d'éléments comme des vierges, des chapelles, ...
Intérêt écologique	2	Sensible, mais rarement mentionné explicitement.



Carte 20: Pondération "Usager Promeneur / Loisirs", Remicourt

Les résultats obtenus à Remicourt révèlent une plage de scores allant de 22 à 80 mais avec une forte concentration autour de certaines valeurs. La moyenne est de 46,5 et la médiane de 42. Plusieurs scores intermédiaires (comme 23, 25 à 29, 33 à 35, ou encore 40 et 41) ne sont associés à aucun tronçon, ce qui témoigne d'une certaine discontinuité dans la distribution des critères et peut refléter une homogénéité relative du réseau articulée autour de quelques types dominants de chemins.

L'analyse par tranches de scores met en lumière plusieurs tendances significatives. Le score le plus représenté est celui de 42, avec une longueur cumulée de 7,1 km, ce qui en fait le groupe de chemins les plus valorisés dans le réseau selon les promeneurs. Ils sont localisés en périphérie des zones habitées et traversent les cultures. Ils sont suivis par d'autres scores bien

représentés, notamment : 48 points pour 2,73 km, 32 points pour 2,43 km, 38 points pour 2,16 km et 74 points pour 0,97 km.

Ces pics de fréquence traduisent un attrait particulier pour des chemins présentant un équilibre entre praticabilité, accessibilité et intérêt patrimonial, sans nécessairement exceller dans tous les critères.

À l'inverse, les chemins très mal notés sont rares. Seuls quelques tronçons obtiennent des scores aussi faibles que 22 ou 24, pour des longueurs cumulées très limitées (respectivement 0,45 km et 0,07 km). Cela suggère que peu de chemins soient perçus comme réellement totalement inadaptés à la promenade. De même, les scores très élevés sont également peu fréquents. Si des chemins obtiennent jusqu'à 80 points, leur longueur cumulée reste limitée à 0,57 km, ce qui tend à indiquer que les tronçons d'excellence sont rares, mais bien identifiables.

En somme, cette répartition démontre une valorisation très disparate du réseau vicinal de Remicourt selon les promeneurs. Elle permet d'identifier les tronçons qui méritent d'être préservés et valorisés en priorité (notamment ceux autour des scores de 42 à 48), tout en soulignant l'existence de segments moins attractifs où des actions ciblées de remise en état pourraient être envisagées pour améliorer l'expérience de promenade.

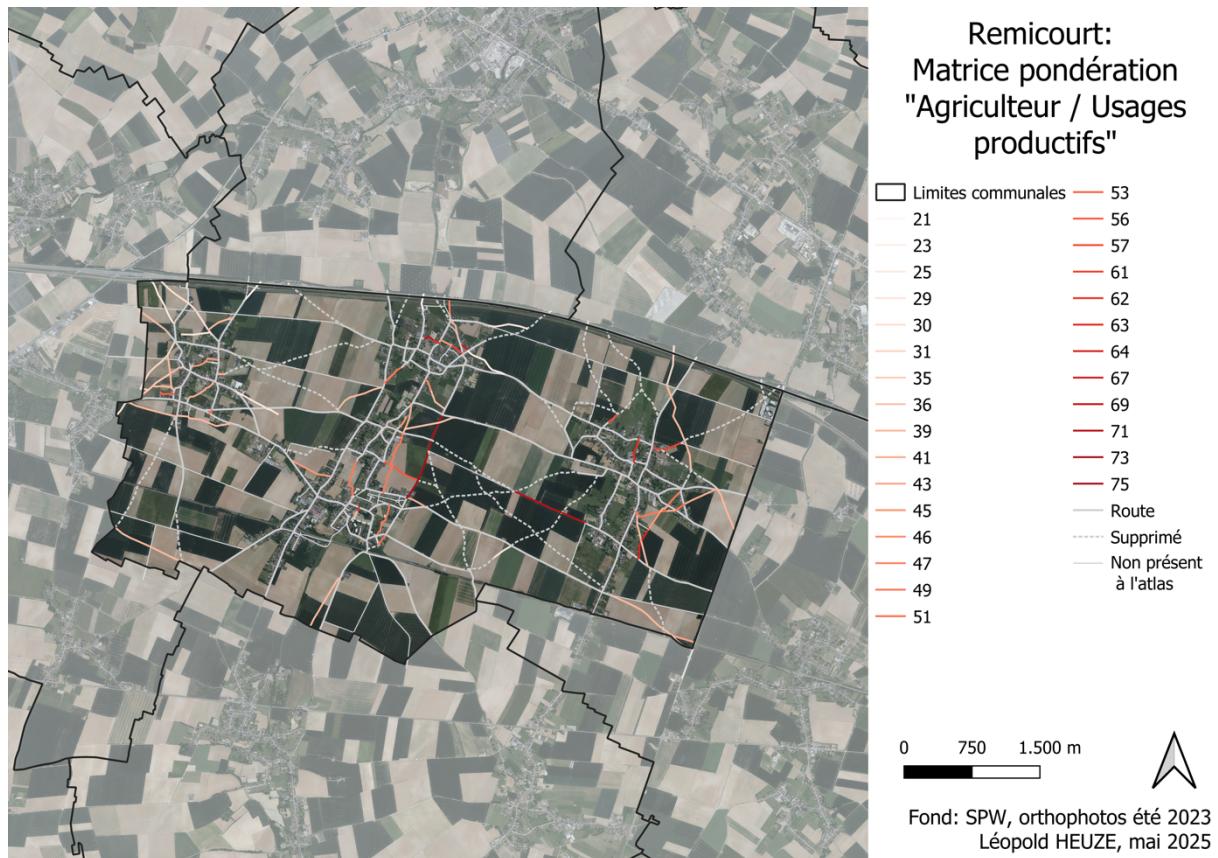
#### 6.2.5.2 Pondération "Agriculteur/Usages productifs"

L'analyse des résultats issus de la matrice pondérée du point de vue des agriculteurs de Remicourt met en évidence une vision essentiellement fonctionnelle du réseau de chemins vicinaux, centrée sur les usages professionnels liés à l'exploitation agricole (voir annexe XXXII). Les pondérations attribuées dans cette matrice traduisent les priorités de ces usagers. L'intérêt de liaison, avec une pondération maximale de 5, se démarque nettement, soulignant l'importance accordée à la continuité du réseau pour les charrois et les déplacements entre les parcelles. La praticabilité et l'analyse de droit, toutes deux pondérées à 4, occupent également une place essentielle. Pour les agriculteurs, un chemin doit pouvoir supporter le passage d'engins lourds en toutes saisons, mais il doit également être juridiquement clair afin d'éviter les conflits liés à des privatisations ou à des interprétations divergentes sur les droits de passage. L'accessibilité, pondérée à 3, est jugée utile mais dans une moindre mesure, probablement en raison d'une connaissance fine du territoire qui rend certains chemins accessibles de manière implicite. L'intérêt écologique, à peine valorisé (pondération 1), n'est pris en compte que dans la mesure où il peut influer sur l'entretien ou être lié à la présence de

déchets. L'intérêt patrimonial et touristique, jugé non pertinent (pondération 0), est totalement écarté par ce profil d'usagers.

Tableau 7: Pondération "Agriculteur/Usages productifs", Remicourt

Critère :	Pondération :	Justification
Analyse de droit	4	Les problèmes de privatisation ou de malentendus nécessitent une clarification légale.
Praticabilité	4	Nécessaire pour le passage agricole.
Accessibilité	3	Utile mais surtout pour les charrois agricoles.
Intérêt de liaison	5	Importance des chemins comme réseau de transit agricole.
Intérêt patrimonial et touristique	0	Non pertinent pour les agriculteurs.
Intérêt écologique	1	Préoccupation pour les déchets mais sinon peu évoqué.



Carte 21: Pondération "Agriculteur/Usages productifs", Remicourt

L’application de cette pondération à l’ensemble des chemins de la commune permet de générer une distribution des scores qui reflète l’évaluation du réseau selon une logique utilitaire. Les scores obtenus varient de 21 à 75, avec une concentration notable autour de quelques valeurs spécifiques. La moyenne est de 43,5 et la médiane de 39. Le score de 39 constitue un pic majeur avec une longueur cumulée de 7,95 kilomètres, ce qui en fait la classe la plus représentée dans le réseau du point de vue agricole. Il s’agit probablement de chemins qui allient une bonne praticabilité à une fonction de liaison efficace, tout en étant correctement définis sur le plan juridique. Plusieurs autres scores intermédiaires connaissent une présence significative. Ainsi, les chemins notés 49 totalisent 2,50 kilomètres, ceux notés 41 atteignent 1,82 kilomètre, tandis que les scores de 31, 45 et 29 enregistrent respectivement 1,38 kilomètre, 1,28 kilomètre et 1,68 kilomètre. Cette répartition témoigne d’un réseau structuré autour de quelques types récurrents de chemins agricoles, souvent utilisés dans des conditions similaires.

À l’inverse, les scores les plus faibles, comme 21, 23, 25 ou 30, sont associés à des longueurs cumulées plus réduites, comprises entre 0,4 et 0,8 kilomètre. Ces chemins semblent perçus comme peu adaptés aux usages agricoles, en raison d’un mauvais état, d’un accès restreint ou d’une incertitude juridique. On note également que certains scores élevés, comme le score maximal de 75, ne correspondent qu’à de très courts tronçons, ici 0,57 kilomètre. Cela suggère que les chemins considérés comme particulièrement performants par les agriculteurs sont rares et isolés, probablement localisés dans des zones où les conditions d’usage sont optimales. Par ailleurs, une grande partie des scores intermédiaires ne sont associés à aucun chemin. L’absence de valeurs entre 32 et 38 ou encore entre 50 et 54 témoigne d’une discontinuité dans les combinaisons de critères rencontrées sur le terrain. Cela peut refléter une forme d’homogénéité dans les usages agricoles ou encore une segmentation claire entre les tronçons bien adaptés et ceux qui le sont beaucoup moins.

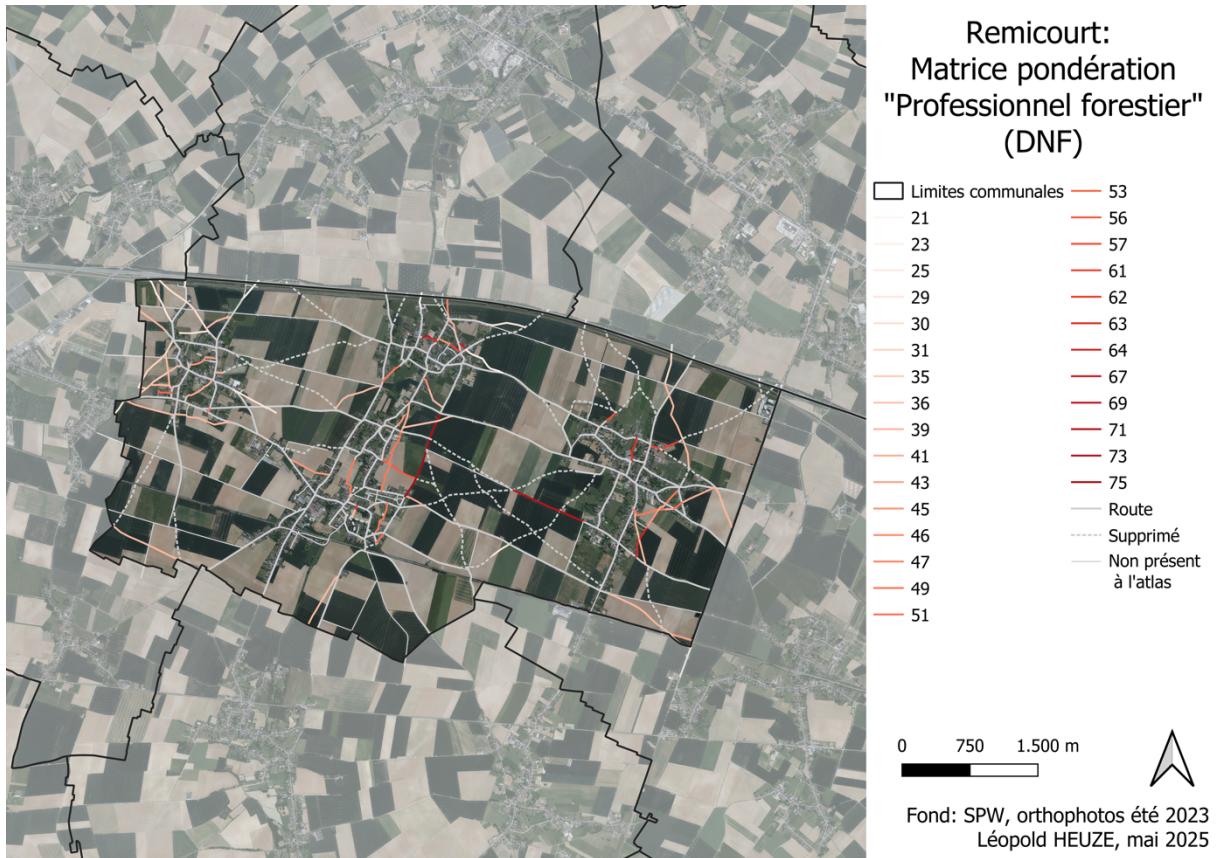
En définitive, cette lecture du réseau par les agriculteurs révèle une évaluation rigoureuse fondée sur la capacité des chemins à répondre aux impératifs du travail agricole. Le réseau est perçu à travers le prisme de l’efficacité, de l’accessibilité pour les engins et de la sécurité juridique. Ce type d’analyse permet de cibler les tronçons qui nécessitent une attention particulière, tant pour leur valorisation que pour d’éventuelles interventions de remise en état, tout en identifiant les chemins jugés comme prioritaires pour la préservation d’un maillage fonctionnel au service de l’activité rurale.

#### 6.2.5.3 Pondération "Professionnel forestier" (DNF)

L'approche adoptée pour le Département de la Nature et des Forêts (DNF) pour évaluer les chemins vicinaux de la commune de Remicourt se distingue par un équilibre entre les enjeux juridiques, écologiques et fonctionnels (voir annexe XXXIII). Le DNF se positionne comme un acteur de la gestion durable du réseau, soucieux à la fois de garantir la légalité, de maintenir la praticabilité, et de favoriser l'accès du public à la nature. Dans la pondération des critères, trois d'entre eux se voient attribuer le maximum de cinq points. L'analyse de droit est considérée comme prioritaire, en raison de l'urgence ressentie à moderniser l'atlas des chemins et à clarifier le cadre légal, souvent flou ou dépassé. La praticabilité, elle aussi notée cinq, est jugée indispensable. Un chemin doit pouvoir être utilisé en toutes saisons. L'intérêt écologique bénéficie également d'une pondération maximale, reflétant une volonté de préserver les milieux traversés et de garantir un accès respectueux à la nature pour les usagers. D'autres critères, comme l'accessibilité, l'intérêt de liaison ou l'intérêt patrimonial et touristique, reçoivent une pondération moyenne de trois. L'accessibilité, bien que jugée importante, s'entend ici dans une perspective de service public. Un chemin doit être ouvert, lisible, et accueillir tous les publics dans des conditions décentes. L'intérêt de liaison est valorisé dans la mesure où il participe à la création de continuités écologiques et fonctionnelles entre entités, qu'elles soient naturelles, communales ou supra-communales. L'intérêt patrimonial et touristique, bien que moins central, n'est pas négligé : sa reconnaissance est souhaitée lorsqu'il peut appuyer la conservation ou renforcer l'attrait du territoire.

Tableau 8: Pondération "Professionnel Forestier", Remicourt

<b>Critère :</b>	<b>Pondération :</b>	<b>Justification</b>
Analyse de droit	5	Urgence de moderniser l'atlas et de clarifier le cadre légal.
Praticabilité	5	Critère fondamental (utilisable en toute saison).
Accessibilité	3	Doit être public, ouvert et fonctionnel.
Intérêt de liaison	3	Importance de créer des connexions entre les entités.
Intérêt patrimonial et touristique	3	Moins prioritaire mais valorisé si présent.
Intérêt écologique	5	Reconnait l'importance de l'accès à la nature.



Carte 22: Pondération "Professionnel forestier", Remicourt

La matrice ainsi pondérée permet de produire une lecture du réseau communal, en lien avec les priorités du DNF. Les résultats révèlent une distribution étalée (de 29 à 91), avec une concentration notable autour de certaines classes de scores. La moyenne est de 53 et la médiane de 48. Le score de 48 domine très largement l'ensemble, avec plus de 7,5 kilomètres de chemins classés dans cette catégorie. Cela indique que de nombreux tronçons répondent aux attentes élevées du DNF en matière de gestion, de fonctionnalité et d'environnement. D'autres classes importantes, comme les scores 54 et 44, totalisent respectivement 3,38 kilomètres et 1,24 kilomètre, montrant que plusieurs chemins bénéficient d'un niveau élevé de performance selon cette lecture. Les scores 38, 42, 49 et 83 présentent également des longueurs significatives, comprises entre un et 1,2 kilomètre, confirmant l'existence d'un sous-réseau structuré, fiable et répondant aux standards du DNF.

À l'opposé, de nombreuses classes sont vides, notamment les scores inférieurs à 29 et ceux compris entre 60 et 80, ce qui témoigne d'une sélectivité marquée dans l'évaluation. Certains chemins reçoivent toutefois une évaluation plus faible, comme ceux notés 29, 37 ou 43, mais dont la longueur reste non négligeable, avoisinant ou dépassant 0,5 kilomètre. Cela indique que certains tronçons, bien que perfectibles, conservent une utilité ou une accessibilité

suffisante pour rester dans le radar de l'administration forestière. Une série de classes intermédiaires, entre les scores 45 et 56, se démarque par une présence régulière de chemins, reflétant des niveaux de qualité variable mais jugés encore dignes d'entretien ou de réhabilitation.

Finalement, cette grille d'analyse permet de mieux cerner les priorités du DNF : assurer la clarté juridique, garantir la praticabilité en toutes saisons, maintenir l'accès public, préserver l'environnement, et soutenir la cohérence du maillage territorial. Le réseau est ainsi perçu non seulement comme un outil de circulation ou de loisir, mais aussi comme un support de gestion, un vecteur de politique publique environnementale, et un levier pour le développement territorial durable.

## 7 Analyse

L'analyse comparative des communes de Limbourg et Remicourt met en lumière des dynamiques territoriales fortement contrastées en matière de voirie vicinale. À travers une combinaison d'observations de terrain, de données historiques, de cotations croisées et d'échanges avec les usagers, il a été possible de dresser un état des lieux détaillé des chemins et sentiers encore présents sur ces deux territoires.

Sur le plan quantitatif, Limbourg dispose d'un linéaire de 99,87 km de chemins et sentiers vicinaux (hors routes et voiries supprimées), pour une densité de 4,06 km/km<sup>2</sup>. À Remicourt, ce linéaire se limite à 30 km, soit une densité de 1,32 km/km<sup>2</sup>. Ce contraste reflète des choix d'aménagement divergents, mais aussi des structures agraires et des formes d'habitat différentes. Limbourg, dont le relief plus accidenté et le tissu rural plus éclaté ont favorisé un habitat dispersé, présente un maillage hérité d'un réseau dense de sentiers reliant de nombreux pôles. Ces chemins, souvent tracés à travers les prairies, assuraient autrefois les liaisons entre les hameaux isolés et les noyaux de peuplement. À l'inverse, Remicourt s'est développée dans un contexte de grande culture, sur un territoire agricole ouvert, structuré autour de villages plus compacts. L'introduction du remembrement rural y a contribué à la disparition d'un grand nombre de tracés secondaires au profit d'un réseau viaire rationalisé, orienté vers l'efficacité agricole.

Cette tendance se confirme à l'analyse des voiries converties en routes ou supprimées. À Remicourt, 53,46 km de chemins vicinaux ont été transformés en routes, soit une densité de 2,34 km/km<sup>2</sup>, contre 17,69 km à Limbourg (0,72 km/km<sup>2</sup>). En parallèle, 24,17 km de chemins ont été supprimés à Remicourt (1,06 km/km<sup>2</sup>), contre seulement 7,28 km à Limbourg (0,30 km/km<sup>2</sup>). Ces chiffres témoignent d'un effacement bien plus marqué du réseau vicinal à Remicourt, que ce soit par remplacement fonctionnel (conversion en route) ou par disparition pure et simple.

Cette évolution a un impact direct sur la pertinence de l'atlas des voiries vicinales. À Remicourt, au vu du nombre très important de suppressions et de transformations, cet atlas a aujourd'hui une valeur essentiellement historique, sans réelle portée opérationnelle. Il ne reflète plus la réalité du terrain et ne peut donc plus constituer une base solide pour l'aménagement, la protection ou la valorisation du réseau. À Limbourg en revanche, malgré l'ancienneté de l'atlas (établi en 1841), celui-ci conserve encore une certaine utilité. Il reste un outil de référence, notamment pour les contentieux ou les projets de réhabilitation. Il est toutefois regrettable qu'aucune mise à jour officielle n'ait été opérée pour prendre en compte les évolutions

mineures, mais réelles, survenues au fil du temps (rectifications d'alignement, modifications d'assiette, changements d'usage, ...).

Sur le terrain, il apparaît également que Limbourg dispose d'un réseau de chemins et sentiers, qu'ils soient vicinaux ou non, bien plus développé que celui de Remicourt. Cela traduit une politique d'entretien et de valorisation plus active, mais aussi, un ancrage plus fort de ces voiries dans les usages quotidiens, qu'ils soient récréatifs, agricoles ou patrimoniaux.

Enfin, l'analyse a révélé une difficulté persistante : certains chemins, bien qu'enregistrés à l'atlas et non déclarés comme supprimés, n'ont pu être identifiés par observation directe sur le terrain. Afin d'éclaircir leur statut, un contact a été pris avec le commissaire voyer. Celui-ci a toutefois précisé qu'il n'était pas en mesure de confirmer la suppression effective ou non de l'entièreté de ces chemins, plusieurs documents ayant été perdus. Cette situation révèle une carence dans la gestion documentaire et dans le suivi des modifications de voiries, qui rend parfois l'application du droit difficile et les décisions d'aménagement incertaines.

Dans ce contexte, la méthode utilisée, basée sur une cotation pondérée, a permis de hiérarchiser les tronçons encore existants selon une grille d'analyse intégrant des critères juridiques, physiques, fonctionnels et environnementaux. Cet outil permet de faire émerger les segments à fort potentiel de réhabilitation ou de valorisation, mais aussi ceux qui nécessitent des arbitrages concertés en raison de leur situation floue ou litigieuse. Il constitue une base pour toute commune souhaitant structurer sa politique de voirie vicinale, en tenant compte de son histoire, de ses réalités de terrain et de ses projets de territoire.

Afin de rendre plus lisibles les contrastes mis en évidence dans les paragraphes précédents, le tableau suivant propose une synthèse comparative structurée des principales caractéristiques observées dans les deux communes étudiées.

Tableau 9: Synthèse comparative des communes de Limbourg et Remicourt

Catégorie	Critère	Limbourg	Remicourt
Contexte	Zone agro-géographique	Pays de Herve	Hesbaye
	Type d'agriculture	Élevage (prairies bocagères)	Grande culture (openfield)
	Mode de peuplement	Dispersé, nombreux écarts	Regroupé, villages compacts
	Remembrement rural	Aucune opération	Opération de remembrement sur la

			quasi-entièreté de la commune
	Superficie communale	24,6 km <sup>2</sup>	22,8 km <sup>2</sup>
	Densité de population (en habitants/km <sup>2</sup> )	63,3	229,4
	Longueur du réseau total (présent à l'atlas, non présent et supprimé)	200,20 km	129,68 km
	Réseau non présent à l'atlas	75,36 km ; 3,06 km/km <sup>2</sup> ; 38% du réseau total	27,12 km ; 1,19 km/km <sup>2</sup> ; 21% du réseau total
	Réseau présent à l'atlas	124,84 km ; 5,07 km/km <sup>2</sup> ; 62% du réseau total	102,55 km ; 4,50 km/km <sup>2</sup> ; 79% du réseau total
Situation actuelle du réseau vicinal	Voiries vicinales supprimées	7,28 km ; 0,30 km/km <sup>2</sup> ; 6% du réseau de l'atlas	24,17 km ; 1,06 km/km <sup>2</sup> ; 24% du réseau de l'atlas
	Voiries vicinales converties en routes	17,69 km, 0,72 km/km <sup>2</sup> ; 14% du réseau de l'atlas	53,46 km ; 2,34 km/km <sup>2</sup> ; 52% du réseau de l'atlas
	Chemins vicinaux conservés	54,57 km ; 2,22 km/km <sup>2</sup> ; 44% du réseau de l'atlas	9,22 km ; 0,40 km/km <sup>2</sup> ; 9% du réseau de l'atlas
	Sentiers vicinaux conservés	45,30 km ; 1,84 km/km <sup>2</sup> ; 36% du réseau de l'atlas	15,73 km ; 0,69 km/km <sup>2</sup> ; 15% du réseau de l'atlas
	Longueurs des voiries étudiées (chemins + sentiers vicinaux)	99,87 km ; 4,06 km/km <sup>2</sup> ; 80% du réseau de l'atlas ; 50% du réseau total	24,95 km ; 1,09 km/km <sup>2</sup> ; 24% du réseau de l'atlas ; 19% du réseau total
Prati-cabi-lité	Totalement disparus	24,43 km ; 25% du réseau étudié	4,12 km ; 16% du réseau étudié

	Abandonnés	27 km ; 27% du réseau étudié	16,6 km ; 67% du réseau étudié
	Praticables, typologie sentier	27,29 km ; 27% du réseau étudié	0,43 km ; 2% du réseau étudié
	Praticables, typologie chemin	21,15 km ; 21% du réseau étudié	3,82 km ; 15% du réseau étudié
Accessibilité	Non accessibles	47,27 km ; 47% du réseau étudié	20,49 km ; 82% du réseau étudié
Intérêt de liaison	Ne présente aucun intérêt de liaison	16,91 km ; 17% du réseau étudié	4,62 ; 19% du réseau étudié
	Présente un intérêt de liaison direct et sécurisé	16,93 km ; 17% du réseau étudié	8,31 km ; 33% du réseau étudié
Intérêt touristique	Aucun intérêt touristique	9,52 km ; 10% du réseau étudié	2,21 km ; 9% du réseau étudié
	Présentant un attrait touristique :	16,48 km ; 16% du réseau étudié	1,99 km ; 8% du réseau étudié
	Déjà intégré dans un itinéraire de balade balisé	23,78 km ; 24% du réseau étudié	0 km ; 0% du réseau étudié
Valeur écologique	Aucune valeur écologique	63,18 km ; 63% du réseau étudié	19,42 km ; 78% du réseau étudié

Au-delà des constats statistiques, plusieurs hypothèses peuvent être avancées pour expliquer les processus de dégradation et de disparition des chemins vicinaux :

D'une part, le remembrement rural a joué un rôle fondamental dans la suppression des tracés anciens. En cherchant à moderniser l'accessibilité aux parcelles agricoles, cette politique a conduit à la disparition de chemins jugés peu fonctionnels ou redondants. Les tracés sinuex ou les sentiers de desserte secondaire ont ainsi été sacrifiés au profit d'un réseau plus rectiligne.

D'autre part, la généralisation de la voiture et la modification des pratiques de déplacement ont entraîné un abandon progressif de certains itinéraires piétons ou charretiers,

désormais considérés comme obsolètes. Ce désintérêt s'est accompagné, dans certains cas, d'un accaparement informel ou d'un usage privé des assiettes vicinales, notamment en zone agricole ou en bordure de zones urbanisées.

À cela s'ajoute un déficit de mise à jour des outils juridiques, notamment des atlas communaux. Le flou qui entoure le statut de nombreux chemins, parfois visibles sur le terrain mais absents de l'atlas ou inversement, complique leur gestion et ouvre la voie à des suppressions tacites ou à des accaparements. Cette situation a été confirmée lors de l'entretien avec le commissaireoyer de Remicourt, qui a indiqué ne pas être en mesure de statuer avec certitude sur le statut de plusieurs tronçons, faute de documents d'archives disponibles. Dans certains cas, des chemins encore repris à l'atlas traversent aujourd'hui des parcelles clôturées, sans qu'aucune procédure officielle de suppression ne puisse être retracée. Cela illustre la manière dont une voirie peut disparaître de facto sans avoir disparu de jure, rendant incertaine toute tentative de réhabilitation ou de protection.

Enfin, les pressions foncières liées à l'urbanisation diffuse, particulièrement dans les communes périurbaines comme Remicourt, favorisent la suppression de chemins pour faire place à des infrastructures, des lotissements ou des clôtures, sans toujours prévoir de solutions alternatives de mobilité douce.

Dans ce contexte, la méthode d'évaluation pondérée élaborée dans ce mémoire a permis de révéler non seulement l'état objectif des chemins et sentiers, mais aussi les processus qui sous-tendent leur marginalisation ou leur préservation. Elle fournit aux communes un outil d'aide à la décision pour prioriser les actions de réhabilitation ou de valorisation, en fonction de critères ajustables à leurs enjeux territoriaux.

## **8 Discussion des résultats**

Les résultats obtenus à travers l'analyse des communes de Limbourg et Remicourt confirment la pertinence d'une approche croisée, mêlant données juridiques, observations de terrain et perception des usagers. Cependant, cette méthodologie n'est pas exempte de limites, notamment en ce qui concerne la standardisation de certains critères de cotation.

En effet, certains indicateurs, comme celui de l'intérêt écologique, se sont révélés moins adaptés au contexte de Limbourg. Élaborés initialement à partir d'éléments visibles sur les plateaux agricoles de Hesbaye (talus, haies, bandes enherbées, etc.), ces critères trouvent une application plus difficile dans un territoire marqué par le bocage, les dénivélés et les zones boisées. Une contextualisation plus fine des critères d'évaluation apparaît dès lors souhaitable, afin de mieux prendre en compte les spécificités paysagères, naturelles et agricoles de chaque région.

Une autre interrogation porte sur la pertinence du choix de Remicourt comme commune d'étude. Sur le terrain, une part importante des voiries vicinales y a été supprimée ou transformée, limitant de ce fait l'applicabilité de certains outils analytiques. Néanmoins, ce choix s'est révélé fécond. Il a permis de constater, de manière très concrète, que l'atlas des voiries vicinales ne conserve pas partout sa valeur opérationnelle. Dans un territoire comme Remicourt, marqué par une restructuration foncière poussée via le remembrement rural et une rationalisation du réseau viaire, l'atlas constitue davantage une source historique qu'un véritable outil de gestion. À l'inverse, à Limbourg, l'atlas, bien que daté, conserve une certaine utilité, notamment dans le cadre de projets de réhabilitation ou pour faire valoir l'usage public lors de litiges.

Cette dualité territoriale met en évidence les effets différenciés des politiques d'aménagement sur la trame vicinale, selon les dynamiques historiques, topographiques et agricoles. Le relief marqué de Limbourg, l'habitat dispersé, l'attractivité touristique de la commune et l'absence de remembrement ont contribué à la conservation d'un maillage fin de chemins de desserte, encore partiellement fonctionnel. À Remicourt, à l'inverse, l'agriculture intensive, le remembrement rural et le développement périurbain ont entraîné une forte régression du réseau vicinal, tant en termes de linéaire que de diversité fonctionnelle.

À ce titre, une réflexion plus large doit être menée sur la pertinence de restreindre l'analyse à la seule catégorie des chemins et sentiers "vicinaux". Dans les faits, ces derniers ne forment pas un réseau isolé, mais s'insèrent dans un continuum plus vaste de voiries communales, dont les origines, statuts et fonctions varient. L'approche centrée sur l'atlas de

1841, bien que juridiquement fondée, tend à ignorer d'autres voiries communales (souvent non reprises à l'atlas) qui assurent aujourd'hui une fonction équivalente en matière de mobilité douce, de desserte agricole ou de maillage écologique. Dans certaines communes, comme Remicourt, les voiries issues du remembrement ou les tracés informels, parfois anciens mais non officialisés, constituent une part importante du maillage. Une approche englobant l'ensemble de la petite voirie communale, indépendamment de son inscription à l'atlas, apparaîtrait donc plus pertinente pour rendre compte de la réalité fonctionnelle du réseau.

Par ailleurs, une critique peut être formulée quant à la méthode d'agrégation utilisée dans la matrice de cotation. Additionner des scores issus de critères hétérogènes, fondés sur des échelles ordinales, pose des questions méthodologiques. Chaque critère repose en effet sur une hiérarchie catégorielle (de 1 à 5) dont les intervalles ne sont pas nécessairement équidistants en termes de sens ou de valeur. Par exemple, le passage d'une note 2 à 3 pour l'intérêt de liaison n'a pas le même poids qualitatif que celui d'un passage de 4 à 5 pour l'accessibilité. Dès lors, la somme des scores, même pondérée, ne peut être interprétée comme une valeur absolue ou mathématiquement rigoureuse. Elle constitue plutôt un indicateur composite d'aide à la décision, utile pour ordonner les tronçons relatifs entre eux, mais non pour en tirer des conclusions définitives sur leur qualité intrinsèque. Cette limite, commune à de nombreux systèmes multicritères, mérite d'être soulignée afin d'éviter une lecture trop mécaniste des résultats.

Ces limites d'ordre technique et méthodologique s'accompagnent de difficultés concrètes liées à la gouvernance du réseau. Les écarts observés entre Limbourg et Remicourt soulèvent également des questions sur les conflits d'usage et les freins juridiques. Les entretiens réalisés ont mis en évidence une tension croissante entre les différentes fonctions attribuées aux chemins : mobilité douce, accès aux terres agricoles, promenade, chasse, ... Certaines voies sont parfois barrées, déplacées ou détournées de manière informelle. Or, les procédures juridiques de modification ou de réhabilitation sont lourdes, mal connues et parfois rendues inapplicables en l'absence de documents clairs. Le contact pris avec le commissaireoyer de Remicourt a bien illustré ce point. En l'absence de documents archivés, il est devenu impossible de savoir si certains chemins ont été légalement supprimés ou simplement abandonnés. Cette incertitude juridique crée un flou préjudiciable tant aux riverains qu'aux autorités, et rend difficile l'élaboration de politiques cohérentes de préservation ou de réouverture.

En parallèle, une attention particulière doit être accordée au rôle de la participation citoyenne. La complexité et l'étendue du réseau à inventorier rendent illusoire une prise en charge exclusivement institutionnelle. Plusieurs dispositifs existants démontrent que

l’implication des citoyens dans la connaissance et la gestion du réseau vicinal est non seulement envisageable, mais déjà en partie opérationnelle. L’association chemin.be, propose ainsi un outil cartographique interactif permettant aux usagers de signaler l’état des chemins, leur praticabilité ou des obstacles rencontrés. Cette base de données collaborative constitue une ressource précieuse pour les communes souhaitant actualiser leur connaissance du réseau tout en sensibilisant la population.

Par ailleurs, des dynamiques émergentes témoignent d’un regain d’intérêt de la société civile pour la défense de la petite voirie. Début mai 2025, la RTBF a réalisé une enquête sur la réouverture des sentiers accaparés. Et depuis juin 2025, le magazine d’investigation Médor a lancé une enquête participative visant à documenter, via une cartographie collaborative, les atteintes aux chemins publics. Ce type d’initiative illustre l’existence d’une demande sociale forte autour de la réappropriation de ces voies. Enfin, l’asbl Tous à Pied est parfois mandatée par certaines communes pour réaliser un inventaire participatif de réseau communal, dans une optique de structuration d’un réseau de cheminement piéton cohérent. Ce modèle de gouvernance partagée, alliant savoirs experts et savoirs d’usage, mériterait d’être soutenu et généralisé.

Ces exemples montrent que la co-construction des diagnostics ne constitue pas uniquement une piste méthodologique théorique, mais une orientation stratégique réaliste et nécessaire. Elle pourrait constituer un levier efficace pour renforcer la lisibilité du réseau vicinal, soutenir des politiques de mobilité douce, et faire émerger des projets de territoire intégrés et inclusifs.

En somme, cette discussion met en évidence la validité de l’approche méthodologique adoptée, tout en identifiant les limites contextuelles, les conditions de son amélioration, et les prolongements possibles. Elle invite à dépasser une lecture strictement technique ou juridique du réseau vicinal pour y intégrer pleinement les dimensions sociales, territoriales et participatives.

## **9 Conclusion et perspectives**

Ce travail avait pour ambition d'évaluer la pertinence contemporaine de l'atlas des voiries vicinales, d'analyser l'influence du remembrement rural sur la structure du réseau de chemins et sentiers, et d'expérimenter une méthode d'évaluation multicritère permettant une hiérarchisation objectivée des tronçons. À travers l'étude comparative des communes de Limbourg et Remicourt, il a été possible de confronter des contextes contrastés afin d'apporter des éléments de réponse circonstanciés à ces interrogations.

En premier lieu, l'analyse a permis de démontrer que l'atlas des voiries vicinales conserve une valeur juridique résiduelle, mais que son efficacité opérationnelle est inégale selon les contextes locaux. À Limbourg, cet atlas demeure mobilisable dans les démarches de réhabilitation ou de revendication d'usage public, bien que certaines discontinuités documentaires en limitent l'usage. À Remicourt, en revanche, où une large part du réseau ancien a été supprimée ou transformée, l'atlas ne reflète plus la réalité spatiale et fonctionnelle du territoire, et se cantonne à un rôle d'archive historique. Ces constats soulignent la nécessité de disposer d'outils actualisés pour garantir la sécurité juridique des voiries locales et orienter les politiques publiques.

En second lieu, les résultats confirment que le remembrement rural a constitué un facteur déterminant dans la restructuration (voire la disparition) du réseau vicinal. À Remicourt, cette opération a engendré une rationalisation du maillage viaire, avec pour conséquence la suppression de nombreux tracés secondaires et la standardisation des parcours agricoles. À l'inverse, Limbourg, n'ayant pas subi de remembrement rural, conserve un réseau hérité plus dense, plus diversifié et encore partiellement fonctionnel, en particulier pour les mobilités douces. Ces différences traduisent des trajectoires territoriales divergentes, ancrées à la fois dans les formes de peuplement, les systèmes agraires et les politiques d'aménagement mises en œuvre.

Enfin, la grille d'évaluation multicritère élaborée dans le cadre de ce mémoire s'est révélée pertinente pour établir une hiérarchisation raisonnée des chemins. La méthode retenue, fondée sur l'attribution de scores pondérés selon différents profils d'usagers, permet de faire émerger des tronçons prioritaires en fonction d'objectifs différenciés (mobilité, agriculture, écologie, valorisation patrimoniale). Néanmoins, cette approche repose sur des échelles ordinaires dont l'agrégation impose une interprétation prudente. La matrice constitue un outil d'aide à la décision, non un indicateur absolu de qualité ou de légitimité.

Plusieurs enseignements se dégagent de cette recherche :

- L'absence de mise à jour des atlas vicinaux compromet la lisibilité juridique du réseau et alimente une insécurité foncière préjudiciable tant aux usagers qu'aux administrations locales.
- Le remembrement rural a profondément redessiné les configurations spatiales des voiries, en favorisant la disparition des tracés anciens, souvent au détriment des usages piétons et des continuités écologiques.
- Le périmètre d'étude circonscrit aux chemins vicinaux, tels que définis par leur inscription à l'atlas de 1841, s'est avéré insuffisant pour rendre compte de la réalité fonctionnelle du réseau local. De nombreuses voiries, non reprises à l'atlas, participent aujourd'hui à la structuration des mobilités rurales et à la desserte des espaces agricoles.
- Les tensions d'usage (entre piétons, cyclistes, agriculteurs, riverains ou chasseurs) sont exacerbées par l'ambiguïté juridique de nombreux tronçons et l'absence de règles de cohabitation explicites.
- L'implication des usagers dans la connaissance et la gestion du réseau représente une ressource précieuse, en complément des dispositifs institutionnels.

Sur cette base, plusieurs perspectives d'action se dessinent :

- La mise en œuvre effective de l'atlas des voiries communales, tel que prévu par le décret du 6 février 2014, constitue un impératif. Sa réalisation pourrait être articulée avec l'élaboration des schémas de développement communaux (SDC), afin d'ancrer les voiries locales dans une logique de planification intégrée.
- Une adaptation territorialisée de la grille d'évaluation s'avère nécessaire. Les critères et pondérations devraient être calibrés selon les caractéristiques géographiques, écologiques et socio-économiques des territoires analysés.
- La valorisation écologique des chemins, en particulier en zones de grandes cultures, pourrait être renforcée par la plantation de haies, la préservation des chemins creux et l'intégration des mesures agroenvironnementales via les dispositifs existants (Mesures Agro-Environnementales et Climatiques, Natagriwal, ...).
- Les démarches participatives, telles que les inventaires collaboratifs portés par les citoyens, les associations ou les pouvoirs publics (comme [chemin.be](http://chemin.be) ou l'enquête collaborative de la Médor), offrent des leviers concrets pour renforcer la gouvernance partagée de la voirie locale.

- Enfin, la gestion des chemins et sentiers devrait être intégrée aux documents d'aménagement et de mobilité communaux, afin de ne plus considérer ces voiries comme des reliquats historiques, mais comme des vecteurs contemporains de cohésion territoriale, de transition écologique et de qualité de vie rurale.

Enfin, ce travail met en évidence que la question des chemins vicinaux dépasse largement les seules considérations techniques ou patrimoniales. Elle touche à des enjeux fonciers, sociaux et démocratiques. Comme le rappelle l'enquête publiée par la RTBF en avril 2024 (« Rouvrir des sentiers publics accaparés par des propriétaires privés aux promeneurs : le parcours du combattant »), la défense des chemins s'affirme désormais comme une problématique politique et citoyenne. Ce mémoire s'inscrit dans cette dynamique. Il plaide pour une remise à plat du cadre juridique, une mise à jour effective des outils existants, et une gestion collaborative, adaptée et résolument tournée vers l'avenir des territoires.

En définitive, les chemins et sentiers vicinaux apparaissent comme des infrastructures à haute valeur d'usage, de mémoire et de transition. Leur préservation et leur réactivation ne relèvent pas d'une logique nostalgique, mais bien d'un projet territorial durable et partagé.

## **10 Bibliographie**

- Beaudet, G. (2003). Les routes touristiques à thème: entre marketing territorial et valorisation identitaire. *Téoros*, 22-2, pp. 4-9.
- Blasquiet-Reviol, H., Amblard, L., Aznar, O., & Déprés, C. (2017). Organisation de l'entretien de la voirie locale dans les territoires ruraux. Le cas de trois communes du Puy-de-Dôme. *Économie rurale*, 360(4), pp. 3-22.
- Bradfer, F. (2021, avril). Mobilité active, mobilité de demain? *Mouvement communal*, n°957.
- Carbonnelle, S., Delwarte, W., Fautsch, M., Jowa, E., & Nasdrovinsky, B. (2020, octobre). Sentier et biodiversité: Quelles espèces, quelles fonctions, quel avenir? *Carnets des espaces naturels*.
- Chabot, M., Evry, G., Lagasse, D., Lauwers, D., Natalis, F., Pirson, A., & Secretin, J.-M. (2020). *La voirie communale: pérégrinations et cheminement juridiques*. Politeia.
- Charlier, J. (2025, 1 mars). Consulté le 14 février 2025, sur Iweps: Structure administrative du territoire
- CNTRL. (s.d.). *Chemin*. Consulté le 13 février 2025, sur CNTRL: <https://www.cnrtl.fr/definition/chemin>
- CNTRL. (s.d.). *Sentier*. Consulté le 13 février 2025, sur CNTRL: <https://www.cnrtl.fr/definition/sentier>
- CNTRL. (s.d.). *Vicinal, -ale, -aux*. Consulté le 13 février 2025, sur CNTRL: <https://www.cnrtl.fr/definition/vicinal>
- Coffin, A. W. (2007, septembre). From roadkill to road ecology: A review of the ecological effects of roads. *Journal of Transport Geography*, 15(5), pp. 396-406.
- de Ridder, Y. (1998). *De chemins en chemins creux*. Mémoire en science géographique, Université de Liège.
- Doc Genie Civil. (2020, 6 février). *Terminologie routière*. Consulté le 28 mai 2025, sur DOC Génie Civil: <https://www.doc-genie-civil.com/trace-routier-cours-pdf/>
- Etcheverria, O. (1997). Le chemin rural, nouvelle vitrine des campagnes ? *Strates*, 9.
- Génicot, L. (1948). *Histoire des routes belges depuis 1704*. Office de publicité.

- Gentle, P. F., Bergstrom, J., Cordell, K., & Teasley, J. (1999). Private Landowner Attitudes Concerning Public Access for Outdoor Recreation. *Journal of Hospitality & Leisure Marketing*, 6(1), pp. 47-65.
- Gouvernement Belge. (1841). *Loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux*. Moniteur Belge.
- Gouvernement Belge. (1886). *Code Rural*. Moniteur Belge.
- Gouvernement fédéral. (1975). *Arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière*. Moniteur Belge.
- Gouvernement fédéral. (2022). *Code civil, Livre 3 – Les biens*. Moniteur Belge.
- Gouvernement Wallon. (2008). *Décret du 15 juillet 2008 relatif au Code forestier*. Moniteur Belge.
- Gouvernement Wallon. (2011). *Décret du 03 juin 2011 visant à modifier la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux*. Moniteur Belge.
- Gouvernement Wallon. (2014). *Décret du 06 février 2014 relatif à la voirie communale*. Moniteur Belge.
- Hannon, C. (2025, 2 mai). *Rouvrir des sentiers publics accaparés par des propriétaires privés aux promeneurs : le parcours du combattant*. Consulté le 28 mai 2025, sur RTBF Actus: <https://www.rtbf.be/article/brouillon-l-enquete-discorde-autour-des-chemins-et-sentiers-accapares-bloques-par-des-proprietaires-et-ardemment-defendus-par-des-promeneurs-11536417>
- Haschar-Noé, N. (2009). L'aménagement des chemins de randonnée : un instrument d'identification et de « gouvernance » territoriales. *Espaces et sociétés*, 138 (3), pp. 115-133.
- Helfer, M., Pauly, M., & Caruso, G. (2009). *La Carte de Ferraris (1771-1777)*. ORBilu-University of Luxembourg.
- IGN. (s.d.). *À propos de l'IGN*. Consulté le 13 février 2025, sur IGN: <https://ngi.be/fr/sur-sign/>
- Itinéraires Wallonie. (s.d.). *Sentiers et chemins: Recueil d'information utile pour la défense de la petite voirie*. Waterloo: Philippe Gervais.
- Iweps. (2024, 01 janvier). *Limbourg*. Consulté le 14 février 2025, sur WalStat: [https://walstat.iweps.be/walstat-fiche-entite.php?entite\\_id=63046](https://walstat.iweps.be/walstat-fiche-entite.php?entite_id=63046)

Iweps. (2024, 01 janvier). *Remicourt*. Consulté le 14 février 2025, sur WalStat: [https://walstat.iweps.be/walstat-fiche-entite.php?entite\\_id=64063](https://walstat.iweps.be/walstat-fiche-entite.php?entite_id=64063)

Lefebvre, S., & Trudeau, M. (2003). La Route verte, un circuit touristique? *Téoros*, 22-2, pp. 46-51.

Limbourg Tourisme. (s.d.). Consulté le 10 mai 2025, sur Limbourg Tourisme: <https://www.limbourg-tourisme.com/>

MacKay, R., & Prager, K. (2021). The dilemma of upland footpaths – understanding private landowner engagement in the provision of a public good. *Scottish Geographical Journal*, 137(1-4), pp. 131-157.

Melin, H. (2015). La pratique des sentiers périurbains de Balagne (Corse) par les habitants : marcher pour réinventer sa vi(ll)e. *Environnement Urbain / Urban Environment*, 9.

Merey, M. (2017). *La gestion patrimoniale et l'usage des chemins à l'ère du numérique*. Thèse de doctorat en géographie sociale, Université de Lyon.

Mezoued, A. M., Kaufmann, V., & Nasdrovisky, B. (2018). Vers un retour de la lenteur et des communs ? *Espaces et sociétés*, 175(4), pp. 123-141.

Pacaud, S. (2016). *Les chemins vicinaux. En quoi sont-ils important dans le dynamisme d'un territoire et comment développer un réseau de qualité ?* Gembloux, Belgique: Haute École Charlemagne.

Paques, B. (2011). Incidence du décret du 3 juin 2011 Du nouveau concernant les chemins vicinaux. *Silva Belgica*.

Service Public de Wallonie. (s.d.). *Carte du dépôt de la guerre (1865 - 1880)*. Consulté le 2025 2 février, sur Géoportail de la Wallonie: <https://geoportail.wallonie.be/catalogue/2005026d-c9e0-41c4-81f2-758ee21d47af.html>

Service Public de Wallonie. (s.d.). *PICC : la référence cartographique de la Wallonie*. Consulté le 3 février 2025, sur Géoportail de la Wallonie: <https://geoportail.wallonie.be/PICC>

Stassen, A. (2021). Prescription extinctive des chemins et sentiers après l'arrêt de cassation du 27/05/2021. *Chemins Faisant*.

Stenuit, A.-S. (2012). *Les chemins vicinaux: état des lieux et perspectives*. Mémoire en droit, Université Catholique de Louvain.

Torres García, M., Ghislanzoni, M., & Trujillo Carmona, M. (2020). The disappearance of public paths in Spain and its impact on landscape justice. *Landscape Research*, 45:5, pp. 615-626.

Tous à pied. (s.d.). Consulté le 2025 9 avril, sur Tous à pied: [www.tousapied.be](http://www.tousapied.be)

Vargas-Munoz, J. E., Srivastava, S., Tuia, D., & Falcão, A. X. (2021, Mars). OpenStreetMap: Challenges and Opportunities in Machine Learning and Remote Sensing. *IEEE Geoscience and Remote Sensing Magazine*, 9, pp. 184-199.

# Annexes

## Annexe I : Fiche d'entretien vierge pour l'enquête auprès des utilisateurs

Contexte et objectifs de ce questionnaire : rencontrer les différents usagers des chemins et sentiers pour avoir leur ressenti, perception sur les chemins afin d'adapter la matrice de classement des chemins.

Nom et prénom (ou pseudonyme) :

Titre / profession :

Âge :

Commune :

Comment utilisez-vous les chemins et sentiers ? (à pied, à vélo, à cheval, en voiture, tracteur, etc.)

À quelle fréquence les parcourez-vous ?

Dans quel but les utilisez-vous ? (Loisir, sport, travail, déplacement quotidien...)

Quels rôles jouent selon vous les chemins et sentiers dans votre commune ?

Quelles sont les particularités des chemins de votre commune ?

À quoi ressemblerait un chemin ou sentier « idéal » pour vous ?

Qu'est-ce qu'un chemin ou sentier « problématique » selon vous ?

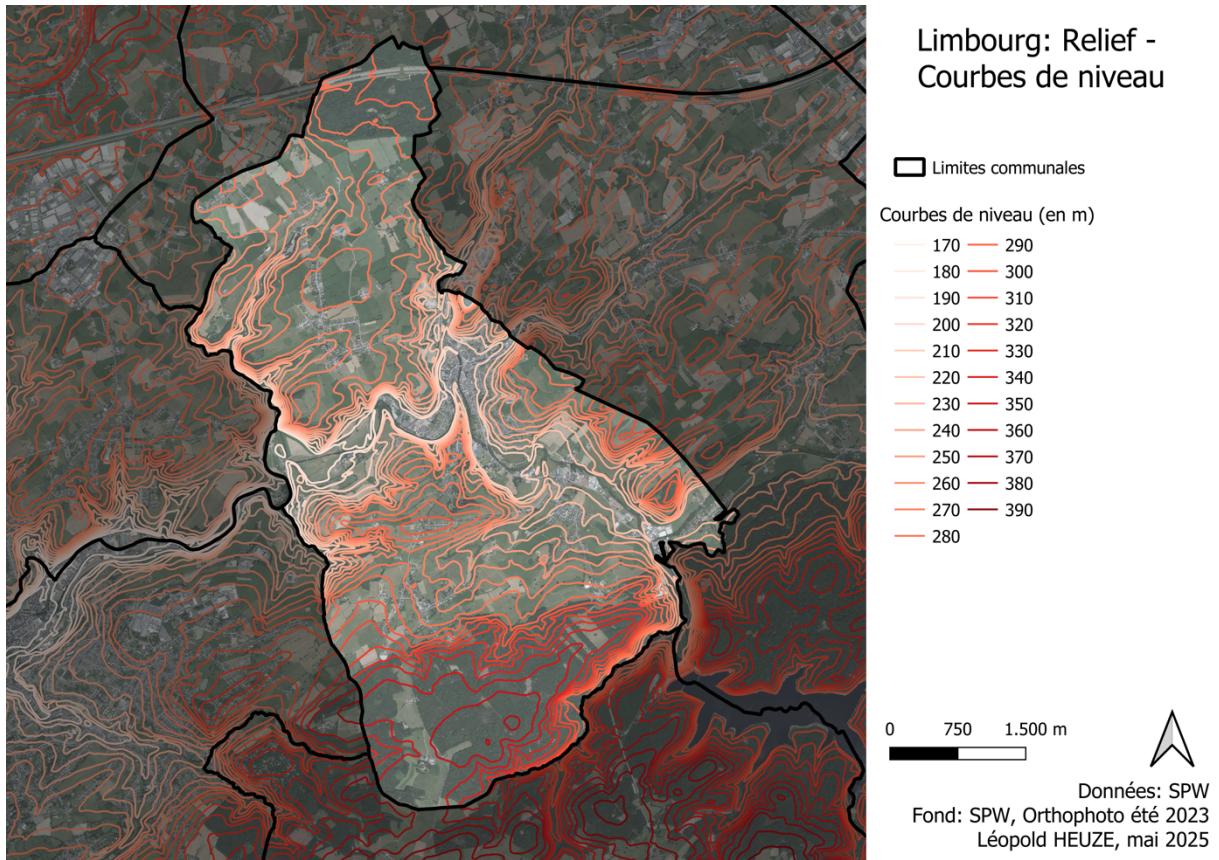
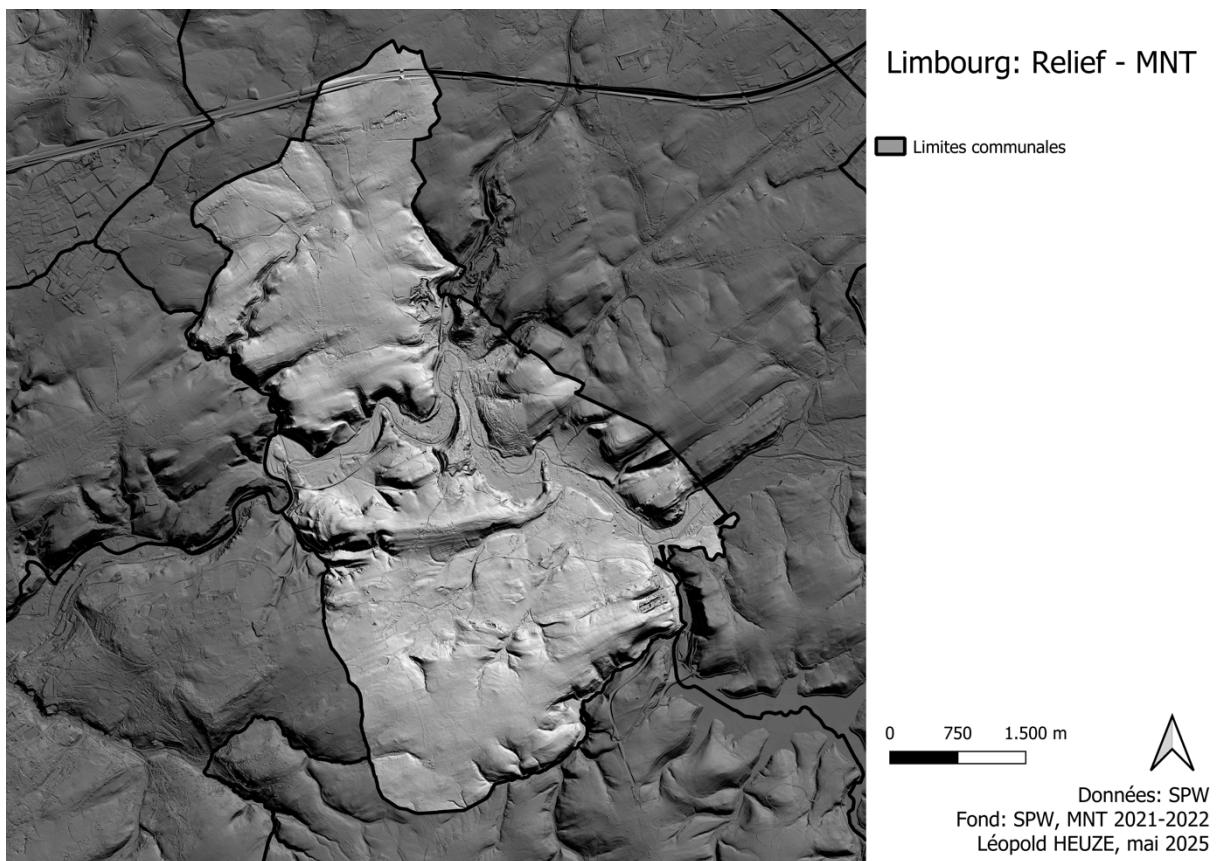
Rencontrez-vous souvent d'autres usagers sur les chemins ? Si oui, comment se passe la cohabitation ?

Avez-vous déjà eu des conflits ou difficultés ?

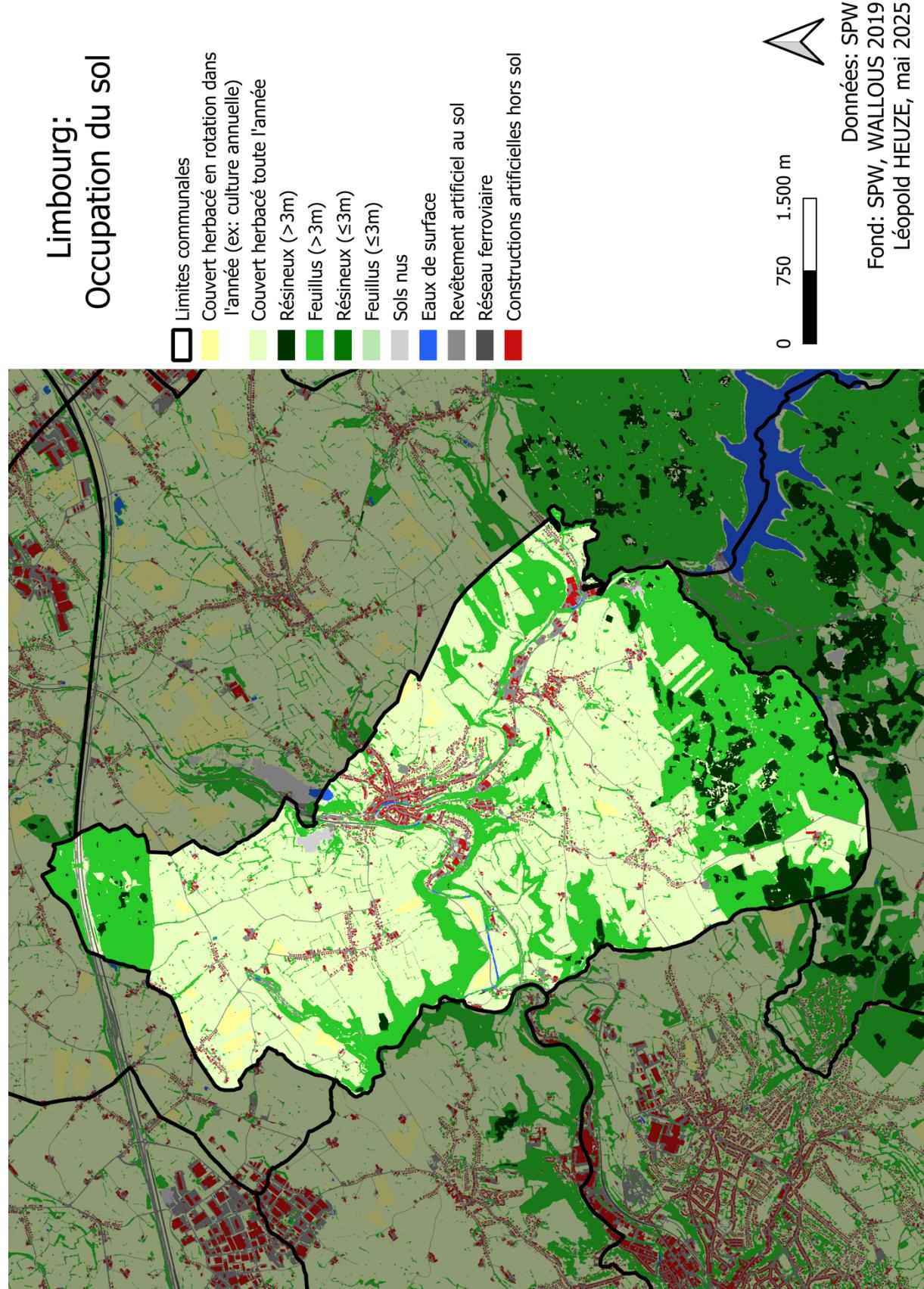
Connaissez-vous la notion de chemin ou sentier vicinal ?

Souhaitez-vous ajouter quelque chose ?

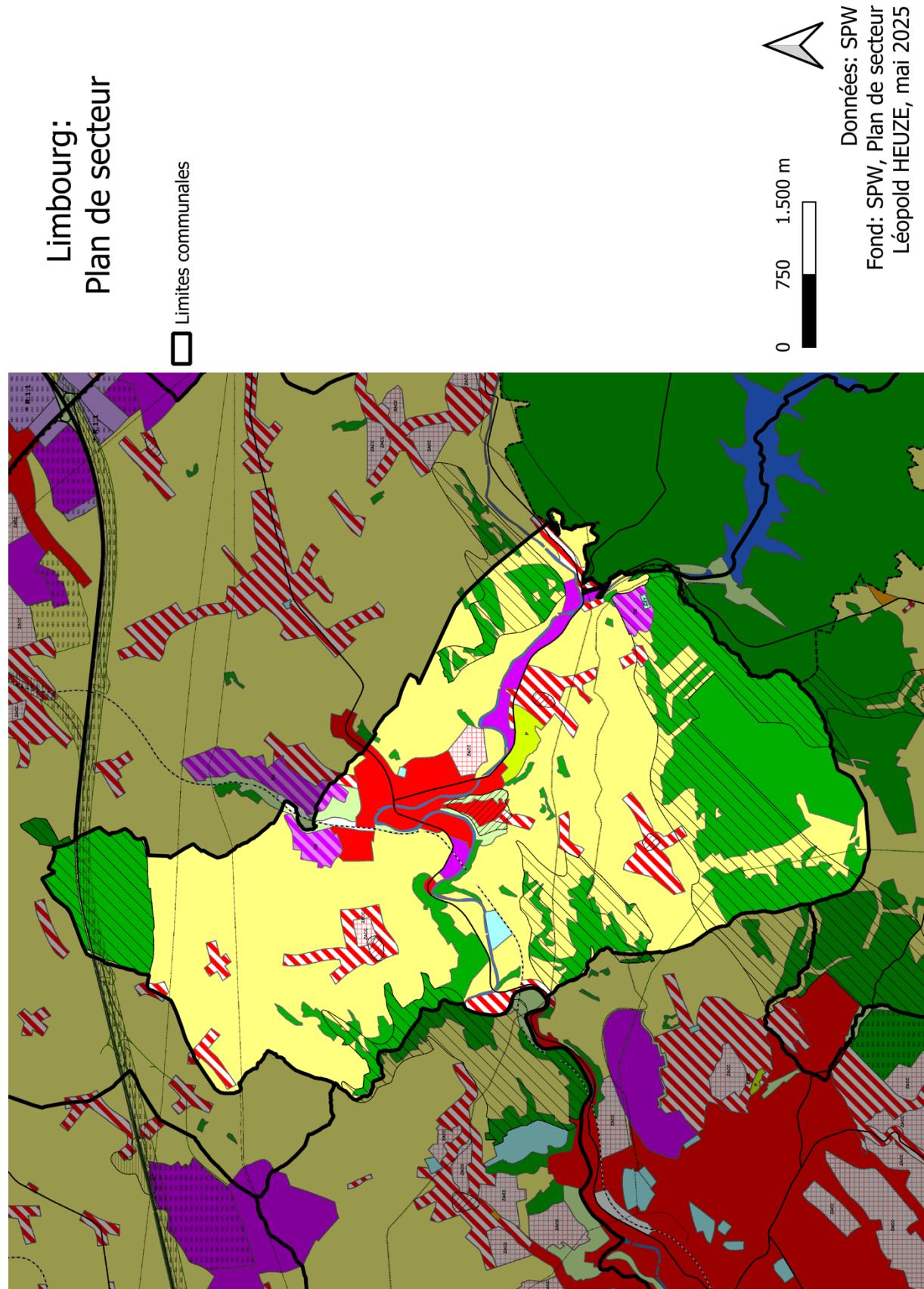
## Annexe II : Relief de la commune de Limbourg



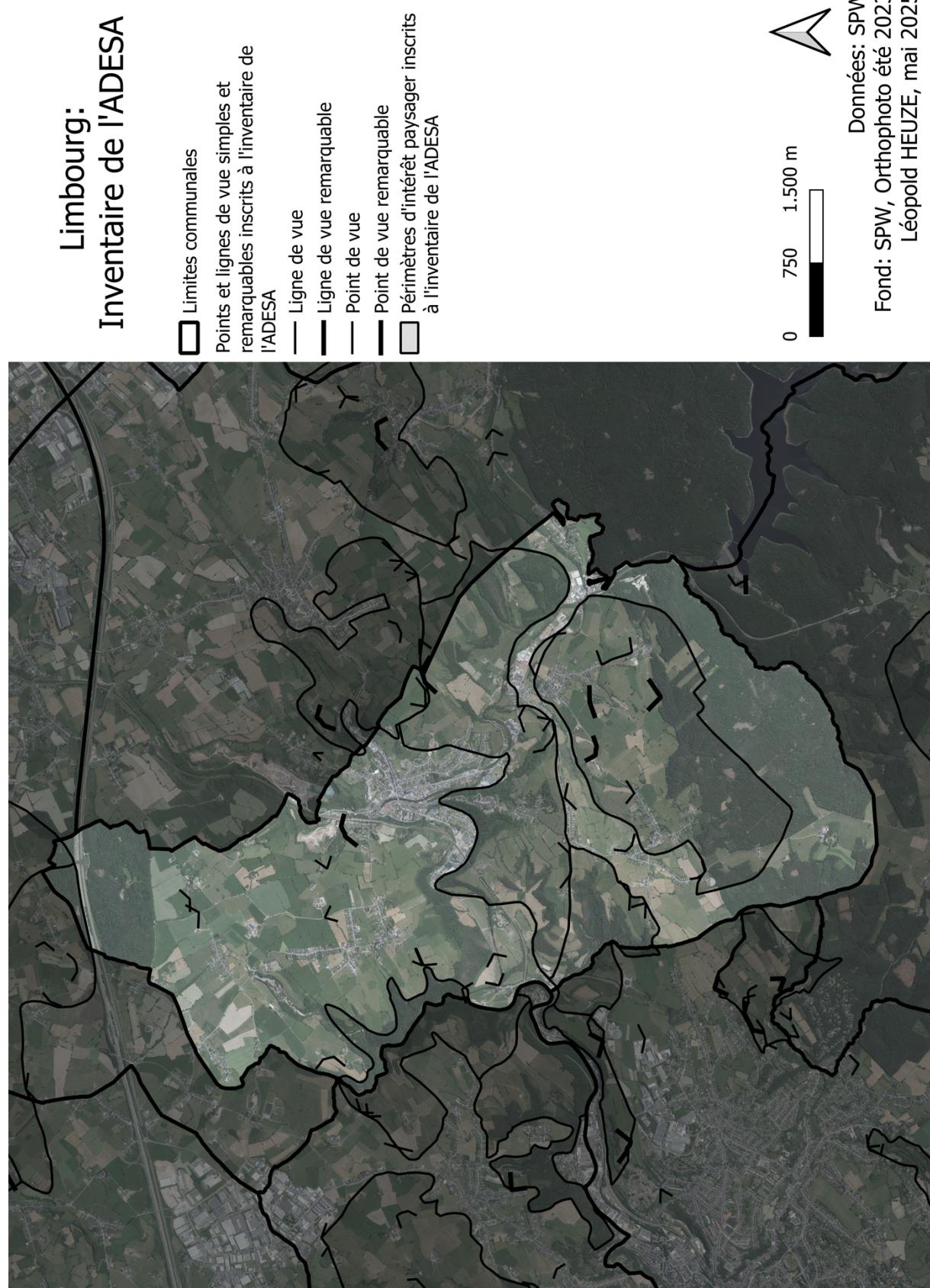
### Annexe III : Occupation du sol de la commune de Limbourg



## Annexe IV : Plan de secteur sur la commune de Limbourg

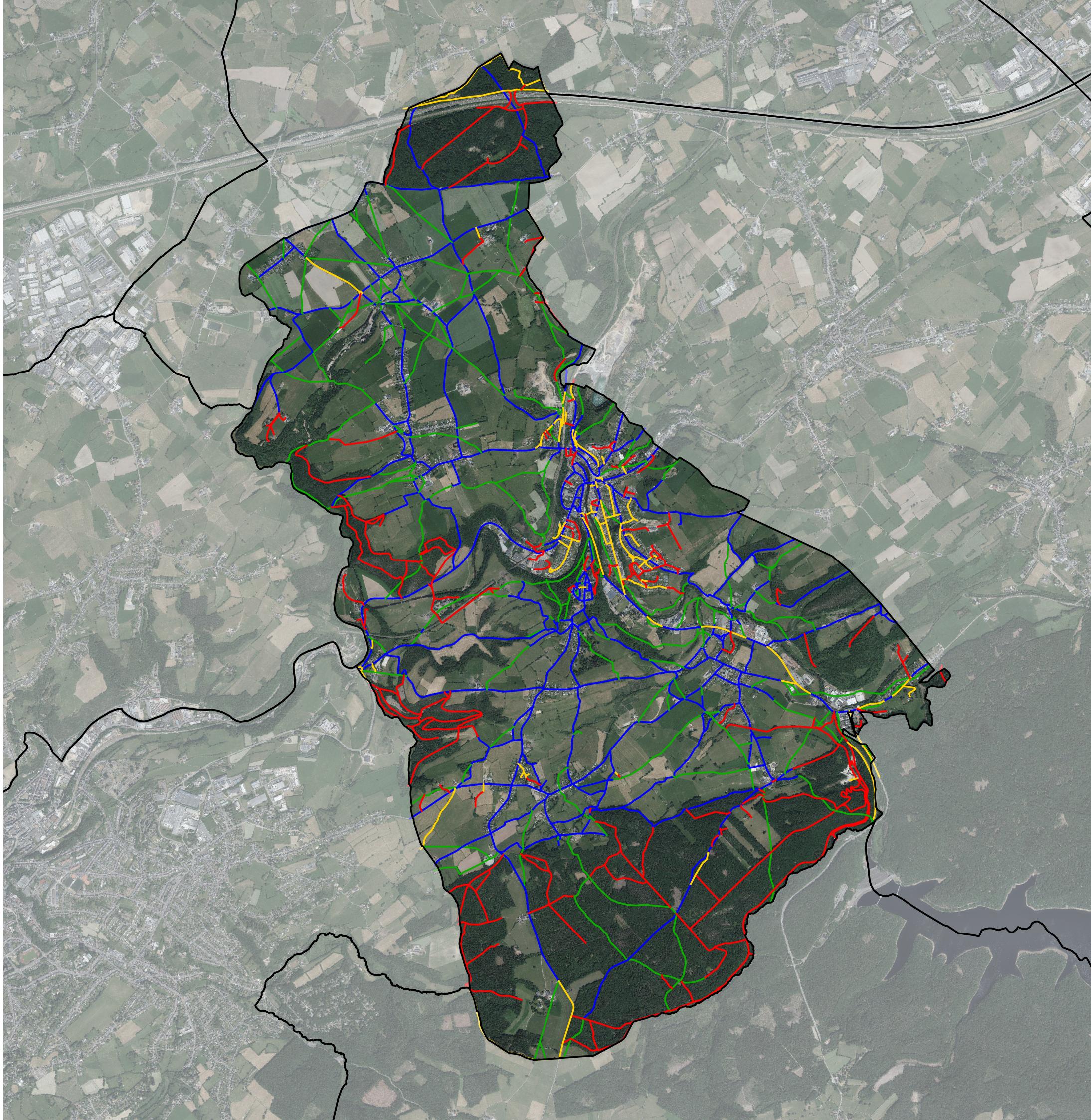


## Annexe V : Inventaire ADESA sur la commune de Limbourg



Annexe VI : Limbourg, analyse de droit

# Limbourg: Analyse de droit



0 750 1.500 m



Annexe VII : Limbourg, chemins pris en compte

# Limbourg: Voiries prises en comptes



0 750 1.500 m



Fond: SPW, Orthphotos été 2023  
Léopold HEUZE, mai 2025

Annexe VIII : Limbourg, praticabilité

# Limbourg: Praticabilité



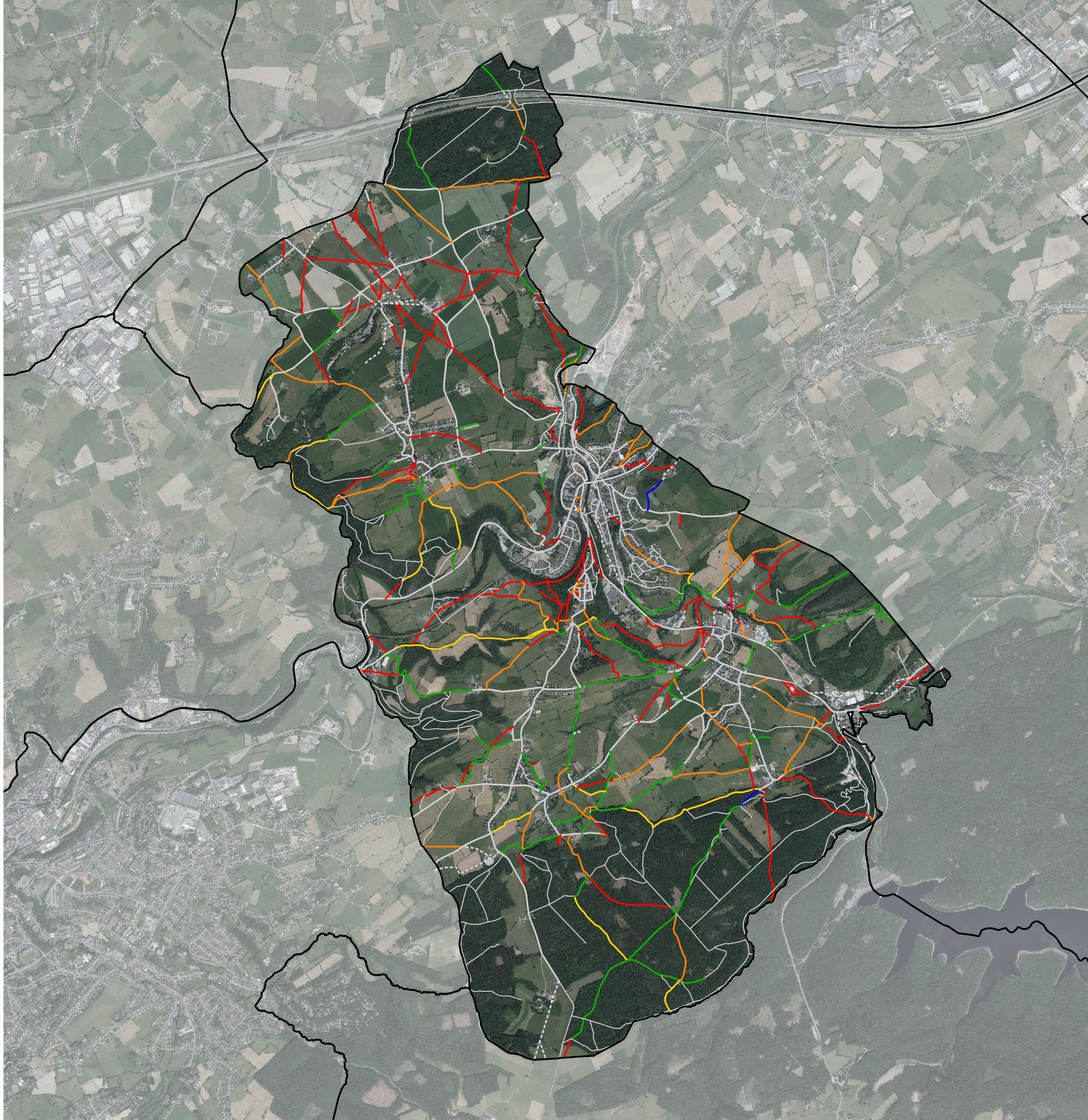
- Limites communales
- 1: totalement disparu
- 2: Abandonné et impraticable
- 3: Abandonné mais praticable
- 4: Praticable, typologie sentier
- 5: Praticable, typologie chemin
- route
- supprimé
- non présent à l'atlas

0 750 1.500 m



Annexe IX : Limbourg, accessibilité pour les différents usagers

# Limbourg: Accessibilité



0 750 1.500 m

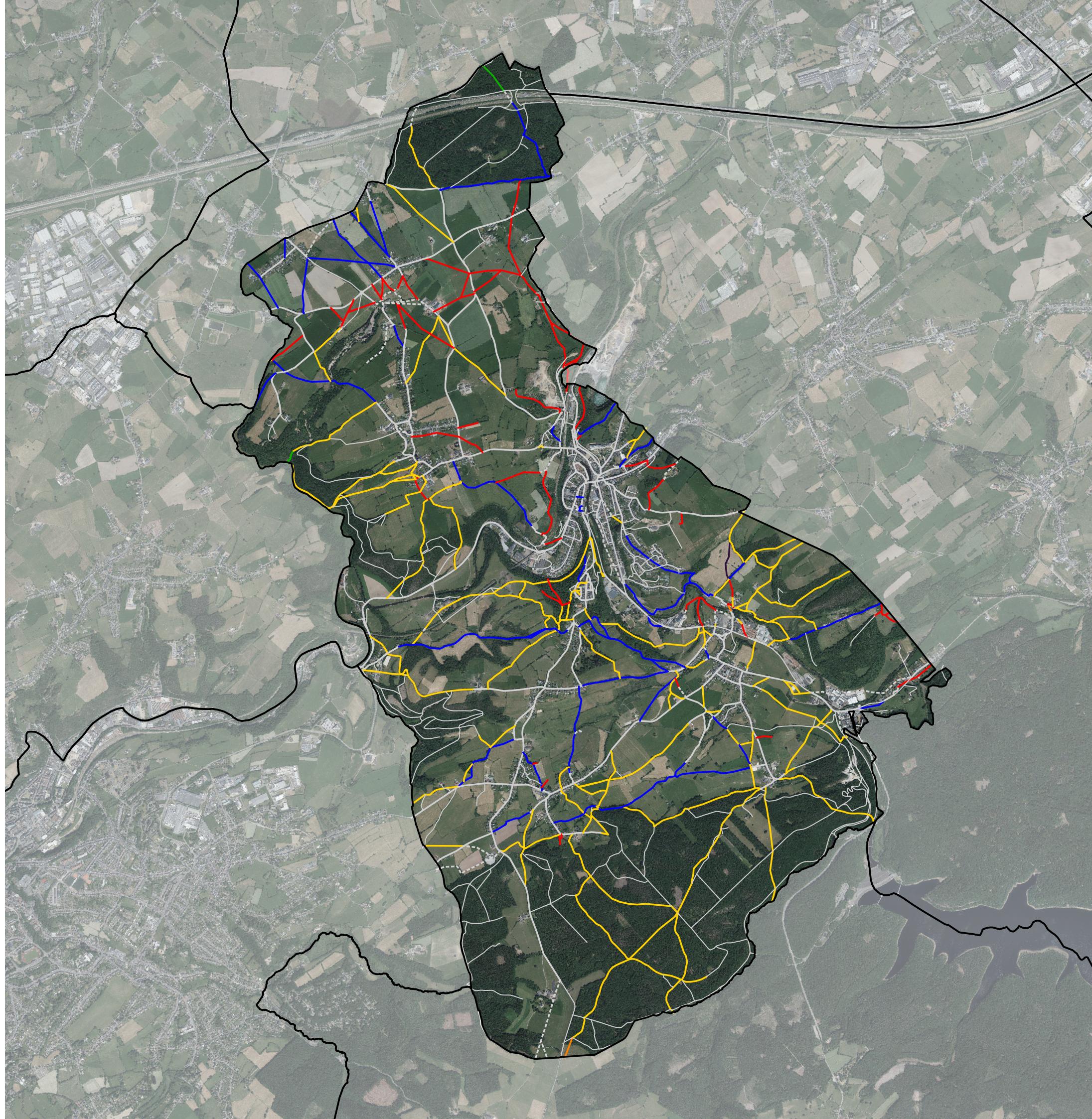


Fond: SPW, Orthphotos été 2023

Léopold HEUZE, mai 2025

Annexe X : Limbourg, intérêt de liaison

# Limbourg: Intérêt de liaison



- Limites communales
- 1: aucun intérêt
- 2: indirecte et peu sécurisée
- 3: indirecte mais sécurisée
- 4: directe et peu sécurisée
- 5: directe et sécurisée
- route
- supprimé
- non présent à l'atlas

0 750 1.500 m



Annexe XI : Limbourg, intérêt patrimonial et touristique

# Limbourg: Intérêt patrimoniale et touristique

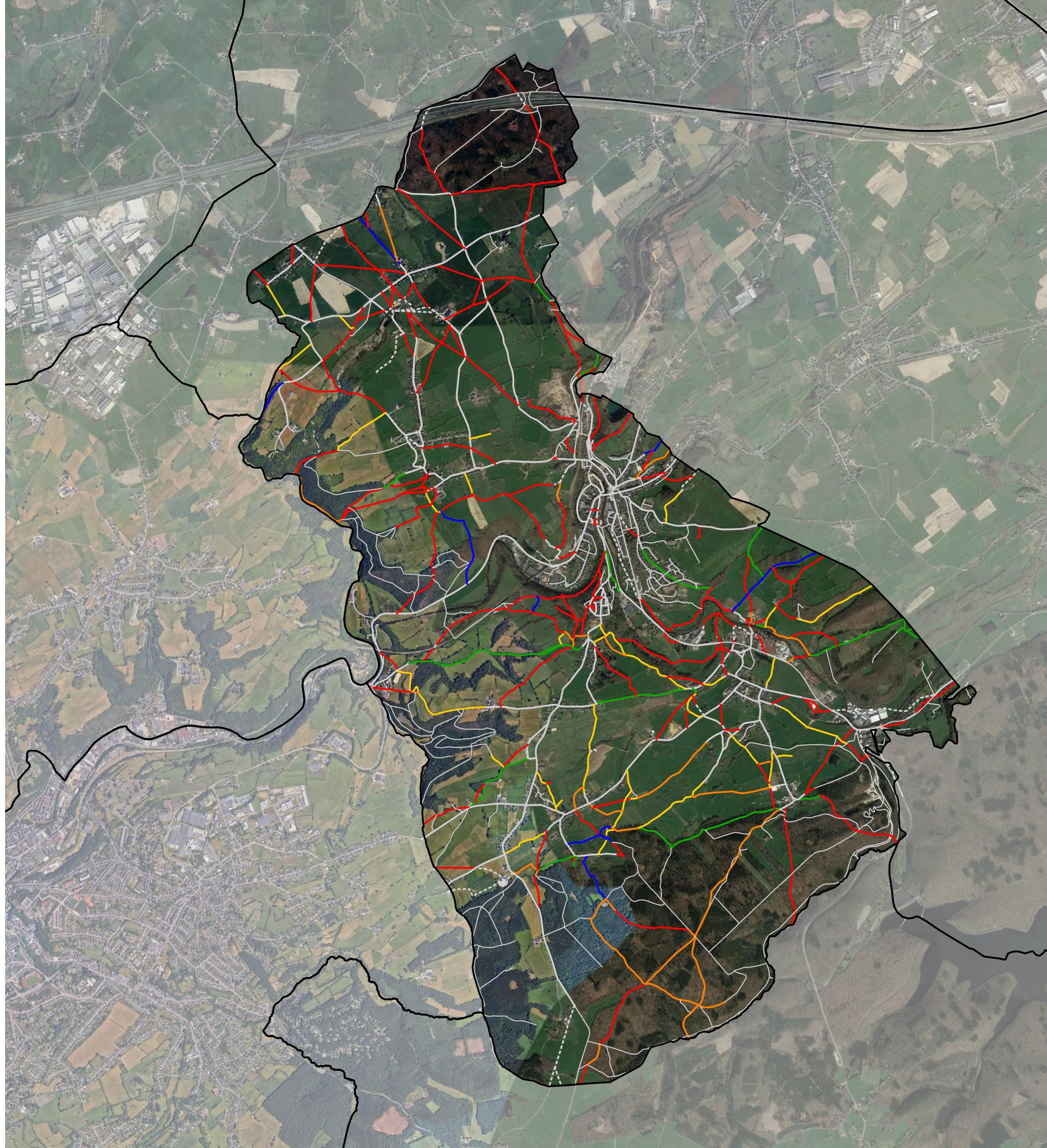


0 750 1.500 m



Annexe XII : Limbourg, intérêt écologique

# Limbourg: Intérêt écologique



- Limites communales
- 1: aucune valeur
- 2: présence d'un écosystème liniaire différent
- 3: bordé d'une haie taillée
- 4: bordé d'une haie libre
- 5: chemin creux
- route
- supprimé
- non présent à l'atlas

0 750 1.500 m



## Annexe XIII : Limbourg, enquête auprès des propriétaires et utilisateurs des chemins

### Fiche d'entretien

Contexte et objectifs de ce questionnaire : rencontrer les différents usagers des chemins et sentiers pour avoir leur ressenti, perception sur les chemins afin d'adapter la matrice de classement des chemins.

Nom et prénom (ou pseudonyme) : *Jérôme*

Titre / profession : *Employé de banque*

Âge : *30 ans*

Commune : *Limbourg*

Comment utilisez-vous les chemins et sentiers ? (à pied, à vélo, à cheval, en voiture, tracteur, etc.)  
*À vélo mais aussi en courant ou en marchant.*

À quelle fréquence les parcourez-vous ?

*Plusieurs fois par mois.*

Dans quel but les utilisez-vous ? (Loisir, sport, travail, déplacement quotidien...)

*Le sport et le loisir mais aussi pour certains de mes déplacements quotidiens.*

Quels rôles jouent selon vous les chemins et sentiers dans votre commune ?

*Ils jouent un rôle utilitaire mais aussi touristique.*

Quelles sont les particularités des chemins de votre commune ?

*Il y a beaucoup d'itinéraires balisés. Notamment celui qui passe sur l'aqueduc de la Gileppe.*

À quoi ressemblerait un chemin ou sentier « idéal » pour vous ?

*Surfacer pour pouvoir rouler facilement à vélo, sans nid et sans grosses pierres.*

Qu'est-ce qu'un chemin ou sentier « problématique » selon vous ?

*Les chemins avec des grosses ornières de tracteur, avec une surface pas plane ou trop boueux.*

Rencontrez-vous souvent d'autres usagers sur les chemins ? Si oui, comment se passe la cohabitation ?

*Oui, il y a beaucoup de touristes. Parfois de trop. La cohabitation est plutôt bonne.*

Avez-vous déjà eu des conflits ou difficultés ?

*Oui lorsqu'ils sont mal débroussaillés, notamment dans le chemin du chat (montée vers les remparts de Limbourg).*

Connaissez-vous la notion de chemin ou sentier vicinal ?

*Oui, de nom, mais je ne connais pas le concept.*

Souhaitez-vous ajouter quelque chose ?

*Les sentiers avec les échaliens sont vraiment chouettes.*

## Fiche d'entretien

Contexte et objectifs de ce questionnaire : rencontrer les différents usagers des chemins et sentiers pour avoir leur ressenti, perception sur les chemins afin d'adapter la matrice de classement des chemins.

Nom et prénom (ou pseudonyme) : *Didier*

Titre / profession : *Forestier*

Âge : *40 ans*

Commune : *Limbourg*

Comment utilisez-vous les chemins et sentiers ? (à pied, à vélo, à cheval, en voiture, tracteur, etc.)

*À pied et en voiture.*

À quelle fréquence les parcourez-vous ?

*Plusieurs fois par mois.*

Dans quel but les utilisez-vous ? (Loisir, sport, travail, déplacement quotidien...)

*Pour le travail.*

Quels rôles jouent selon vous les chemins et sentiers dans votre commune ?

*Ils ont un grand rôle de loisirs mais servent aussi de moyen de liaison entre les différentes parties de la commune.*

Quelles sont les particularités des chemins de votre commune ?

*Il y a un très bon réseau de balisage sur la commune.*

À quoi ressemblerait un chemin ou sentier « idéal » pour vous ?

*Ça serait un chemin traversant des milieux boisés et respectant le calme.*

Qu'est-ce qu'un chemin ou sentier « problématique » selon vous ?

*Un chemin avec un passage régulier de quads et de motos.*

Rencontrez-vous souvent d'autres usagers sur les chemins ? Si oui, comment se passe la cohabitation ?

*Oui, en particulier des VTTistes qui sont souvent trop rapides et bruyants.*

Avez-vous déjà eu des conflits ou difficultés ?

*Oui, avec les quads et motos et les VTTistes trop rapides.*

Connaissez-vous la notion de chemin ou sentier vicinal ?

*Oui.*

Souhaitez-vous ajouter quelque chose ?

*Non.*

## Fiche d'entretien

Contexte et objectifs de ce questionnaire : rencontrer les différents usagers des chemins et sentiers pour avoir leur ressenti, perception sur les chemins afin d'adapter la matrice de classement des chemins.

Nom et prénom (ou pseudonyme) : *Thomas*

Titre / profession : *Agriculteur*

Âge : *30 ans*

Commune : *Limbourg*

Comment utilisez-vous les chemins et sentiers ? (à pied, à vélo, à cheval, en voiture, tracteur, etc.)

*Aussi bien en tracteur qu'en voiture ou à pied.*

À quelle fréquence les parcourez-vous ?

*Tous les jours.*

Dans quel but les utilisez-vous ? (Loisir, sport, travail, déplacement quotidien...)

*Pour mon métier et pour le loisir.*

Quels rôles jouent selon vous les chemins et sentiers dans votre commune ?

*Je dirais qu'ils jouent à la fois un rôle agricole et touristique.*

Quelles sont les particularités des chemins de votre commune ?

*Ils sont dans un état pitoyable. Ils sont à refaire.*

À quoi ressemblerait un chemin ou sentier « idéal » pour vous ?

*Ça serait un chemin correctement carrossable.*

Qu'est-ce qu'un chemin ou sentier « problématique » selon vous ?

*Un chemin inaccessible.*

Rencontrez-vous souvent d'autres usagers sur les chemins ? Si oui, comment se passe la cohabitation ?

*Oui, il y a beaucoup de promeneurs, de VTT, motos et quads. Quant à la cohabitation, on n'a pas vraiment le choix. On fait avec.*

Avez-vous déjà eu des conflits ou difficultés ?

*Oui, notamment avec les échaliers. Les gens s'approchent trop des animaux et il y a aussi souvent des promeneurs qui se perdent dans les prairies.*

Connaissez-vous la notion de chemin ou sentier vicinal ?

*Non, mais j'en ai déjà entendu parler.*

Souhaitez-vous ajouter quelque chose ?

*Non.*

## Fiche d'entretien

Contexte et objectifs de ce questionnaire : rencontrer les différents usagers des chemins et sentiers pour avoir leur ressenti, perception sur les chemins afin d'adapter la matrice de classement des chemins.

Nom et prénom (ou pseudonyme) : *Francis*

Titre / profession : *Responsable d'un club de foot de la région*

Âge : *50 ans*

Commune : *Limbourg*

Comment utilisez-vous les chemins et sentiers ? (à pied, à vélo, à cheval, en voiture, tracteur, etc.)

*Principalement à pied.*

À quelle fréquence les parcourez-vous ?

*Je dirais une fois par semaine.*

Dans quel but les utilisez-vous ? (Loisir, sport, travail, déplacement quotidien...)

*Pour le plaisir, je me promène de temps en temps.*

Quels rôles jouent selon vous les chemins et sentiers dans votre commune ?

*Je pense qu'ils jouent un rôle de distraction et de découverte.*

Quelles sont les particularités des chemins de votre commune ?

*Il y a beaucoup de trous et ne sont pas tous bien entretenus.*

À quoi ressemblerait un chemin ou sentier « idéal » pour vous ?

*Ils seraient sans trous, bien balisés et propres. Un peu comme sur la commune voisine de Welkenraedt.*

Qu'est-ce qu'un chemin ou sentier « problématique » selon vous ?

*Pas entretenu et pas bien balisé.*

Rencontrez-vous souvent d'autres usagers sur les chemins ? Si oui, comment se passe la cohabitation ?

*Oui, il y a beaucoup d'autres usagers, ça se passe toujours très bien et de manière conviviale. Par ailleurs, la commune nous remercie même pour la partie de chemin qui est entretenue par le club de foot.*

Avez-vous déjà eu des conflits ou difficultés ?

*Non, je ne pense pas.*

Connaissez-vous la notion de chemin ou sentier vicinal ?

*Oui, j'en ai déjà entendu parler mais je ne saurais pas dire ce qu'il en est exactement.*

Souhaitez-vous ajouter quelque chose ?

*Non.*

## Annexe XIV : Limbourg, matrice neutre

Critères:	analyse de droit		Praticabilité		Accessibilité		Intérêt de liaison		Intérêt patrimoniale et touristique		Intérêt écologique		Total pondéré	Longueur (en m):
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
Pondération:	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré		
fid:														
1	2	2	5	5	4	4	3	3	5	5	2	2	21	309,70
2	2	2	5	5	4	4	3	3	5	5	2	2	21	126,23
3	2	2	4	4	3	3	3	3	5	5	2	2	19	177,26
4	3	3	5	5	4	4	3	3	5	5	1	1	21	182,89
5	3	3	5	5	4	4	3	3	5	5	2	2	22	136,41
6	3	3	5	5	4	4	3	3	5	5	2	2	22	135,22
7	3	3	5	5	5	5	3	3	5	5	2	2	23	90,88
8	2	2	4	4	4	4	3	3	5	5	2	2	20	143,08
9	2	2	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	9	427,47
10	2	2	4	4	3	3	3	3	5	5	2	2	19	107,51
11	2	2	4	4	2	2	3	3	2	2	2	2	15	230,27
12	2	2	5	5	4	4	3	3	5	5	2	2	21	973,56
13	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	571,87
14	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	2	2	13	432,33
15	2	2	4	4	2	2	3	3	4	4	5	5	20	267,35
16	3	3	4	4	2	2	3	3	4	4	1	1	17	115,85
17	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	95,24
18	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	111,46
19	3	3	3	3	1	1	1	1	2	2	4	4	14	1113,74
20	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	891,45
21	3	3	5	5	4	4	3	3	5	5	4	4	24	288,23
22	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	245,73
23	3	3	5	5	4	4	5	5	2	2	5	5	24	355,74
24	3	3	5	5	4	4	3	3	5	5	3	3	23	534,96
25	3	3	5	5	4	4	3	3	5	5	3	3	23	144,44
26	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	4	4	20	304,23
27	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	1	1	12	211,44
28	2	2	4	4	2	2	3	3	5	5	5	5	21	123,62
29	2	2	4	4	2	2	3	3	5	5	1	1	17	200,54
30	2	2	4	4	4	4	3	3	5	5	2	2	20	18,79
31	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	1	1	12	216,66
32	3	3	5	5	4	4	3	3	4	4	2	2	21	13,19
33	3	3	5	5	4	4	3	3	4	4	2	2	21	91,53
34	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	320,91
35	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	30,71
36	2	2	3	3	2	2	3	3	2	2	1	1	13	179,61
37	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	49,03
38	3	3	5	5	3	3	5	5	5	5	3	3	24	52,91
39	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	54,04
40	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	255,29
41	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	122,00
42	2	2	4	4	2	2	3	3	4	4	1	1	16	138,76
43	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	24,68
44	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	145,44
45	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	48,55
46	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	96,05
47	3	3	5	5	4	4	5	5	5	5	4	4	26	79,21
48	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	147,77
49	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	375,82
50	3	3	5	5	4	4	3	3	4	4	3	3	22	112,57
51	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	76,27
52	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	43,90
53	3	3	4	4	4	4	5	5	5	5	3	3	24	36,89
54	3	3	3	3	4	4	1	1	1	1	3	3	15	348,93
55	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8	32,76
56	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	165,67
57	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	29,32
58	3	3	5	5	4	4	3	3	3	3	3	3	21	445,51
59	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	134,65
60	3	3	5	5	4	4	5	5	5	5	4	4	26	271,33
61	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	53,20
62	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	292,93
63	2	2	5	5	4	4	3	3	3	2	2	2	19	242,18
64	3	3	3	3	1	1	3	3	2	2	1	1	13	672,02
65	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	116,16
66	3	3	5	5	4	4	5	5	5	5	3	3	25	739,98
67	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	64,25
68	2	2	4	4	2	2	3	3	5	5	2	2	18	507,81
69	3	3	5	5	3	3	3	3	5	5	2	2	21	24,00
70	2	2	4	4	2	2	3	3	5	5	3	3	19	587,38
71	2	2R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	153,77
72	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	402,78
73	3	3	5	5	4	4	5	5	5	5	3	3	25	725,46
74	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	61,84
75	2	2	4	4	2	2	5	5	5	5	2	2	20	15,53
76	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	1064,22
77	2	2	2	2	1	1	3	3	4	4	1	1	13	392,62
78	3	3	3	3	1	1	3	3	2	2	4	4	16	222,53
79	3	3	3	3	1	1	3	3	2	2	4	4	16	491,11
80	2	2	4	4	1	1	3	3	4	4	1	1	15	383,68
81	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	1	1	12	599,57
82	2	2	2	2	2	1	1	3	3	2	2	1	11	1426,35
83	2	2	2	2	1	1	3	3	2	2	1	1	11	77,62
84	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	1	1	12	657,10
85	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	1	1	12	118,50
86	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	215,89
87	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	21	425,36
88	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	43,11
89	2	2	3	3	2	2	1	1	1	1	1	1	10	918,39
90	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	28,98
91	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	54,85
92	3	3	4	4	2	2	3	3	5	5	1	1	18	1570,26
93	2	2	4	4	2	2	3	3	5	5	1	1	17	540,40
94	2	2	4	4	2	2	3	3	2	2	1	1	14	261,90
95	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	1	1	12	445,56
96	3	3	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	11	722,34
97	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	137,33
98	3	5	5	4	4	4	3	3	2	2	3	3	20	146,43
99	3	5	5	4	4	4	1	1	2	2	3	3	18	202,59
100	2	2	4	4	2	2	3	3	2	2	2	2	15	398,53
101	2	2	4	4	2	2	3	3	2	2	3	3	16	585,09
102	2	2R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	60,35
103	2	2	2	2	1	1	3	3	2	2	1	1	11	747,82
104	2	2	3	3	1	1	3	3	2</td					

105	2	2	4	4	2	2	3	3	5	5	3	3	19	1752,36
106	2	2	4	4	2	2	3	3	5	5	3	3	19	300,59
107	3	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	66,14
108	3	3	5	5	4	4	3	3	4	4	3	3	22	310,22
109	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	532,17
110	2	2	1	1	2	2	3	3	1	1	1	1	10	333,66
111	3	3	4	4	2	2	3	3	4	4	1	1	17	691,90
112	2	2	4	4	2	2	3	3	3	3	1	1	15	362,40
113	2	2	3	3	1	1	5	5	2	2	1	1	14	81,85
114	3	3	5	5	4	4	3	3	4	4	3	3	22	532,83
115	2	2	3	3	2	2	1	1	4	4	1	1	13	234,42
116	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	161,79
117	3	3	5	5	4	4	3	3	5	5	3	3	23	222,57
118	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	213,19
119	3	3	4	4	2	2	5	5	4	4	1	1	19	49,43
120	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	48,96
121	3	3	4	4	2	2	3	3	5	5	3	3	20	51,66
122	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	30,86
123	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	120,26
124	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	278,62
125	2	2	3	3	2	2	3	3	2	2	1	1	13	53,71
126	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	128,78
127	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	822,53
128	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	270,71
129	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	225,02
130	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	134,89
131	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	126,96
132	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	219,45
133	2	2	1	1	1	1	5	5	1	1	1	1	11	746,39
134	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	82,30
135	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	76,45
136	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	223,07
137	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	110,03
138	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	50,47
139	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	100,79
140	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	519,33
141	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	234,66
142	3	3	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	9	306,29
143	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	72,87
144	3	3	5	5	4	4	5	5	5	5	1	1	23	200,64
145	3	3	4	4	2	2	5	5	3	3	4	4	21	134,42
146	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	47,45
147	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	22,44
148	3	3	3	3	4	4	3	3	2	2	2	2	17	414,45
149	3	3	3	3	2	2	3	3	4	4	1	1	16	145,61
150	3	3	3	3	2	2	3	3	4	4	1	1	16	195,58
151	3	3	5	5	4	4	5	5	4	4	4	4	25	49,35
152	3	3	3	3	4	4	1	1	1	1	4	4	16	57,20
153	3	3	3	3	4	4	1	1	1	1	4	4	16	100,88
154	3	3	3	3	4	4	1	1	1	1	4	4	16	35,23
155	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	331,34
156	2	2	4	4	2	2	3	3	4	4	2	2	17	110,19
157	2	2	4	4	2	2	3	3	4	4	2	2	17	441,92
158	3	3	4	4	4	4	3	3	5	5	4	4	23	1023,14
159	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	52,58
160	3	3	3	5	5	1	1	1	1	1	1	1	14	48,23
161	3	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	9	70,81
162	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	2	2	13	660,95
163	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	8	113,48
164	2	2	2	4	2	2	6	6	2	2	1	1	17	366,08
165	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	162,56
166	3	3	5	5	4	4	3	3	5	5	3	3	23	432,76
167	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	426,13
168	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	287,91
169	3	3	4	4	2	2	3	3	2	2	4	4	18	452,14
170	3	3	4	4	2	2	3	3	3	3	5	5	20	588,12
171	3	3	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	11	260,85
172	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	1691,49
173	3	3	5	5	4	4	3	3	5	5	3	3	23	292,81
174	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	56,13
175	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	231,74
176	3	3	3	3	1	1	3	3	2	2	1	1	13	706,83
177	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	85,19
178	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	45,86
179	2	2	3	3	1	1	1	2	2	2	1	1	10	694,05
180	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	595,41
181	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	738,02
182	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	665,01
183	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	1	1	12	276,43
184	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	146,52
185	2	2	5	5	4	4	5	5	5	5	1	1	22	1113,71
186	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	175,40
187	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	65,86
188	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	515,36
189	2	2	1	1	1	1	3	3	3	3	1	1	11	316,54
190	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8	1336,52
191	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	72,06
192	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	373,26
193	3	3	5	5	5	5	1	1	4	4	3	3	21	508,73
194	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	191,48
195	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	78,22
196	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	68,35
197	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	64,37
198	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	168,25
199	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	180,50
200	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	82,39
201	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	104,48
202	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	180,99
203	2	2	4	4	2	2	3	3	4	4	1	1	16	529,42
204	3	3	4	4	2	2	3	3	4	4	1	1	17	378,80
205	2	2	3	3	1	1	3	3	4	4	1	1	14	96,59
206	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	87,19
207	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	47,57
208	3	3	4	4	2	2	3	3	4	4	1	1	17	379,90
209	2	2	3	3	1	1	3	3	4	4	1	1	14	183,39
210	3	3	4	4	2	2	3	3	4	4	1	1	17	456,19
211	2	2	1	1	1	1	5	5	2	2	1	1	12	54,10
212	2	2	1	1	1	1	5	5	2	2	1	1	12	47,99
213	2	2	1	1	1	1	5	5	2	2	1	1	12	327,10
214	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	114,98
215	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	1200,67

216	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	1	1	12	363.52	
217	2	2	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	9	246.43	
218	3	3S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	187.55	
219	2	2	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	9	80.04
220	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	125.56	
221	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	59.78	
222	3	3	5	5	4	4	5	5	5	5	4	4	26	224.86	
223	2	2	5	5	3	3	5	5	3	3	4	4	22	51.49	
224	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	324.47	
225	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	106.43	
226	3	3	4	4	2	2	3	3	2	2	2	2	16	189.71	
227	2	2	2	2	1	1	3	3	2	2	1	1	11	118.83	
228	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	1	1	9	92.65	
229	3	3	3	3	2	2	3	3	2	2	5	5	18	705.37	
230	2	2	4	4	1	1	3	3	5	5	1	1	16	72.69	
231	3	3	4	4	3	3	3	3	5	5	3	3	21	145.87	
232	3	3	4	4	2	2	3	3	2	2	2	2	16	597.68	
233	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	469.51	
234	2	2	4	4	1	1	3	3	4	4	4	4	18	108.17	
235	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	98.72	
236	2	2	1	1	1	1	5	5	4	4	1	1	14	65.21	
237	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	133.25	
238	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	9.77	
239	2	2	3	3	1	1	1	1	2	2	1	1	10	147.76	
240	3	3	5	5	3	3	5	5	5	5	3	3	24	700.53	
241	3	3	4	4	2	2	3	3	5	5	3	3	20	774.18	
242	3	3	4	4	2	2	5	5	4	4	2	2	20	909.65	
243	3	3	5	5	4	4	5	5	5	5	3	3	25	272.34	
244	2	2	1	1	1	1	5	5	2	2	1	1	12	149.15	
245	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8	41.18	
246	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	99.23	
247	2	2R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	44.15	
248	2	2	4	4	2	2	5	5	4	4	1	1	18	409.49	
249	3	3	5	5	4	4	5	5	3	3	3	3	23	424.48	
250	2	2	4	4	2	2	3	3	4	4	1	1	16	540.49	
251	3	3	5	5	4	4	1	1	5	5	3	3	21	339.03	
252	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	162.09	
253	2	2	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	9	132.04	
254	2	2	4	4	3	3	3	3	2	2	1	1	15	452.79	
255	2	2	4	4	2	2	3	3	4	4	1	1	16	194.75	
256	3	3	5	5	4	4	3	3	4	4	1	1	20	96.32	
257	2	2	3	3	4	4	3	3	2	2	1	1	15	305.46	
258	2	2	3	3	4	4	3	3	2	2	1	1	15	127.65	
259	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	41.11	
260	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	406.68	
261	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	116.28	
262	2	2R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	150.55	
263	2	2	4	4	2	2	5	5	4	4	2	2	19	71.85	
264	2	2	4	4	2	2	5	5	4	4	2	2	19	7.34	
265	3	3	4	4	2	2	3	3	5	5	5	5	22	77.13	
266	2	2	4	4	2	2	3	3	4	4	1	1	16	66.35	
267	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	706.61	
268	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	28.87	
269	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	526.04	
270	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	23.43	
271	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	168.24	
272	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1433.41	
273	3	3	2	2	2	2	1	1	2	2	1	1	11	303.83	
274	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	179.71	
275	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8	57.31	
276	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	53.60	
277	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8	278.87	
278	2	2	4	4	2	2	5	5	4	4	1	1	18	130.36	
279	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	332.51	
280	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	40.94	
281	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	208.62	
282	3	3	5	5	4	4	3	3	2	2	1	1	18	68.43	
283	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	72.14	
284	2	2	3	3	1	1	1	1	2	2	1	1	10	201.93	
285	2	2	3	3	1	1	1	1	2	2	1	1	10	53.88	
286	2	2	5	5	4	4	1	1	2	2	2	2	16	636.62	
287	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	254.76	
288	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	43.14	
289	2	2	3	3	2	2	1	1	2	2	1	1	11	265.96	
290	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	123.50	
291	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	196.33	
292	2	2	1	1	1	1	5	5	2	2	1	1	12	80.12	
293	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	35.90	
294	3	3	5	5	4	4	3	3	5	5	1	1	21	156.05	
295	3	3S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	177.63	
296	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	148.66	
297	2	2R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	121.58	
298	2	2	5	5	4	4	1	1	5	5	4	4	21	366.88	
299	3	3	5	5	4	4	1	1	5	5	4	4	22	132.99	
300	3	3	2	2	2	2	1	1	2	2	1	1	11	338.59	
301	3	3	5	5	4	4	1	1	5	5	4	4	22	139.85	
302	2	2	3	3	1	1	1	1	4	4	1	1	12	121.34	
303	2	2	5	5	4	4	1	1	5	5	4	4	21	25.17	
304	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	1	1	9	545.08	
305	2	2	3	3	1	1	1	1	2	2	1	1	10	193.09	
306	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	103.37	
307	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	393.97	
308	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	1	1	9	402.18	
309	2	2	2	2	1	1	1	1	3	3	1	1	10	655.43	
310	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	124.89	
311	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	148.29	
312	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	134.49	
313	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	78.08	
314	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	8	120.14	
315	2	2	3	3	4	4	1	1	1	1	3	3	14	46.12	
316	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	107.64	
317	2	2	3	3	1	1	1	1	2	2	1	1	10	382.23	
318	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	227.42	
319	2	2	3	3	1	1	5	5	2	2	1	1	14	61.86	
320	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	185.01	
321	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	734.12	
322	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	237.84	
323	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	117.75	
324	2	2	4	4	2	2	5	5	5	5	3	3	21	294.36	
325	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	225.99	
326	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	84.33	

327	3	3	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	77,70	
328	3	3	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	196,72	
329	2	2	3	3	1	1	1	1	2	2	1	1	10	179,02
330	2	2	3	3	1	1	1	1	2	2	1	1	10	149,76
331	2	2	2	2	1	1	3	3	5	5	1	1	14	121,34
332	2	2	4	4	2	2	3	3	5	5	1	1	17	211,62
333	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	1	1	12	34,39
334	2	2	2	2	1	1	3	3	5	5	1	1	14	511,49
335	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	171,65
336	3	3	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	296,16	
337	3	3	5	5	4	4	3	3	3	3	4	4	22	339,10
338	3	3	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	11	336,98
339	2	2	4	4	3	3	3	3	4	4	2	2	18	364,05
340	3	3	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	329,56	
341	3	3	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	147,00	
342	2	2	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	266,26	
343	2	2	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	212,23	
344	3	3	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	389,83	
345	3	3	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	270,33	
346	2	2	5	5	3	3	3	3	4	4	1	1	18	444,60
347	2	2	3	3	2	2	4	4	2	2	1	1	14	81,92
348	2	2	3	3	2	2	4	4	2	2	1	1	14	100,95
349	2	2	3	3	2	2	4	4	2	2	1	1	14	187,40
350	3	3	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	126,57	
351	3	3	5	5	3	3	5	5	5	5	5	5	26	162,99
352	2	2	2	2	1	1	3	3	2	2	1	1	11	3394,43
353	2	2	4	4	2	2	5	5	5	5	1	1	19	160,14
354	2	2	2	2	1	1	3	3	2	2	1	1	11	52,27
355	2	2	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	69,52	
356	3	3	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	546,46	
357	2	2	3	3	1	1	1	1	2	2	1	1	10	80,50
358	3	3	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	236,69	
359	2	2	3	3	4	4	3	3	4	4	1	1	17	30,56
360	2	2	3	3	1	1	1	1	2	2	1	1	10	141,73
361	2	2	3	3	1	1	1	1	2	2	1	1	10	69,14
362	2	2	3	3	4	4	1	1	4	4	3	3	17	227,05
363	2	2	4	4	2	2	1	1	4	4	3	3	16	177,75
364	3	3	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	220,56	
365	2	2	2	2	1	1	5	5	2	2	1	1	13	117,65
366	3	3	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	249,02	
367	2	2	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	135,63	
368	3	3	2	2	1	1	5	5	2	2	1	1	14	158,86
369	2	2	3	3	1	1	5	5	2	2	1	1	14	203,63
370	3	3	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	210,02	
371	2	2	2	2	1	1	5	5	4	4	5	5	19	115,86
372	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	303,15
373	3	3	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	308,00	
374	2	2	1	1	2	2	3	3	4	4	1	1	13	162,79
375	3	3	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	69,91	
376	2	2	1	1	1	1	5	5	2	2	2	2	13	700,82
377	2	2	4	4	2	2	5	5	5	5	1	1	19	1071,13
378	2	2	1	1	1	1	5	5	2	2	1	1	12	918,97
379	3	3	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	30,25	
380	2	2	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	194,33	
381	3	3	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	30,87	
382	3	3	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	48,19	
383	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	157,90
384	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	478,97
385	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	8	193,76
386	3	3	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	161,11	
387	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8	700,66
388	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	423,01
389	3	3	4	4	2	2	5	5	3	3	1	1	18	38,02
390	3	3	3	3	1	1	5	5	2	2	1	1	15	48,02
391	3	3	2	2	2	2	5	5	2	2	1	1	15	278,78
392	3	3	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	286,91	
393	3	3	5	4	4	4	4	4	5	5	1	1	22	526,77
394	3	3	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	619,98	
395	2	2	4	4	2	2	3	3	5	5	1	1	17	98,79
396	2	2	4	4	1	1	3	3	4	4	1	1	15	160,36
397	3	3	4	4	1	1	3	3	4	4	1	1	16	733,20
398	3	3	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	11	899,93
399	2	2	4	4	1	1	3	3	5	5	1	1	16	610,00
400	2	2	4	4	2	2	3	3	4	4	1	1	16	243,87
401	3	3	4	4	2	2	3	3	4	4	1	1	17	90,02
402	3	3	4	4	1	1	3	3	5	5	1	1	17	97,47
403	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	2	2	13	197,40
404	2	2	4	4	2	2	5	5	4	4	2	2	19	143,58
405	3	3	4	4	2	2	3	3	4	4	1	1	17	157,47
406	3	3	4	4	2	2	3	3	3	3	1	1	16	571,36
407	2	2	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	113,30	
408	0	0	NPA	133,76										
409	0	0	NPA	476,38										
410	0	0	NPA	54,43										
411	0	0	NPA	139,52										
412	1	1	NPA	255,51										
413	0	0	NPA	707,03										
414	0	0	NPA	405,19										
415	0	0	NPA	112,62										
416	0	0	NPA	74,36										
417	0	0	NPA	56,10										
419	0	0	NPA	69,14										
420	0	0	NPA	851,58										
421	0	0	NPA	145,11										
422	0	0	NPA	90,11										
423	0	0	NPA	122,16										
424	0	0	NPA	449,60										
425	0	0	NPA	229,04										
430	0	0	NPA	258,15										
431	0	0	NPA	108,56										
432	0	0	NPA	7,33										
433	0	0	NPA	55,75										
434	0	0	NPA	7,58										
436	0	0	NPA	83,89										
437	1	1	NPA	150,09										
439	0	0	NPA	333,04										
440	0	0	NPA	113,43										
441	0	0	NPA	214,49										
442	0	0	NPA	161,50										
443	0	0	NPA	304,10										
444	0	0	NPA	536,58										

445	1	1	NPA	510,85								
446	0	0	NPA	111,47								
447	0	0	NPA	161,05								
448	0	0	NPA	732,09								
449	0	0	NPA	79,65								
450	0	0	NPA	180,21								
451	0	0	NPA	28,81								
452	0	0	NPA	112,66								
453	0	0	NPA	168,26								
454	0	0	NPA	350,84								
455	0	0	NPA	174,45								
456	0	0	NPA	177,17								
457	0	0	NPA	80,08								
458	0	0	NPA	1006,93								
459	0	0	NPA	48,24								
460	0	0	NPA	841,84								
461	0	0	NPA	623,22								
462	1	1	NPA	336,76								
463	1	1	NPA	162,30								
464	0	0	NPA	104,58								
465	0	0	NPA	113,83								
466	0	0	NPA	1327,52								
467	0	0	NPA	3948,79								
468	0	0	NPA	324,25								
469	0	0	NPA	250,30								
470	0	0	NPA	292,89								
471	0	0	NPA	573,07								
472	1	1	NPA	255,00								
473	0	0	NPA	282,56								
474	1	1	NPA	57,51								
476	0	0	NPA	28,83								
477	0	0	NPA	251,23								
478	0	0	NPA	174,85								
479	0	0	NPA	52,52								
480	0	0	NPA	12,18								
481	0	0	NPA	45,97								
482	0	0	NPA	143,25								
483	0	0	NPA	134,04								
484	0	0	NPA	27,86								
485	0	0	NPA	251,18								
486	0	0	NPA	70,71								
487	1	1	NPA	82,16								
488	1	1	NPA	75,40								
489	1	1	NPA	93,46								
490	1	1	NPA	563,64								
491	0	0	NPA	219,82								
492	1	1	NPA	214,74								
493	0	0	NPA	758,57								
494	0	0	NPA	42,62								
495	1	1	NPA	130,86								
496	0	0	NPA	208,29								
497	1	1	NPA	122,42								
498	0	0	NPA	106,19								
499	0	0	NPA	205,59								
500	0	0	NPA	73,08								
501	0	0	NPA	598,87								
502	0	0	NPA	205,76								
503	0	0	NPA	138,45								
504	0	0	NPA	278,22								
505	0	0	NPA	161,12								
506	0	0	NPA	144,71								
507	0	0	NPA	126,56								
508	0	0	NPA	56,67								
509	0	0	NPA	571,37								
510	0	0	NPA	432,57								
511	0	0	NPA	527,41								
512	0	0	NPA	173,76								
513	0	0	NPA	309,43								
514	0	0	NPA	34,21								
515	0	0	NPA	251,61								
516	0	0	NPA	197,93								
517	0	0	NPA	104,82								
518	0	0	NPA	111,69								
519	0	0	NPA	782,10								
520	0	0	NPA	299,42								
521	1	1	NPA	153,97								
522	1	1	NPA	20,72								
523	0	0	NPA	227,73								
524	0	0	NPA	803,58								
525	0	0	NPA	200,12								
526	0	0	NPA	239,85								
527	0	0	NPA	274,40								
528	0	0	NPA	138,42								
529	0	0	NPA	208,17								
530	0	0	NPA	316,72								
531	0	0	NPA	481,98								
532	0	0	NPA	429,53								
533	0	0	NPA	96,40								
534	1	1	NPA	59,38								
535	1	1	NPA	542,17								
536	0	0	NPA	304,17								
537	1	1	NPA	203,89								
538	0	0	NPA	216,75								
539	0	0	NPA	137,99								
540	0	0	NPA	253,61								
541	0	0	NPA	211,51								
542	0	0	NPA	169,75								
543	1	1	NPA	146,07								
544	1	1	NPA	525,43								
545	1	1	NPA	428,30								
546	0	0	NPA	310,70								
547	0	0	NPA	429,72								
548	1	1	NPA	92,82								
549	1	1	NPA	78,05								
550	1	1	NPA	259,37								
551	1	1	NPA	144,15								
552	1	1	NPA	86,28								
553	0	0	NPA	47,95								
554	1	1	NPA	459,83								
555	0	0	NPA	40,58								
556	0	0	NPA	34,02								

557	0	0	NPA	279,94										
558	1	1	NPA	60,86										
559	1	1	NPA	2032,93										
560	1	1	NPA	242,26										
561	0	0	NPA	215,82										
562	0	0	NPA	166,00										
563	0	0	NPA	101,93										
564	0	0	NPA	63,20										
565	1	1	NPA	385,06										
566	1	1	NPA	133,36										
567	0	0	NPA	53,35										
568	1	1	NPA	171,82										
569	1	1	NPA	2570,35										
570	0	0	NPA	620,46										
571	1	1	NPA	206,23										
572	1	1	NPA	61,99										
573	1	1	NPA	395,59										
574	1	1	NPA	121,19										
575	1	1	NPA	138,23										
576	1	1	NPA	256,82										
577	1	1	NPA	149,94										
578	0	0	NPA	467,08										
579	1	1	NPA	196,34										
581	3	3	R	R	R	R	R	R	R	R	R	61,38		
582	3	3	R	R	R	R	R	R	R	R	R	106,44		
583	3	3	4	4	2	2	5	5	2	2	1	1	17	91,58
584	3	3	4	4	2	2	5	5	2	2	1	1	17	344,83
585	3	3	5	5	2	2	5	5	2	2	1	1	18	456,22
586	0	0	NPA	870,85										
587	0	0	NPA	851,63										
588	0	0	NPA	274,29										
589	0	0	NPA	196,49										
590	1	1	NPA	412,05										
591	0	0	NPA	292,92										
592	1	1	NPA	595,23										
593	0	0	NPA	303,00										
594	0	0	NPA	396,86										
595	0	0	NPA	961,22										
596	1	1	NPA	648,53										
597	1	1	NPA	172,10										
598	1	1	NPA	632,92										
599	1	1	NPA	619,11										
600	3	3	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	32,51	
601	0	0	NPA	50,90										
602	0	0	NPA	210,81										
603	0	0	NPA	160,04										
604	0	0	NPA	139,75										
605	0	0	NPA	928,89										
606	0	0	NPA	66,99										
607	0	0	NPA	301,44										
608	0	0	NPA	506,51										
609	1	1	NPA	15,21										
610	0	0	NPA	587,89										
611	0	0	NPA	1630,71										
612	0	0	NPA	475,20										
613	1	1	NPA	212,02										
614	1	1	NPA	218,13										
615	1	1	NPA	787,18										
616	1	1	NPA	132,46										
617	1	1	NPA	69,61										
618	1	1	NPA	336,70										
619	0	0	NPA	170,07										
620	0	0	NPA	222,24										
621	0	0	NPA	332,97										
622	0	0	NPA	566,87										
623	0	0	NPA	304,85										
624	0	0	NPA	63,52										
625	0	0	NPA	104,55										
626	0	0	NPA	66,83										
627	0	0	NPA	65,45										
628	0	0	NPA	366,96										
629	1	1	NPA	341,18										
630	1	1	NPA	28,83										
631	0	0	NPA	56,41										
632	0	0	NPA	22,09										
633	0	0	NPA	439,62										
634	0	0	NPA	360,06										
635	0	0	NPA	35,37										
636	1	1	NPA	1004,98										
637	1	1	NPA	297,23										
638	0	0	NPA	428,05										
639	1	1	NPA	167,78										
640	1	1	NPA	220,37										
641	1	1	NPA	303,57										
642	1	1	NPA	314,27										
643	0	0	NPA	254,94										
644	1	1	NPA	243,31										
645	0	0	NPA	158,94										
646	0	0	NPA	341,83										
647	0	0	NPA	389,22										
648	1	1	NPA	479,40										
649	0	0	NPA	136,78										
650	1	1	NPA	394,04										
651	0	0	NPA	660,77										
652	0	0	NPA	755,92										
653	0	0	NPA	111,09										
654	0	0	NPA	506,63										
655	0	0	NPA	132,10										
656	1	1	NPA	888,31										
657	0	0	NPA	749,49										
658	0	0	NPA	69,71										
659	1	1	NPA	482,59										
660	0	0	NPA	162,20										
661	1	1	NPA	164,84										
662	1	1	NPA	442,51										
663	3	3	5	5	4	4	5	5	5	5	1	1	23	576,80
664	3	3	4	4	3	3	3	3	5	5	5	5	23	24,86
665	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	5	5	22	356,31
666	2	2	5	5	4	4	3	3	4	4	3	3	21	577,28
667	3	3	4	4	2	2	5	5	3	3	5	5	22	28,08
668	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	5	5	21	423,91

669	3	3	5	5	3	3	5	5	5	1	1	22	410.66	
670	3	3	5	5	3	3	5	5	5	4	4	25	76.38	
671	3	3	5	5	2	2	3	3	4	4	1	18	413.10	
672	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	167.75	
673	3	3	5	5	4	4	3	3	5	5	4	24	286.50	
674	2	2	3	3	1	1	5	5	4	4	1	16	1061.72	
676	2	2	4	4	2	2	5	5	5	3	3	21	139.07	
677	2	2	4	4	2	2	3	3	4	4	2	17	193.54	
678	3	3	5	5	4	4	3	3	4	4	3	3	22	1226.23
679	2	2	5	5	4	4	3	3	2	2	2	2	18	1545.27
680	2	2	4	4	2	2	3	3	5	5	5	21	47.06	
681	3	3	4	4	2	2	5	5	5	5	5	24	302.13	
682	3	3	4	4	2	2	3	3	2	2	2	16	154.62	
683	3	3	5	5	4	4	5	5	5	2	2	24	387.68	
684	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	470.81
685	2	2	3	3	2	2	3	3	2	2	1	1	13	95.83
686	2	2	2	2	1	1	3	3	2	2	1	1	11	219.10

# Limbourg: Matrice neutre



Limites  
communale

Score

- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23
- 24
- 25
- 26

Route

Supprimé

Non présent à l'atlas

0 750 1.500 m



Fond: SPW, Orthophotos été 2023

Léopold HEUZE, mai 2025

XXXV

## Annexe XV : Limbourg, matrice pondération "Usager Promeneur/Loisirs"

Critères:	analyse de droit			Praticabilité		Accessibilité		Intérêt de liaison		Intérêt patrimoniale et touristique		Intérêt écologique		Total pondéré	Longueur (en m):	
	2		5		4		3		5		3					
Pondération:	score	pondéré	score	pondéré	score	pondéré	score	pondéré	score	pondéré	score	pondéré	score	pondéré	Total pondéré	Longueur (en m):
fid:																
1	2	4	5	25	4	16	3	9	5	25	2	6	85	309,70		
2	2	4	5	25	4	16	3	9	5	25	2	6	85	126,23		
3	2	4	4	20	3	12	3	9	5	25	2	6	76	177,26		
4	3	6	5	25	4	16	3	9	5	25	1	3	84	182,89		
5	3	6	5	25	4	16	3	9	5	25	2	6	87	136,41		
6	3	6	5	25	4	16	3	9	5	25	2	6	87	135,22		
7	3	6	5	25	5	20	3	9	5	25	2	6	91	90,88		
8	2	4	4	20	4	16	3	9	5	25	2	6	80	143,08		
9	2	4	1	5	1	4	2	6	2	10	1	3	32	427,47		
10	2	4	4	20	3	12	3	9	5	25	2	6	76	107,51		
11	2	4	4	20	2	8	3	9	2	10	2	6	57	230,27		
12	2	4	5	25	4	16	3	9	5	25	2	6	85	973,56		
13	2	4	1	5	1	4	3	9	2	10	1	3	35	571,87		
14	2	4	3	15	1	4	3	9	2	10	2	6	48	432,33		
15	2	4	4	20	2	8	3	9	4	20	5	15	76	267,35		
16	3	6	4	20	2	8	3	9	4	20	1	3	66	115,85		
17	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	95,24			
18	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	111,46			
19	3	6	3	15	1	4	1	3	2	10	4	12	50	1113,74		
20	2	4	1	5	1	4	1	3	1	5	1	3	24	891,45		
21	3	6	5	25	4	16	3	9	5	25	4	12	93	288,23		
22	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	245,73			
23	3	6	5	25	4	16	5	15	2	10	5	15	87	355,74		
24	3	6	5	25	4	16	3	9	5	25	3	9	90	534,96		
25	3	6	5	25	4	16	3	9	5	25	3	9	90	144,44		
26	3	6	4	20	3	12	3	9	3	15	4	12	74	304,23		
27	2	4	3	15	1	4	3	9	2	10	1	3	45	211,44		
28	2	4	4	20	2	8	3	9	5	25	5	15	81	123,62		
29	2	4	4	20	2	8	3	9	5	25	1	3	69	200,54		
30	2	4	4	20	4	16	3	9	5	25	2	6	80	18,79		
31	2	4	3	15	1	4	3	9	2	10	1	3	45	216,66		
32	3	6	5	25	4	16	3	9	4	20	2	6	82	13,19		
33	3	6	5	25	4	16	3	9	4	20	2	6	82	91,53		
34	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	320,91			
35	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	30,71			
36	2	4	3	15	2	8	3	9	2	10	1	3	49	179,61		
37	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	49,03			
38	3	6	5	25	3	12	5	15	5	25	3	9	92	52,91		
39	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	54,04			
40	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	255,29			
41	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	122,00			
42	2	4	4	20	2	8	3	9	4	20	1	3	64	138,76		
43	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	24,68			
44	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	145,44			
45	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	48,55			
46	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	96,05			
47	3	6	5	25	4	16	5	15	5	25	4	12	99	79,21		
48	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	147,77			
49	2	4	1	5	1	4	3	9	2	10	1	3	35	375,82		
50	3	6	5	25	4	16	3	9	4	20	3	9	85	112,57		
51	2	4	1	5	1	4	3	9	2	10	1	3	35	76,27		
52	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	43,90			
53	3	6	4	20	4	16	5	15	5	25	3	9	91	36,89		
54	3	6	3	15	4	16	1	3	1	5	3	9	54	348,93		
55	3	6	1	5	1	4	1	3	1	5	1	3	26	32,76		
56	2	4	1	5	1	4	3	9	2	10	1	3	35	165,67		
57	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	29,32			
58	3	6	5	25	4	16	3	9	3	15	3	9	80	445,51		
59	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	134,65			
60	3	6	5	25	4	16	5	15	5	25	4	12	99	271,33		
61	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	53,20			
62	2	4	1	5	1	4	3	9	2	10	1	3	35	292,93		
63	2	4	5	25	4	16	3	9	3	15	2	6	75	242,18		
64	3	6	3	15	1	4	3	9	2	10	1	3	47	672,02		
65	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	116,16			
66	3	6	5	25	4	16	5	15	5	25	3	9	96	739,98		
67	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	64,25			
68	2	4	4	20	2	8	3	9	5	25	2	6	72	507,81		
69	3	6	5	25	3	12	3	9	5	25	2	6	83	24,00		
70	2	4	4	20	2	8	3	9	5	25	3	9	75	587,38		
71	2	4R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	153,77			
72	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	402,78			
73	3	6	5	25	4	16	5	15	5	25	3	9	96	725,46		
74	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	61,84			
75	2	4	4	20	2	8	5	15	5	25	2	6	78	15,53		
76	2	4	1	5	1	4	3	9	2	10	1	3	35	1064,22		
77	2	4	2	10	1	4	3	9	4	20	1	3	50	392,62		
78	3	6	3	15	1	4	3	9	2	10	4	12	56	222,53		
79	3	6	3	15	1	4	3	9	2	10	4	12	56	491,11		
80	2	4	4	20	1	4	3	9	4	20	1	3	60	383,68		
81	2	4	3	15	1	4	3	9	2	10	1	3	45	599,57		
82	2	4	2	10	1	4	3	9	2	10	1	3	40	1426,35		
83	2	4	2	10	1	4	3	9	2	10	1	3	40	77,62		
84	2	4	3	15	1	4	3	9	2	10	1	3	45	657,10		
85	2	4	3	15	1	4	3	9	2	10	1	3	45	118,50		
86	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	215,89			
87	3	6	4	20	4	16	3	9	4	20	3	9	80	425,36		
88	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	43,11			
89	2	4	3	15	2	8	1	3	1	5	1	3	38	918,39		
90	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	28,98			
91	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	54,85			
92	3	6	4	20	2	8	3	9	5	25	1	3	71	1570,26		
93	2	4	20	2	8	3	9	5	25	1	3	69	540,40			
94	2	4	4	20	2	8	3	9	2	10	1	3	54	261,90		
95	2	4	3	15	1	4	3	9	2	10	1	3	45	445,56		
96	3	6	1	5	1	4	3	9	2	10	1	3	37	722,34		
97	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	137,33			
98	3	6	5	25	4	16	3	9	2	10	3	9	75	146,43		
99	3	6	5	25	4	16	1	3	2	10	3	9	69	202,59		
100	2	4	4	20	2	8	3	9	2	10	2	6	57	398,53		
101	2	4	4	20	2	8	3	9	2	10	3	9	60</			

106	2	4	4	20	2	8	3	9	5	25	3	9	75	300,59
107	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	66,14	
108	3	6	5	25	4	16	3	9	4	20	3	9	85	310,22
109	2	4	1	5	1	4	3	9	2	10	1	3	35	532,17
110	2	4	1	5	2	8	3	9	1	5	1	3	34	333,66
111	3	6	4	20	2	8	3	9	4	20	1	3	66	691,90
112	2	4	4	20	2	8	3	9	3	15	1	3	59	362,40
113	2	4	3	15	1	4	5	15	2	10	1	3	51	81,85
114	3	6	5	25	4	16	3	9	4	20	3	9	85	532,83
115	2	4	3	15	2	8	1	3	4	20	1	3	53	234,42
116	2	4	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	161,79	
117	3	6	5	25	4	16	3	9	5	25	3	9	90	222,57
118	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	213,19	
119	3	6	4	20	2	8	5	15	4	20	1	3	72	49,43
120	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	48,96	
121	3	6	4	20	2	8	3	9	5	25	3	9	77	51,66
122	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	30,86	
123	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	120,26	
124	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	278,62	
125	2	4	3	15	2	8	3	9	2	10	1	3	49	53,71
126	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	128,78	
127	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	822,53	
128	2	4	1	5	1	4	3	9	2	10	1	3	35	270,71
129	2	4	1	5	1	4	3	9	2	10	1	3	35	225,02
130	2	4	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	134,89	
131	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	126,96	
132	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	219,45	
133	2	4	1	5	1	4	5	15	1	5	1	3	36	746,39
134	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	82,30	
135	2	4	1	5	1	4	1	3	1	5	1	3	24	76,45
136	2	4	1	5	1	4	1	3	1	5	1	3	24	223,07
137	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	110,03	
138	2	4	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	50,47	
139	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	100,79	
140	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	519,33	
141	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	234,66	
142	3	6	1	5	1	4	2	6	1	5	1	3	29	306,29
143	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	72,87	
144	3	6	5	25	4	16	5	15	5	25	1	3	90	200,64
145	3	6	4	20	2	8	5	15	3	15	4	12	76	134,42
146	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	47,45	
147	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	22,44	
148	3	6	3	15	4	16	3	9	2	10	2	6	62	414,45
149	3	6	3	15	2	8	3	9	4	20	1	3	61	145,61
150	3	6	3	15	2	8	3	9	4	20	1	3	61	195,58
151	3	6	5	25	4	16	5	15	4	20	4	12	94	49,35
152	3	6	3	15	4	16	1	3	1	5	4	12	57	57,20
153	3	6	3	15	4	16	1	3	1	5	4	12	57	100,88
154	3	6	3	15	4	16	1	3	1	5	4	12	57	35,23
155	2	4	1	5	1	4	3	9	2	10	1	3	35	331,34
156	2	4	4	20	2	8	3	9	4	20	2	6	67	110,19
157	2	4	4	20	2	8	3	9	4	20	2	6	67	441,92
158	3	6	4	20	4	16	3	9	5	25	4	12	88	1023,14
159	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	52,58	
160	3	6	3	15	5	20	1	3	1	5	1	3	52	48,23
161	3	6	2	10	1	4	1	3	1	5	1	3	31	70,81
162	2	4	3	15	1	4	3	9	2	10	2	6	48	660,95
163	2	4	2	10	1	4	1	3	1	5	1	3	29	113,48
164	2	4	4	20	2	8	6	18	2	10	1	3	63	366,08
165	2	4	1	5	1	4	3	9	2	10	1	3	35	162,56
166	3	6	5	25	4	16	3	9	5	25	3	9	90	432,76
167	2	4	1	5	1	4	3	9	2	10	1	3	35	426,13
168	2	4	1	5	1	4	3	9	2	10	1	3	35	287,91
169	3	6	4	20	2	8	3	9	2	10	4	12	65	452,14
170	3	6	4	20	2	8	3	9	3	15	5	15	73	588,12
171	3	6	1	5	1	4	3	9	2	10	1	3	37	260,85
172	2	4	1	5	1	4	3	9	2	10	1	3	35	1691,49
173	3	6	5	25	4	16	3	9	5	25	3	9	90	292,81
174	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	56,13	
175	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	231,74	
176	3	6	3	15	1	4	3	9	2	10	1	3	47	706,83
177	2	4	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	85,19	
178	2	4	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	45,86	
179	2	4	3	15	1	4	1	3	2	10	1	3	39	694,05
180	2	4	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	595,41	
181	2	4	1	5	1	4	3	9	2	10	1	3	35	738,02
182	2	4	1	5	1	4	3	9	2	10	1	3	35	665,01
183	2	4	3	15	1	4	3	9	2	10	1	3	45	276,43
184	2	4	1	5	1	4	3	9	2	10	1	3	35	146,52
185	2	4	5	25	4	16	5	15	5	25	1	3	88	1113,71
186	2	4	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	175,40	
187	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	65,86	
188	2	4	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	515,36	
189	2	4	1	5	1	4	3	9	3	15	1	3	40	316,54
190	3	6	1	5	11	4	1	3	1	5	1	3	26	1336,52
191	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	72,06	
192	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	373,26	
193	3	6	5	25	5	20	1	3	4	20	3	9	83	508,73
194	2	4	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	191,48	
195	2	4	1	5	1	4	1	3	1	5	1	3	24	78,22
196	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	68,35	
197	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	64,37	
198	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	168,25	
199	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	180,50	
200	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	82,39	
201	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	104,48	
202	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	180,99	
203	2	4	4	20	2	8	3	9	4	20	1	3	64	529,42
204	3	6	4	20	2	8	3	9	4	20	1	3	66	378,80
205	2	4	3	15	1	4	3	9	4	20	1	3	55	96,59
206	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	87,19	
207	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	47,57	
208	3	6	4	20	2	8	3	9	4	20	1	3	66	379,90
209	2	4	3	15	1	4	3	9	4	20	1	3	55	183,39
210	3	6	4	20	2	8	3	9	4	20	1	3	66	456,19
211	2	4	1	5	1	4	5	15	2	10	1	3	41	54,10
212	2	4	1	5	1	4	5	15	2	10	1	3	41	47,99
213	2	4	1	5	1	4	5	15	2	10	1	3	41	327,10
214	2	4	1	5	1	4	3	9	2	10	1	3	35	114,98
215	2	4	1	5	1	4	3	9	2	10	1	3	35	1200,67
216	2	4	3	15	1	4	3	9	2	10	1	3	45	363,52





558	1	2	NPA	60,86									
559	1	2	NPA	2032,93									
560	1	2	NPA	242,26									
561	0	0	NPA	215,82									
562	0	0	NPA	166,00									
563	0	0	NPA	101,93									
564	0	0	NPA	63,20									
565	1	2	NPA	385,06									
566	1	2	NPA	133,36									
567	0	0	NPA	53,35									
568	1	2	NPA	171,82									
569	1	2	NPA	2570,35									
570	0	0	NPA	620,46									
571	1	2	NPA	206,23									
572	1	2	NPA	61,99									
573	1	2	NPA	395,59									
574	1	2	NPA	121,19									
575	1	2	NPA	138,23									
576	1	2	NPA	256,82									
577	1	2	NPA	148,94									
578	0	0	NPA	467,08									
579	1	2	NPA	196,34									
581	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	61,36
582	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	106,44
583	3	6	4	20	2	8	5	15	2	10	1	3	62
584	3	6	4	20	2	8	5	15	2	10	1	3	62
585	3	6	5	25	2	8	5	15	2	10	1	3	67
586	0	0	NPA	870,85									
587	0	0	NPA	851,63									
588	0	0	NPA	274,29									
589	0	0	NPA	196,49									
590	1	2	NPA	412,05									
591	0	0	NPA	292,92									
592	1	2	NPA	595,23									
593	0	0	NPA	303,00									
594	0	0	NPA	396,86									
595	0	0	NPA	961,22									
596	1	2	NPA	648,53									
597	1	2	NPA	172,10									
598	1	2	NPA	632,92									
599	1	2	NPA	619,11									
600	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	32,51
601	0	0	NPA	50,90									
602	0	0	NPA	210,81									
603	0	0	NPA	160,04									
604	0	0	NPA	139,75									
605	0	0	NPA	928,89									
606	0	0	NPA	66,99									
607	0	0	NPA	301,44									
608	0	0	NPA	506,51									
609	1	2	NPA	15,21									
610	0	0	NPA	587,89									
611	0	0	NPA	1630,71									
612	0	0	NPA	475,20									
613	1	2	NPA	122,02									
614	1	2	NPA	218,13									
615	1	2	NPA	787,18									
616	1	2	NPA	132,46									
617	1	2	NPA	69,61									
618	1	2	NPA	336,70									
619	0	0	NPA	170,07									
620	0	0	NPA	222,24									
621	0	0	NPA	332,97									
622	0	0	NPA	566,87									
623	0	0	NPA	304,85									
624	0	0	NPA	63,52									
625	0	0	NPA	104,55									
626	0	0	NPA	66,83									
627	0	0	NPA	65,45									
628	0	0	NPA	366,96									
629	1	2	NPA	341,18									
630	1	2	NPA	28,83									
631	0	0	NPA	56,41									
632	0	0	NPA	22,09									
633	0	0	NPA	439,62									
634	0	0	NPA	360,06									
635	0	0	NPA	35,37									
636	1	2	NPA	1004,98									
637	1	2	NPA	297,23									
638	0	0	NPA	428,05									
639	1	2	NPA	167,78									
640	1	2	NPA	220,37									
641	1	2	NPA	303,57									
642	1	2	NPA	314,27									
643	0	0	NPA	254,94									
644	1	2	NPA	243,31									
645	0	0	NPA	158,94									
646	0	0	NPA	341,83									
647	0	0	NPA	389,22									
648	1	2	NPA	479,40									
649	0	0	NPA	136,78									
650	1	2	NPA	394,04									
651	0	0	NPA	660,77									
652	0	0	NPA	755,92									
653	0	0	NPA	111,09									
654	0	0	NPA	506,63									
655	0	0	NPA	132,10									
656	1	2	NPA	888,31									
657	0	0	NPA	749,49									
658	0	0	NPA	69,71									
659	1	2	NPA	482,59									
660	0	0	NPA	162,20									
661	1	2	NPA	164,84									
662	1	2	NPA	442,51									
663	3	6	5	25	4	16	5	15	5	25	1	3	90
664	3	6	4	20	3	12	3	9	5	25	5	15	87
665	3	6	4	20	4	16	3	9	3	15	5	15	81
666	2	4	5	25	4	16	3	9	4	20	3	9	83
667	3	6	4	20	2	8	5	15	3	15	5	15	79
668	3	6	4	20	3	12	3	9	3	15	5	15	77
669	3	6	5	25	3	12	5	15	5	25	1	3	86
													410,66

446	0	0	NPA	111,47								
447	0	0	NPA	161,05								
448	0	0	NPA	732,09								
449	0	0	NPA	79,65								
450	0	0	NPA	180,21								
451	0	0	NPA	28,81								
452	0	0	NPA	112,66								
453	0	0	NPA	168,26								
454	0	0	NPA	350,84								
455	0	0	NPA	174,45								
456	0	0	NPA	177,17								
457	0	0	NPA	80,06								
458	0	0	NPA	1006,93								
459	0	0	NPA	48,24								
460	0	0	NPA	841,84								
461	0	0	NPA	623,22								
462	1	2	NPA	336,76								
463	1	2	NPA	162,30								
464	0	0	NPA	104,58								
465	0	0	NPA	113,83								
466	0	0	NPA	1327,52								
467	0	0	NPA	3948,79								
468	0	0	NPA	324,25								
469	0	0	NPA	250,30								
470	0	0	NPA	292,89								
471	0	0	NPA	573,07								
472	1	2	NPA	255,00								
473	0	0	NPA	282,56								
474	1	2	NPA	57,51								
476	0	0	NPA	28,83								
477	0	0	NPA	251,23								
478	0	0	NPA	174,85								
479	0	0	NPA	52,52								
480	0	0	NPA	12,18								
481	0	0	NPA	45,97								
482	0	0	NPA	143,25								
483	0	0	NPA	134,04								
484	0	0	NPA	27,86								
485	0	0	NPA	251,18								
486	0	0	NPA	70,71								
487	1	2	NPA	82,16								
488	1	2	NPA	75,40								
489	1	2	NPA	93,46								
490	1	2	NPA	563,64								
491	0	0	NPA	219,82								
492	1	2	NPA	214,74								
493	0	0	NPA	758,57								
494	0	0	NPA	42,62								
495	1	2	NPA	130,86								
496	0	0	NPA	208,29								
497	1	2	NPA	122,42								
498	0	0	NPA	106,19								
499	0	0	NPA	205,59								
500	0	0	NPA	73,08								
501	0	0	NPA	598,87								
502	0	0	NPA	205,76								
503	0	0	NPA	138,45								
504	0	0	NPA	278,22								
505	0	0	NPA	161,12								
506	0	0	NPA	144,71								
507	0	0	NPA	126,56								
508	0	0	NPA	56,67								
509	0	0	NPA	571,37								
510	0	0	NPA	432,57								
511	0	0	NPA	527,41								
512	0	0	NPA	173,76								
513	0	0	NPA	309,43								
514	0	0	NPA	34,21								
515	0	0	NPA	251,61								
516	0	0	NPA	197,93								
517	0	0	NPA	104,82								
518	0	0	NPA	111,69								
519	0	0	NPA	782,10								
520	0	0	NPA	299,42								
521	1	2	NPA	153,97								
522	1	2	NPA	20,72								
523	0	0	NPA	227,73								
524	0	0	NPA	803,56								
525	0	0	NPA	200,12								
526	0	0	NPA	239,85								
527	0	0	NPA	274,40								
528	0	0	NPA	138,42								
529	0	0	NPA	208,17								
530	0	0	NPA	316,72								
531	0	0	NPA	481,98								
532	0	0	NPA	429,53								
533	0	0	NPA	96,40								
534	1	2	NPA	59,38								
535	1	2	NPA	542,17								
536	0	0	NPA	304,17								
537	1	2	NPA	203,89								
538	0	0	NPA	216,75								
539	0	0	NPA	137,99								
540	0	0	NPA	253,61								
541	0	0	NPA	211,51								
542	0	0	NPA	169,75								
543	1	2	NPA	146,07								
544	1	2	NPA	525,43								
545	1	2	NPA	428,30								
546	0	0	NPA	310,70								
547	0	0	NPA	429,72								
548	1	2	NPA	92,82								
549	1	2	NPA	78,05								
550	1	2	NPA	259,37								
551	1	2	NPA	144,15								
552	1	2	NPA	86,28								
553	0	0	NPA	47,95								
554	1	2	NPA	459,83								
555	0	0	NPA	40,58								
556	0	0	NPA	34,02								
557	0	0	NPA	279,94								

670	3	6	5	25	3	12	5	15	5	25	4	12	95	76,38
671	3	6	5	25	2	8	3	9	4	20	1	3	71	413,10
672	2	4	1	5	1	4	1	3	1	5	1	3	24	167,75
673	3	6	5	25	4	16	3	9	5	25	4	12	93	286,50
674	2	4	3	15	1	4	5	15	4	20	1	3	61	1061,72
676	2	4	4	20	2	8	5	15	5	25	3	9	81	139,07
677	2	4	4	20	2	8	3	9	4	20	2	6	67	193,54
678	3	6	5	25	4	16	3	9	4	20	3	9	85	1226,23
679	2	4	5	25	4	16	3	9	2	10	2	6	70	1545,27
680	2	4	4	20	2	8	3	9	5	25	5	15	81	47,06
681	3	6	4	20	2	8	5	15	5	25	5	15	89	302,13
682	3	6	4	20	2	8	3	9	2	10	2	6	59	154,62
683	3	6	5	25	4	16	5	15	5	25	2	6	93	387,68
684	2	4	1	5	1	4	3	9	2	10	1	3	35	470,81
685	2	4	3	15	2	8	3	9	2	10	1	3	49	95,83
686	2	4	2	10	1	4	3	9	2	10	1	3	40	219,10

# Limbourg: Pondération "Usager Promeneur/Loisirs"



Limites communale	52	78
Score	53	79
24	54	80
26	55	81
29	56	82
30	57	83
31	58	84
32	59	85
34	60	86
35	61	87
36	62	88
37	63	89
38	64	90
39	65	91
40	66	92
41	67	93
43	68	94
44	69	95
45	70	96
46	71	98
47	72	99
48	73	
49	74	
50	75	
51	76	
	77	
		Route
		Supprimé
		Non présent à l'atlas

0 750 1.500 m



**Annexe XVI : Limbourg, matrice Pondération "Agriculteur/Usages productifs"**

Critères:	analyse de droit		Praticalité		Accessibilité		Intérêt de liaison		Intérêt patrimoniale et touristique		Intérêt écologique		Total Pondéré	Longueur:
	Pondération:	4	5	score pondéré	score pondéré	score pondéré	score pondéré	score	score pondéré	score pondéré	score	score pondéré		
fid:	score	score	score	score	score	score	score	score	score	score	score	score	Total Pondéré	Longueur:
1	2	8	5	25	4	20	3	12	5	0	2	2	67	309,70
2	2	8	5	25	4	20	3	12	5	0	2	2	67	126,23
3	2	8	4	20	3	15	3	12	5	0	2	2	57	177,26
4	3	12	5	25	4	20	3	12	5	0	1	1	70	182,89
5	3	12	5	25	4	20	3	12	5	0	2	2	71	136,41
6	3	12	5	25	4	20	3	12	5	0	2	2	71	135,22
7	3	12	5	25	5	25	3	12	5	0	2	2	76	90,88
8	2	8	4	20	4	20	3	12	5	0	2	2	62	143,08
9	2	8	1	5	1	5	2	8	2	0	1	1	27	427,47
10	2	8	4	20	3	15	3	12	5	0	2	2	57	107,51
11	2	8	4	20	2	10	3	12	2	0	2	2	52	230,27
12	2	8	5	25	4	20	3	12	5	0	2	2	67	973,56
13	2	8	1	5	1	5	3	12	2	0	1	1	31	571,87
14	2	8	3	15	1	5	3	12	2	0	2	2	42	432,33
15	2	8	4	20	2	10	3	12	4	0	5	5	55	267,35
16	3	12	4	20	2	10	3	12	4	0	1	1	55	115,85
17	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	95,24	
18	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	111,46	
19	3	12	3	15	1	5	1	4	2	0	4	4	40	1113,74
20	2	8	1	5	1	5	1	4	1	0	1	1	23	891,45
21	3	12	5	25	4	20	3	12	5	0	4	4	73	288,23
22	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	245,73	
23	3	12	5	25	4	20	5	20	2	0	5	5	82	355,74
24	3	12	5	25	4	20	3	12	5	0	3	3	72	534,96
25	3	12	5	25	4	20	3	12	5	0	3	3	72	144,44
26	3	12	4	20	3	15	3	12	3	0	4	4	63	304,23
27	2	8	3	15	1	5	3	12	2	0	1	1	41	211,44
28	2	8	4	20	2	10	3	12	5	0	5	5	55	123,62
29	2	8	4	20	2	10	3	12	5	0	1	1	51	200,54
30	2	8	4	20	4	20	3	12	5	0	2	2	62	18,79
31	2	8	3	15	1	5	3	12	2	0	1	1	41	216,66
32	3	12	5	25	4	20	3	12	4	0	2	2	71	13,19
33	3	12	5	25	4	20	3	12	4	0	2	2	71	91,53
34	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	320,91	
35	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	30,71	
36	2	8	3	15	2	10	3	12	2	0	1	1	46	179,61
37	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	49,03	
38	3	12	5	25	3	15	5	20	5	0	3	3	75	52,91
39	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	54,04	
40	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	255,29	
41	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	122,00	
42	2	8	4	20	2	10	3	12	4	0	1	1	51	138,76
43	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	24,68	
44	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	145,44	
45	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	48,55	
46	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	96,05	
47	3	12	5	25	4	20	5	20	5	0	4	4	81	79,21
48	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	147,77	
49	2	8	1	5	1	5	3	12	2	0	1	1	31	375,82
50	3	12	5	25	4	20	3	12	4	0	3	3	72	112,57
51	2	8	1	5	1	5	3	12	2	0	1	1	31	76,27
52	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	43,90	
53	3	12	4	20	4	20	5	20	5	0	3	3	75	36,89
54	3	12	3	15	4	20	1	4	1	0	3	3	54	348,93
55	3	12	1	5	1	5	1	4	1	0	1	1	27	32,76
56	2	8	1	5	1	5	3	12	2	0	1	1	31	165,67
57	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	29,32	
58	3	12	5	25	4	20	3	12	3	0	3	3	72	445,51
59	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	134,65	
60	3	12	5	25	4	20	5	20	5	0	4	4	81	271,33
61	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	53,20	
62	2	8	1	5	1	5	3	12	2	0	1	1	31	292,93
63	2	8	5	25	4	20	3	12	3	0	2	2	67	242,18
64	3	12	3	15	1	5	3	12	2	0	1	1	45	672,02
65	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	116,16	
66	3	12	5	25	4	20	5	20	5	0	3	3	80	739,98
67	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	64,25	
68	2	8	4	20	2	10	3	12	5	0	2	2	52	507,81
69	3	12	5	25	3	15	3	12	5	0	2	2	66	24,00
70	2	8	4	20	2	10	3	12	5	0	3	3	53	587,38
71	2	8	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	153,77	
72	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	402,78	
73	3	12	5	25	4	20	5	20	5	0	3	3	80	725,46
74	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	61,84	
75	2	8	4	20	2	10	5	20	5	0	2	2	60	15,53
76	2	8	1	5	1	5	3	12	2	0	1	1	31	1064,22
77	2	8	2	10	1	5	3	12	4	0	1	1	36	392,62
78	3	12	3	15	1	5	3	12	2	0	4	4	48	222,53
79	3	12	3	15	1	5	3	12	2	0	4	4	48	491,11
80	2	8	4	20	1	5	3	12	4	0	1	1	46	383,68
81	2	8	3	15	1	5	3	12	2	0	1	1	41	599,57
82	2	8	2	10	1	5	3	12	2	0	1	1	36	1426,35
83	2	8	2	10	1	5	3	12	2	0	1	1	36	77,62
84	2	8	3	15	1	5	3	12	2	0	1	1	41	657,10
85	2	8	3	15	1	5	3	12	2	0	1	1	41	118,50
86	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	215,89	
87	3	12	4	20	4	20	3	12	4	0	3	3	67	425,36
88	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	43,11	
89	2	8	3	15	2	10	1	4	1	0	1	1	38	918,39
90	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	28,98	
91	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	54,85	
92	3	12	4	20	2	10	3	12	5	0	1	1	55	1570,26
93	2	8	4	20	2	10	3	12	5	0	1	1	51	540,40
94	2	8	4	20	2	10	3	12	2	0	1	1	51	261,90
95	2	8	3	15	1	5	3	12	2	0	1	1	41	445,56
96	3	12	1	5	1	5	3	12	2	0	1	1	35	722,34
97	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	137,33	
98	3	12	5	25	4	20	3	12	2	0	3	3	72	146,43
99	3	12	5	25	4	20	1	4	2	0	3	3	64	202,59
100	2	8	4	20	2	10	3	12	2	0	2	2	52	398,53
101	2	8	4	20	2	10	3	12	2	0	3	3	53	585,09
102	2	8	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	60,35	
103	2	8	2	10	1	5	3	12	2	0	1	1	36	747,82
104	2													

107	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	66,14
108	3	12	5	25	4	20	3	12	4	0	3	3	72	310,22	
109	2	8	1	5	1	5	3	12	2	0	1	1	31	532,17	
110	2	8	1	5	2	10	3	12	1	0	1	1	36	333,66	
111	3	12	4	20	2	10	3	12	4	0	1	1	55	691,90	
112	2	8	4	20	2	10	3	12	3	0	1	1	51	362,40	
113	2	8	3	15	1	5	5	20	2	0	1	1	49	81,85	
114	3	12	5	25	4	20	3	12	4	0	3	3	72	532,83	
115	2	8	3	15	2	10	1	4	4	0	1	1	38	234,42	
116	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	161,79	
117	3	12	5	25	4	20	3	12	5	0	3	3	72	222,57	
118	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	213,19	
119	3	12	4	20	2	10	5	20	4	0	1	1	63	49,43	
120	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	48,96	
121	3	12	4	20	2	10	3	12	5	0	3	3	57	51,66	
122	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	30,86	
123	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	120,26	
124	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	278,62	
125	2	8	3	15	2	10	3	12	2	0	1	1	46	53,71	
126	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	128,78	
127	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	822,53	
128	2	8	1	5	1	5	3	12	2	0	1	1	31	270,71	
129	2	8	1	5	1	5	3	12	2	0	1	1	31	225,02	
130	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	134,89	
131	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	126,96	
132	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	219,45	
133	2	8	1	5	1	5	5	20	1	0	1	1	39	746,39	
134	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	82,30	
135	2	8	1	5	1	5	1	4	1	0	1	1	23	76,45	
136	2	8	1	5	1	5	1	4	1	0	1	1	23	223,07	
137	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	110,03	
138	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	50,47	
139	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	100,79	
140	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	519,33	
141	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	234,66	
142	3	12	1	5	1	5	2	8	1	0	1	1	31	306,29	
143	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	72,87	
144	3	12	5	25	4	20	5	20	5	0	1	1	78	200,64	
145	3	12	4	20	2	10	5	20	3	0	4	4	66	134,42	
146	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	47,45	
147	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	22,44	
148	3	12	3	15	4	20	3	12	2	0	2	2	61	414,45	
149	3	12	3	15	2	10	3	12	4	0	1	1	50	145,61	
150	3	12	3	15	2	10	3	12	4	0	1	1	50	195,58	
151	3	12	5	25	4	20	5	20	4	0	4	4	81	49,35	
152	3	12	3	15	4	20	1	4	1	0	4	4	55	57,20	
153	3	12	3	15	4	20	1	4	1	0	4	4	55	100,88	
154	3	12	3	15	4	20	1	4	1	0	4	4	55	35,23	
155	2	8	1	5	1	5	3	12	2	0	1	1	31	331,34	
156	2	8	4	20	2	10	3	12	4	0	2	2	52	110,19	
157	2	8	4	20	2	10	3	12	4	0	2	2	52	441,92	
158	3	12	4	20	4	20	3	12	5	0	4	4	68	1023,14	
159	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	52,58	
160	3	12	3	15	5	25	1	4	1	0	1	1	57	48,23	
161	3	12	2	10	1	5	1	4	1	0	1	1	32	70,81	
162	2	8	3	15	1	5	3	12	2	0	2	2	42	660,95	
163	2	8	2	10	1	5	1	4	1	0	1	1	28	113,48	
164	2	8	4	20	2	10	6	24	2	0	1	1	63	366,08	
165	2	8	1	5	1	5	3	12	2	0	1	1	31	162,56	
166	3	12	5	25	4	20	3	12	5	0	3	3	72	432,76	
167	2	8	1	5	1	5	3	12	2	0	1	1	31	426,13	
168	2	8	1	5	1	5	3	12	2	0	1	1	31	287,91	
169	3	12	4	20	2	10	3	12	2	0	4	4	58	452,14	
170	3	12	4	20	2	10	3	12	3	0	5	5	59	588,12	
171	3	12	1	5	1	5	3	12	2	0	1	1	35	260,85	
172	2	8	1	5	1	5	3	12	2	0	1	1	31	1691,49	
173	3	12	5	25	4	20	3	12	5	0	3	3	72	292,81	
174	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	56,13	
175	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	231,74	
176	3	12	3	15	1	5	3	12	2	0	1	1	45	706,83	
177	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	85,19	
178	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	45,86	
179	2	8	3	15	1	5	1	4	2	0	1	1	33	694,05	
180	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	595,41	
181	2	8	1	5	1	5	3	12	2	0	1	1	31	738,02	
182	2	8	1	5	1	5	3	12	2	0	1	1	31	665,01	
183	2	8	3	15	1	5	3	12	2	0	1	1	41	276,43	
184	2	8	1	5	1	5	3	12	2	0	1	1	31	146,52	
185	2	8	5	25	4	20	5	20	5	0	1	1	74	1113,71	
186	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	175,40	
187	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	65,86	
188	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	515,36	
189	2	8	1	5	1	5	3	12	3	0	1	1	31	316,54	
190	3	12	1	5	1	5	1	4	1	0	1	1	27	1336,52	
191	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	72,06	
192	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	373,26	
193	3	12	5	25	5	25	1	4	4	0	3	3	69	508,73	
194	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	191,48	
195	2	8	1	5	1	5	1	4	1	0	1	1	23	78,22	
196	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	68,35	
197	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	64,37	
198	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	168,25	
199	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	180,50	
200	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	82,39	
201	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	104,48	
202	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	180,99	
203	2	8	4	20	2	10	3	12	4	0	1	1	51	529,42	
204	3	12	4	20	2	10	3	12	4	0	1	1	55	378,80	
205	2	8	3	15	1	5	3	12	4	0	1	1	41	96,59	
206	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	87,19	
207	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	47,57	
208	3	12	4	20	2	10	3	12	4	0	1	1	55	379,90	
209	2	8	3	15	1	5	3	12	4	0	1	1	41	183,39	
210	3	12	4	20	2	10	3	12	4	0	1	1	55	456,19	
211	2	8	1	5	1	5	5	20	2	0	1	1	39	54,10	
212	2	8	1	5	1	5	5	20	2	0	1	1	39	47,99	
213	2	8	1	5	1	5	5	20	2	0	1	1	39	327,10	
214	2	8	1	5	1	5	3	12	2	0	1	1	31	114,98	
215	2	8	1	5	1	5	3	12	2	0	1	1	31	1200,67	
216	2	8	3	15	1	5	3	12	2	0	1				





447	0	0	NPA	161,05								
448	0	0	NPA	732,09								
449	0	0	NPA	79,65								
450	0	0	NPA	180,21								
451	0	0	NPA	28,81								
452	0	0	NPA	112,66								
453	0	0	NPA	168,26								
454	0	0	NPA	350,84								
455	0	0	NPA	174,45								
456	0	0	NPA	177,17								
457	0	0	NPA	80,08								
458	0	0	NPA	1006,93								
459	0	0	NPA	48,24								
460	0	0	NPA	841,84								
461	0	0	NPA	623,22								
462	1	4	NPA	336,76								
463	1	4	NPA	162,30								
464	0	0	NPA	104,58								
465	0	0	NPA	113,83								
466	0	0	NPA	1327,52								
467	0	0	NPA	3948,79								
468	0	0	NPA	324,25								
469	0	0	NPA	250,30								
470	0	0	NPA	292,89								
471	0	0	NPA	573,07								
472	1	4	NPA	255,00								
473	0	0	NPA	282,56								
474	1	4	NPA	57,51								
476	0	0	NPA	28,83								
477	0	0	NPA	251,23								
478	0	0	NPA	174,85								
479	0	0	NPA	52,52								
480	0	0	NPA	12,18								
481	0	0	NPA	45,97								
482	0	0	NPA	143,25								
483	0	0	NPA	134,04								
484	0	0	NPA	27,86								
485	0	0	NPA	251,18								
486	0	0	NPA	70,71								
487	1	4	NPA	82,16								
488	1	4	NPA	75,40								
489	1	4	NPA	93,46								
490	1	4	NPA	563,64								
491	0	0	NPA	219,82								
492	1	4	NPA	214,74								
493	0	0	NPA	758,57								
494	0	0	NPA	42,62								
495	1	4	NPA	130,86								
496	0	0	NPA	208,29								
497	1	4	NPA	122,42								
498	0	0	NPA	106,19								
499	0	0	NPA	205,59								
500	0	0	NPA	73,08								
501	0	0	NPA	598,87								
502	0	0	NPA	205,76								
503	0	0	NPA	138,45								
504	0	0	NPA	278,22								
505	0	0	NPA	161,12								
506	0	0	NPA	144,71								
507	0	0	NPA	126,56								
508	0	0	NPA	56,67								
509	0	0	NPA	571,37								
510	0	0	NPA	432,57								
511	0	0	NPA	527,41								
512	0	0	NPA	173,76								
513	0	0	NPA	309,43								
514	0	0	NPA	34,21								
515	0	0	NPA	251,61								
516	0	0	NPA	197,93								
517	0	0	NPA	104,82								
518	0	0	NPA	111,69								
519	0	0	NPA	782,10								
520	0	0	NPA	299,42								
521	1	4	NPA	153,97								
522	1	4	NPA	20,72								
523	0	0	NPA	227,73								
524	0	0	NPA	803,58								
525	0	0	NPA	200,12								
526	0	0	NPA	239,85								
527	0	0	NPA	274,40								
528	0	0	NPA	138,42								
529	0	0	NPA	208,17								
530	0	0	NPA	316,72								
531	0	0	NPA	481,98								
532	0	0	NPA	429,53								
533	0	0	NPA	96,40								
534	1	4	NPA	59,38								
535	1	4	NPA	542,17								
536	0	0	NPA	304,17								
537	1	4	NPA	203,89								
538	0	0	NPA	216,75								
539	0	0	NPA	137,99								
540	0	0	NPA	253,61								
541	0	0	NPA	211,51								
542	0	0	NPA	169,75								
543	1	4	NPA	146,07								
544	1	4	NPA	525,43								
545	1	4	NPA	428,30								
546	0	0	NPA	310,70								
547	0	0	NPA	429,72								
548	1	4	NPA	92,82								
549	1	4	NPA	78,05								
550	1	4	NPA	259,37								
551	1	4	NPA	144,15								
552	1	4	NPA	86,28								
553	0	0	NPA	47,95								
554	1	4	NPA	459,83								
555	0	0	NPA	40,58								
556	0	0	NPA	34,02								
557	0	0	NPA	279,94								
558	1	4	NPA	60,86								

559	1	4	NPA	2032,93									
560	1	4	NPA	242,26									
561	0	0	NPA	215,82									
562	0	0	NPA	166,00									
563	0	0	NPA	101,93									
564	0	0	NPA	63,20									
565	1	4	NPA	385,06									
566	1	4	NPA	133,36									
567	0	0	NPA	53,35									
568	1	4	NPA	171,82									
569	1	4	NPA	2570,35									
570	0	0	NPA	620,46									
571	1	4	NPA	206,23									
572	1	4	NPA	61,99									
573	1	4	NPA	395,59									
574	1	4	NPA	121,19									
575	1	4	NPA	138,23									
576	1	4	NPA	256,82									
577	1	4	NPA	148,94									
578	0	0	NPA	467,08									
579	1	4	NPA	196,34									
581	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	61,38
582	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	106,44
583	3	12	4	20	2	10	5	20	2	0	1	1	63
584	3	12	4	20	2	10	5	20	2	0	1	1	63
585	3	12	5	25	2	10	5	20	2	0	1	1	68
586	0	0	NPA	870,85									
587	0	0	NPA	851,63									
588	0	0	NPA	274,29									
589	0	0	NPA	196,49									
590	1	4	NPA	412,05									
591	0	0	NPA	292,92									
592	1	4	NPA	595,23									
593	0	0	NPA	303,00									
594	0	0	NPA	396,86									
595	0	0	NPA	961,22									
596	1	4	NPA	648,53									
597	1	4	NPA	172,10									
598	1	4	NPA	632,92									
599	1	4	NPA	619,11									
600	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	32,51
601	0	0	NPA	50,90									
602	0	0	NPA	210,81									
603	0	0	NPA	160,04									
604	0	0	NPA	139,75									
605	0	0	NPA	928,89									
606	0	0	NPA	66,99									
607	0	0	NPA	301,44									
608	0	0	NPA	506,51									
609	1	4	NPA	15,21									
610	0	0	NPA	587,89									
611	0	0	NPA	1630,71									
612	0	0	NPA	475,20									
613	1	4	NPA	122,02									
614	1	4	NPA	218,13									
615	1	4	NPA	787,18									
616	1	4	NPA	132,46									
617	1	4	NPA	69,61									
618	1	4	NPA	336,70									
619	0	0	NPA	170,07									
620	0	0	NPA	222,24									
621	0	0	NPA	332,97									
622	0	0	NPA	566,87									
623	0	0	NPA	304,85									
624	0	0	NPA	63,52									
625	0	0	NPA	104,55									
626	0	0	NPA	66,83									
627	0	0	NPA	65,45									
628	0	0	NPA	366,96									
629	1	4	NPA	341,18									
630	1	4	NPA	28,83									
631	0	0	NPA	56,41									
632	0	0	NPA	22,09									
633	0	0	NPA	439,62									
634	0	0	NPA	360,06									
635	0	0	NPA	35,37									
636	1	4	NPA	1004,98									
637	1	4	NPA	297,23									
638	0	0	NPA	428,05									
639	1	4	NPA	167,78									
640	1	4	NPA	220,37									
641	1	4	NPA	303,57									
642	1	4	NPA	314,27									
643	0	0	NPA	254,94									
644	1	4	NPA	243,31									
645	0	0	NPA	158,94									
646	0	0	NPA	341,83									
647	0	0	NPA	389,22									
648	1	4	NPA	479,40									
649	0	0	NPA	136,78									
650	1	4	NPA	394,04									
651	0	0	NPA	660,77									
652	0	0	NPA	755,92									
653	0	0	NPA	111,09									
654	0	0	NPA	506,63									
655	0	0	NPA	132,10									
656	1	4	NPA	888,31									
657	0	0	NPA	749,49									
658	0	0	NPA	69,71									
659	1	4	NPA	482,59									
660	0	0	NPA	162,20									
661	1	4	NPA	164,84									
662	1	4	NPA	442,51									
663	3	12	5	25	4	20	5	20	5	0	1	1	78
664	3	12	4	20	3	15	3	12	5	0	5	5	64
665	3	12	4	20	4	20	3	12	3	0	5	5	69
666	2	8	5	25	4	20	3	12	4	0	3	3	68
667	3	12	4	20	2	10	5	20	3	0	5	5	67
668	3	12	4	20	3	15	3	12	3	0	5	5	64
669	3	12	5	25	3	15	5	20	5	0	1	1	73
670	3	12	5	25	3	15	5	20	5	0	4	4	76
													76,38

671	3	12	5	25	2	10	3	12	4	0	1	1	60	413,10
672	2	8	1	5	1	5	1	4	1	0	1	1	23	167,75
673	3	12	5	25	4	20	3	12	5	0	4	4	73	286,50
674	2	8	3	15	1	5	5	20	4	0	1	1	49	1061,72
676	2	8	4	20	2	10	5	20	5	0	3	3	61	139,07
677	2	8	4	20	2	10	3	12	4	0	2	2	52	193,54
678	3	12	5	25	4	20	3	12	4	0	3	3	72	1226,23
679	2	8	5	25	4	20	3	12	2	0	2	2	67	1545,27
680	2	8	4	20	2	10	3	12	5	0	5	5	55	47,06
681	3	12	4	20	2	10	5	20	5	0	5	5	67	302,13
682	3	12	4	20	2	10	3	12	2	0	2	2	56	154,62
683	3	12	5	25	4	20	5	20	5	0	2	2	79	367,68
684	2	8	1	5	1	5	3	12	2	0	1	1	31	470,81
685	2	8	3	15	2	10	3	12	2	0	1	1	46	95,83
686	2	8	2	10	1	5	3	12	2	0	1	1	36	219,10

# Limbourg: Pondération "Agriculteur/Usages productifs"



0 750 1.500 m



Fond: SPW, Orthophotos été 2023  
Léopold HEUZE, mai 2025

LI

## Annexe XVII : Limbourg, matrice Pondération "Professionnel forestier"

Critères:	analyse de droit		Praticabilité		Accessibilité		Intérêt de liaison		Intérêt patrimoniale et touristique		Intérêt écologique		Total Pondéré	Longueur (en m):	
	4	4	4	3	3	3	3	3	5	5	5	5			
fid:	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré	Total Pondéré	Longueur (en m):	
1	2	8	5	20	4	12	3	9	5	15	2	10	74	309,70	
2	2	8	5	20	4	12	3	9	5	15	2	10	74	126,23	
3	2	8	4	16	3	9	3	9	5	15	2	10	67	177,26	
4	3	12	5	20	4	12	3	9	5	15	1	5	73	182,89	
5	3	12	5	20	4	12	3	9	5	15	2	10	78	136,41	
6	3	12	5	20	4	12	3	9	5	15	2	10	78	135,22	
7	3	12	5	20	5	15	3	9	5	15	2	10	81	90,88	
8	2	8	4	16	4	12	3	9	5	15	2	10	70	143,08	
9	2	8	1	4	1	3	2	6	2	6	1	5	32	427,47	
10	2	8	4	16	3	9	3	9	5	15	2	10	67	107,51	
11	2	8	4	16	2	6	3	9	2	6	2	10	55	230,27	
12	2	8	5	20	4	12	3	9	5	15	2	10	74	973,56	
13	2	8	1	4	1	3	3	9	2	6	1	5	35	571,87	
14	2	8	3	12	1	3	3	9	2	6	2	10	48	432,33	
15	2	8	4	16	2	6	3	9	4	12	1	5	25	267,35	
16	3	12	4	16	2	6	3	9	4	12	1	5	60	115,85	
17	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	95,24		
18	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	111,46		
19	3	12	3	12	1	3	1	3	2	6	4	20	56	1113,74	
20	2	8	1	4	1	3	1	3	1	3	1	5	26	891,45	
21	3	12	5	20	4	12	3	9	5	15	4	20	88	288,23	
22	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	245,73		
23	3	12	5	20	4	12	5	15	2	6	5	25	90	355,74	
24	3	12	5	20	4	12	3	9	5	15	3	15	83	534,96	
25	3	12	5	20	4	12	3	9	5	15	3	15	83	144,44	
26	3	12	4	16	3	9	3	9	3	9	4	20	75	304,23	
27	2	8	3	12	1	3	3	9	2	6	1	5	43	211,44	
28	2	8	4	16	2	6	3	9	5	15	5	25	79	123,62	
29	2	8	4	16	2	6	3	9	5	15	1	5	59	200,54	
30	2	8	4	16	4	12	3	9	5	15	2	10	70	18,79	
31	2	8	3	12	1	3	3	9	2	6	1	5	43	216,66	
32	3	12	5	20	4	12	3	9	4	12	2	10	75	13,19	
33	3	12	5	20	4	12	3	9	4	12	2	10	75	91,53	
34	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	320,91		
35	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	30,71		
36	2	8	3	12	2	6	3	9	2	6	1	5	46	179,61	
37	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	49,03		
38	3	12	5	20	3	9	5	15	5	15	3	15	86	52,91	
39	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	54,04		
40	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	255,29		
41	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	122,00		
42	2	8	4	16	2	6	3	9	4	12	1	5	56	138,76	
43	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	24,68		
44	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	145,44		
45	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	48,55		
46	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	96,05		
47	3	12	5	20	4	12	5	15	5	15	4	20	94	79,21	
48	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	147,77		
49	2	8	1	4	1	3	3	9	2	6	1	5	35	375,82	
50	3	12	5	20	4	12	3	9	4	12	3	15	80	112,57	
51	2	8	1	4	1	3	3	9	2	6	1	5	35	76,27	
52	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	43,90		
53	3	12	4	16	4	12	5	15	5	15	3	15	85	36,89	
54	3	12	3	12	4	12	1	3	1	3	3	15	57	348,93	
55	3	12	1	4	1	3	1	3	1	3	1	5	30	32,76	
56	2	8	1	4	1	3	3	9	2	6	1	5	35	165,67	
57	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	29,32		
58	3	12	5	20	4	12	3	9	3	9	3	15	77	445,51	
59	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	134,65		
60	3	12	5	20	4	12	5	15	5	15	4	20	94	271,33	
61	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	53,20		
62	2	8	1	4	1	3	3	9	2	6	1	5	35	292,93	
63	2	8	5	20	4	12	3	9	3	9	2	10	68	242,18	
64	3	12	3	12	1	3	3	9	2	6	1	5	47	672,02	
65	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	116,16		
66	3	12	5	20	4	12	5	15	5	15	3	15	89	739,98	
67	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	64,25		
68	2	8	4	16	2	6	3	9	5	15	2	10	64	507,81	
69	3	12	5	20	3	9	3	9	5	15	2	10	75	24,00	
70	2	8	4	16	2	6	3	9	5	15	3	15	69	587,38	
71	2	8	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	153,77		
72	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	402,78		
73	3	12	5	20	4	12	5	15	5	15	3	15	89	725,46	
74	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	61,84		
75	2	8	4	16	2	6	5	15	5	15	2	10	10	15,53	
76	2	8	1	4	1	3	3	9	2	6	1	5	35	1064,22	
77	2	8	2	8	1	3	3	9	4	12	1	5	45	392,62	
78	3	12	3	12	1	3	3	9	2	6	4	20	62	222,53	
79	3	12	3	12	1	3	3	9	2	6	4	20	62	491,11	
80	2	8	4	16	1	3	3	9	4	12	1	5	53	383,68	
81	2	8	3	12	1	3	3	9	2	6	1	5	43	599,57	
82	2	8	2	8	1	3	3	9	2	6	1	5	39	1426,35	
83	2	8	2	8	1	3	3	9	2	6	1	5	39	77,62	
84	2	8	3	12	1	3	3	9	2	6	1	5	43	657,10	
85	2	8	3	12	1	3	3	9	2	6	1	5	43	118,50	
86	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	215,89		
87	3	12	4	16	4	12	3	9	4	12	3	15	76	425,36	
88	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	43,11		
89	2	8	3	12	2	6	1	3	1	3	1	5	37	918,39	
90	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	28,98		
91	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	54,85		
92	3	12	4	16	2	6	3	9	5	15	1	5	63	1570,26	
93	2	8	4	16	2	6	3	9	5	15	1	5	59	540,40	
94	2	8	4	16	2	6	3	9	2	6	1	5	50	261,90	
95	2	8	3	12	1	3	3	9	2	6	1	5	43	445,56	
96	3	12	1	4	1	3	3	9	2	6	1	5	39	722,34	
97	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	137,33		
98	3	12	5	20	4	12	3	9	2	6	3	15	74	146,43	
99	3	12	5	20	4	12	1	3	2	6	3	15	68	202,59	
100	2	8	4	16	2	6	3	9	2	6	2	10	55	398,53	
101	2	8	4	16	2	6	3	9	2	6	3	15	60	585,09	
102	2	8	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	60,35		
103	2	8	2	8	1	3	3	9	2	6	1	5	39	747,82	
104	2	8	3	12											

106	2	8	4	16	2	6	3	9	5	15	3	15	69	300,59
107	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	66,14	
108	3	12	5	20	4	12	3	9	4	12	3	15	80	310,22
109	2	8	1	4	1	3	3	9	2	6	1	5	35	532,17
110	2	8	1	4	2	6	3	9	1	3	1	5	35	333,66
111	3	12	4	16	2	6	3	9	4	12	1	5	60	691,90
112	2	8	4	16	2	6	3	9	3	9	1	5	53	362,40
113	2	8	3	12	1	3	5	15	2	6	1	5	49	81,85
114	3	12	5	20	4	12	3	9	4	12	3	15	80	532,83
115	2	8	3	12	2	6	1	3	4	12	1	5	46	234,42
116	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	161,79	
117	3	12	5	20	4	12	3	9	5	15	3	15	83	222,57
118	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	213,19	
119	3	12	4	16	2	6	5	15	4	12	1	5	66	49,43
120	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	48,96	
121	3	12	4	16	2	6	3	9	5	15	3	15	73	51,66
122	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	30,86	
123	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	120,26	
124	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	278,62	
125	2	8	3	12	2	6	3	9	2	6	1	5	46	53,71
126	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	128,78	
127	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	822,53	
128	2	8	1	4	1	3	3	9	2	6	1	5	35	270,71
129	2	8	1	4	1	3	3	9	2	6	1	5	35	225,02
130	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	134,89	
131	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	126,96	
132	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	219,45	
133	2	8	1	4	1	3	5	15	1	3	1	5	38	746,39
134	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	82,30	
135	2	8	1	4	1	3	1	3	1	3	1	5	26	76,45
136	2	8	1	4	1	3	1	3	1	3	1	5	26	223,07
137	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	110,03	
138	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	50,47	
139	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	100,79	
140	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	519,33	
141	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	234,66	
142	3	12	1	4	1	3	2	6	1	3	1	5	33	306,29
143	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	72,87	
144	3	12	5	20	4	12	5	15	5	15	1	5	79	200,64
145	3	12	4	16	2	6	5	15	3	9	4	20	78	134,42
146	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	47,45	
147	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	22,44	
148	3	12	3	12	4	12	3	9	2	6	2	10	61	414,45
149	3	12	3	12	2	6	3	9	4	12	1	5	56	145,61
150	3	12	3	12	2	6	3	9	4	12	1	5	56	195,58
151	3	12	5	20	4	12	5	15	4	12	4	20	91	49,35
152	3	12	3	12	4	12	1	3	1	3	4	20	62	57,20
153	3	12	3	12	4	12	1	3	1	3	4	20	62	100,88
154	3	12	3	12	4	12	1	3	1	3	4	20	62	35,23
155	2	8	1	4	1	3	3	9	2	6	1	5	35	331,34
156	2	8	4	16	2	6	3	9	4	12	2	10	61	110,19
157	2	8	4	16	2	6	3	9	4	12	2	10	61	441,92
158	3	12	4	16	4	12	3	9	5	15	4	20	84	1023,14
159	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	52,58	
160	3	12	3	12	5	15	1	3	1	3	1	5	50	48,23
161	3	12	2	8	1	3	1	3	1	3	1	5	34	70,81
162	2	8	3	12	1	3	3	9	2	6	2	10	48	660,95
163	2	8	2	8	1	3	1	3	1	3	1	5	30	113,48
164	2	8	4	16	2	6	6	18	2	6	1	5	59	366,08
165	2	8	1	4	1	3	3	9	2	6	1	5	35	162,56
166	3	12	5	20	4	12	3	9	5	15	3	15	83	432,76
167	2	8	1	4	1	3	3	9	2	6	1	5	35	426,13
168	2	8	1	4	1	3	3	9	2	6	1	5	35	287,91
169	3	12	4	16	2	6	3	9	2	6	4	20	68	452,14
170	3	12	4	16	2	6	3	9	3	9	5	25	77	588,12
171	3	12	1	4	1	3	3	9	2	6	1	5	39	260,85
172	2	8	1	4	1	3	3	9	2	6	1	5	35	1691,49
173	3	12	5	20	4	12	3	9	5	15	3	15	83	292,81
174	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	56,13	
175	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	231,74	
176	3	12	3	12	1	3	3	9	2	6	1	5	47	706,83
177	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	85,19	
178	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	45,86	
179	2	8	3	12	1	3	1	3	2	6	1	5	37	694,05
180	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	595,41	
181	2	8	1	4	1	3	3	9	2	6	1	5	35	738,02
182	2	8	1	4	1	3	3	9	2	6	1	5	35	665,01
183	2	8	3	12	1	3	3	9	2	6	1	5	43	276,43
184	2	8	1	4	1	3	3	9	2	6	1	5	35	146,52
185	2	8	5	20	4	12	5	15	5	15	1	5	75	1113,71
186	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	175,40	
187	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	65,86	
188	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	515,36	
189	2	8	1	4	1	3	3	9	3	9	1	5	38	316,54
190	3	12	1	4	1	3	1	3	1	3	1	5	30	1336,52
191	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	72,06	
192	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	373,26	
193	3	12	5	20	5	15	1	3	4	12	3	15	77	508,73
194	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	191,48	
195	2	8	1	4	1	3	1	3	1	3	1	5	26	78,22
196	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	68,35	
197	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	64,37	
198	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	168,25	
199	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	180,50	
200	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	82,39	
201	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	104,48	
202	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	180,99	
203	2	8	4	16	2	6	3	9	4	12	1	5	56	529,42
204	3	12	4	16	2	6	3	9	4	12	1	5	60	378,80
205	2	8	3	12	1	3	3	9	4	12	1	5	49	96,59
206	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	87,19	
207	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	47,57	
208	3	12	4	16	2	6	3	9	4	12	1	5	60	379,90
209	2	8	3	12	1	3	3	9	4	12	1	5	49	183,39
210	3	12	4	16	2	6	3	9	4	12	1	5	60	456,19
211	2	8	1	4	1	3	5	15	2	6	1	5	41	54,10
212	2	8	1	4	1	3	5	15	2	6	1	5	41	47,99
213	2	8	1	4	1	3	5	15	2	6	1	5	41	327,10
214	2	8	1	4	1	3	3	9	2	6	1	5	35	114,98
215	2	8	1	4	1	3	3	9	2	6	1	5	35	1200,67
216	2	8	3	12	1	3	3	9	2	6	1	5	43	363,52





446	0	0	NPA	111,47								
447	0	0	NPA	161,05								
448	0	0	NPA	732,09								
449	0	0	NPA	79,65								
450	0	0	NPA	180,21								
451	0	0	NPA	28,81								
452	0	0	NPA	112,66								
453	0	0	NPA	168,26								
454	0	0	NPA	350,84								
455	0	0	NPA	174,45								
456	0	0	NPA	177,17								
457	0	0	NPA	80,08								
458	0	0	NPA	1006,93								
459	0	0	NPA	48,24								
460	0	0	NPA	841,84								
461	0	0	NPA	623,22								
462	1	4	NPA	336,76								
463	1	4	NPA	162,30								
464	0	0	NPA	104,58								
465	0	0	NPA	113,83								
466	0	0	NPA	1327,52								
467	0	0	NPA	3948,79								
468	0	0	NPA	324,25								
469	0	0	NPA	250,30								
470	0	0	NPA	292,89								
471	0	0	NPA	573,07								
472	1	4	NPA	255,00								
473	0	0	NPA	282,56								
474	1	4	NPA	57,51								
476	0	0	NPA	28,83								
477	0	0	NPA	251,23								
478	0	0	NPA	174,85								
479	0	0	NPA	52,52								
480	0	0	NPA	12,18								
481	0	0	NPA	45,97								
482	0	0	NPA	143,25								
483	0	0	NPA	134,04								
484	0	0	NPA	27,86								
485	0	0	NPA	251,18								
486	0	0	NPA	70,71								
487	1	4	NPA	82,16								
488	1	4	NPA	75,40								
489	1	4	NPA	93,46								
490	1	4	NPA	563,64								
491	0	0	NPA	219,82								
492	1	4	NPA	214,74								
493	0	0	NPA	758,57								
494	0	0	NPA	42,62								
495	1	4	NPA	130,86								
496	0	0	NPA	208,29								
497	1	4	NPA	122,42								
498	0	0	NPA	106,19								
499	0	0	NPA	205,59								
500	0	0	NPA	73,08								
501	0	0	NPA	598,87								
502	0	0	NPA	205,76								
503	0	0	NPA	138,45								
504	0	0	NPA	278,22								
505	0	0	NPA	161,12								
506	0	0	NPA	144,71								
507	0	0	NPA	126,56								
508	0	0	NPA	56,67								
509	0	0	NPA	571,37								
510	0	0	NPA	432,57								
511	0	0	NPA	527,41								
512	0	0	NPA	173,76								
513	0	0	NPA	309,43								
514	0	0	NPA	34,21								
515	0	0	NPA	251,61								
516	0	0	NPA	197,93								
517	0	0	NPA	104,82								
518	0	0	NPA	111,69								
519	0	0	NPA	782,10								
520	0	0	NPA	299,42								
521	1	4	NPA	153,97								
522	1	4	NPA	20,72								
523	0	0	NPA	227,73								
524	0	0	NPA	803,58								
525	0	0	NPA	200,12								
526	0	0	NPA	239,85								
527	0	0	NPA	274,40								
528	0	0	NPA	138,42								
529	0	0	NPA	208,17								
530	0	0	NPA	316,72								
531	0	0	NPA	481,98								
532	0	0	NPA	429,53								
533	0	0	NPA	96,40								
534	1	4	NPA	59,38								
535	1	4	NPA	542,17								
536	0	0	NPA	304,17								
537	1	4	NPA	203,89								
538	0	0	NPA	216,75								
539	0	0	NPA	137,99								
540	0	0	NPA	253,61								
541	0	0	NPA	211,51								
542	0	0	NPA	169,75								
543	1	4	NPA	146,07								
544	1	4	NPA	525,43								
545	1	4	NPA	428,30								
546	0	0	NPA	310,70								
547	0	0	NPA	429,72								
548	1	4	NPA	92,82								
549	1	4	NPA	78,05								
550	1	4	NPA	259,37								
551	1	4	NPA	144,15								
552	1	4	NPA	86,28								
553	0	0	NPA	47,95								
554	1	4	NPA	459,83								
555	0	0	NPA	40,58								
556	0	0	NPA	34,02								
557	0	0	NPA	279,94								

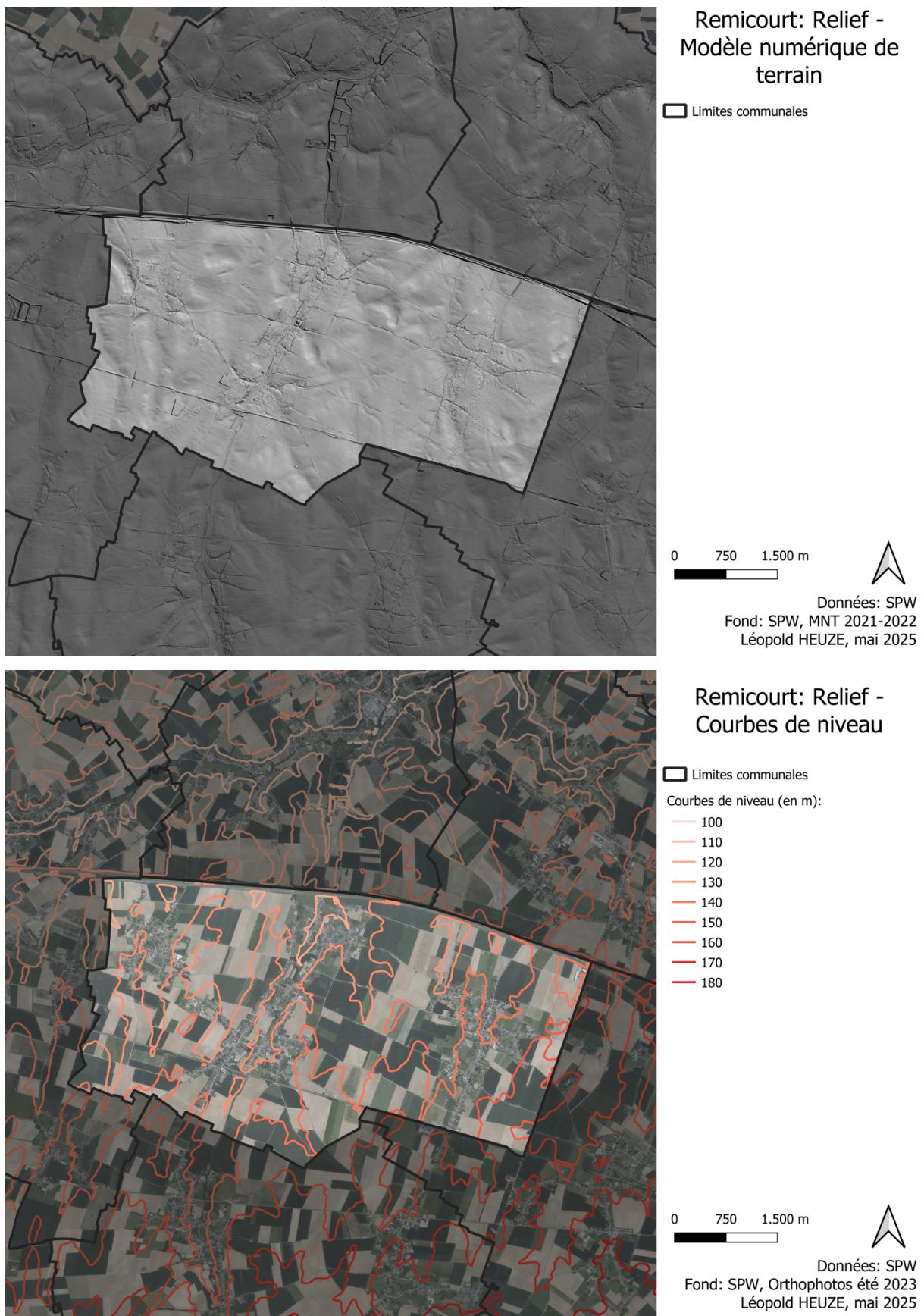
558	1	4	NPA	60,86									
559	1	4	NPA	2032,93									
560	1	4	NPA	242,26									
561	0	0	NPA	215,82									
562	0	0	NPA	166,00									
563	0	0	NPA	101,93									
564	0	0	NPA	63,20									
565	1	4	NPA	385,06									
566	1	4	NPA	133,36									
567	0	0	NPA	53,35									
568	1	4	NPA	171,82									
569	1	4	NPA	2570,35									
570	0	0	NPA	620,46									
571	1	4	NPA	206,23									
572	1	4	NPA	61,99									
573	1	4	NPA	395,59									
574	1	4	NPA	121,19									
575	1	4	NPA	138,23									
576	1	4	NPA	256,82									
577	1	4	NPA	148,94									
578	0	0	NPA	467,08									
579	1	4	NPA	196,34									
581	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	61,38
582	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	106,44
583	3	12	4	16	2	6	5	15	2	6	1	5	60
584	3	12	4	16	2	6	5	15	2	6	1	5	60
585	3	12	5	20	2	6	5	15	2	6	1	5	64
586	0	0	NPA	870,85									
587	0	0	NPA	851,63									
588	0	0	NPA	274,29									
589	0	0	NPA	196,49									
590	1	4	NPA	412,05									
591	0	0	NPA	292,92									
592	1	4	NPA	595,23									
593	0	0	NPA	303,00									
594	0	0	NPA	396,86									
595	0	0	NPA	961,22									
596	1	4	NPA	648,53									
597	1	4	NPA	172,10									
598	1	4	NPA	632,92									
599	1	4	NPA	619,11									
600	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	32,51
601	0	0	NPA	50,90									
602	0	0	NPA	210,81									
603	0	0	NPA	160,04									
604	0	0	NPA	139,75									
605	0	0	NPA	928,89									
606	0	0	NPA	66,99									
607	0	0	NPA	301,44									
608	0	0	NPA	506,51									
609	1	4	NPA	15,21									
610	0	0	NPA	587,89									
611	0	0	NPA	1630,71									
612	0	0	NPA	475,20									
613	1	4	NPA	122,02									
614	1	4	NPA	218,13									
615	1	4	NPA	787,18									
616	1	4	NPA	132,46									
617	1	4	NPA	69,61									
618	1	4	NPA	336,70									
619	0	0	NPA	170,07									
620	0	0	NPA	222,24									
621	0	0	NPA	332,97									
622	0	0	NPA	566,87									
623	0	0	NPA	304,85									
624	0	0	NPA	63,52									
625	0	0	NPA	104,55									
626	0	0	NPA	66,83									
627	0	0	NPA	65,45									
628	0	0	NPA	366,96									
629	1	4	NPA	341,18									
630	1	4	NPA	28,83									
631	0	0	NPA	56,41									
632	0	0	NPA	22,09									
633	0	0	NPA	439,62									
634	0	0	NPA	360,06									
635	0	0	NPA	35,37									
636	1	4	NPA	1004,98									
637	1	4	NPA	297,23									
638	0	0	NPA	428,05									
639	1	4	NPA	167,78									
640	1	4	NPA	220,37									
641	1	4	NPA	303,57									
642	1	4	NPA	314,27									
643	0	0	NPA	254,94									
644	1	4	NPA	243,31									
645	0	0	NPA	158,94									
646	0	0	NPA	341,83									
647	0	0	NPA	389,22									
648	1	4	NPA	479,40									
649	0	0	NPA	136,78									
650	1	4	NPA	394,04									
651	0	0	NPA	660,77									
652	0	0	NPA	755,92									
653	0	0	NPA	111,09									
654	0	0	NPA	506,63									
655	0	0	NPA	132,10									
656	1	4	NPA	888,31									
657	0	0	NPA	749,49									
658	0	0	NPA	69,71									
659	1	4	NPA	482,59									
660	0	0	NPA	162,20									
661	1	4	NPA	164,84									
662	1	4	NPA	442,51									
663	3	12	5	20	4	12	5	15	5	15	1	5	79
664	3	12	4	16	3	9	3	9	5	15	5	25	86
665	3	12	4	16	4	12	3	9	3	9	5	25	83
666	2	8	5	20	4	12	3	9	4	12	3	15	76
667	3	12	4	16	2	6	5	15	3	9	5	25	83
668	3	12	4	16	3	9	3	9	3	9	5	25	80
669	3	12	5	20	3	9	5	15	5	15	1	5	76

670	3	12	5	20	3	9	5	15	5	15	4	20	91	76,38
671	3	12	5	20	2	6	3	9	4	12	1	5	64	413,10
672	2	8	1	4	1	3	1	3	1	3	1	5	26	167,75
673	3	12	5	20	4	12	3	9	5	15	4	20	88	286,50
674	2	8	3	12	1	3	5	15	4	12	1	5	55	1061,72
676	2	8	4	16	2	6	5	15	5	15	3	15	75	139,07
677	2	8	4	16	2	6	3	9	4	12	2	10	61	193,54
678	3	12	5	20	4	12	3	9	4	12	3	15	80	1226,23
679	2	8	5	20	4	12	3	9	2	6	2	10	65	1545,27
680	2	8	4	16	2	6	3	9	5	15	5	25	79	47,06
681	3	12	4	16	2	6	5	15	5	15	5	25	89	302,13
682	3	12	4	16	2	6	3	9	2	6	2	10	59	154,62
683	3	12	5	20	4	12	5	15	5	15	2	10	84	387,68
684	2	8	1	4	1	3	3	9	2	6	1	5	35	470,81
685	2	8	3	12	2	6	3	9	2	6	1	5	46	95,83
686	2	8	2	8	1	3	3	9	2	6	1	5	39	219,10

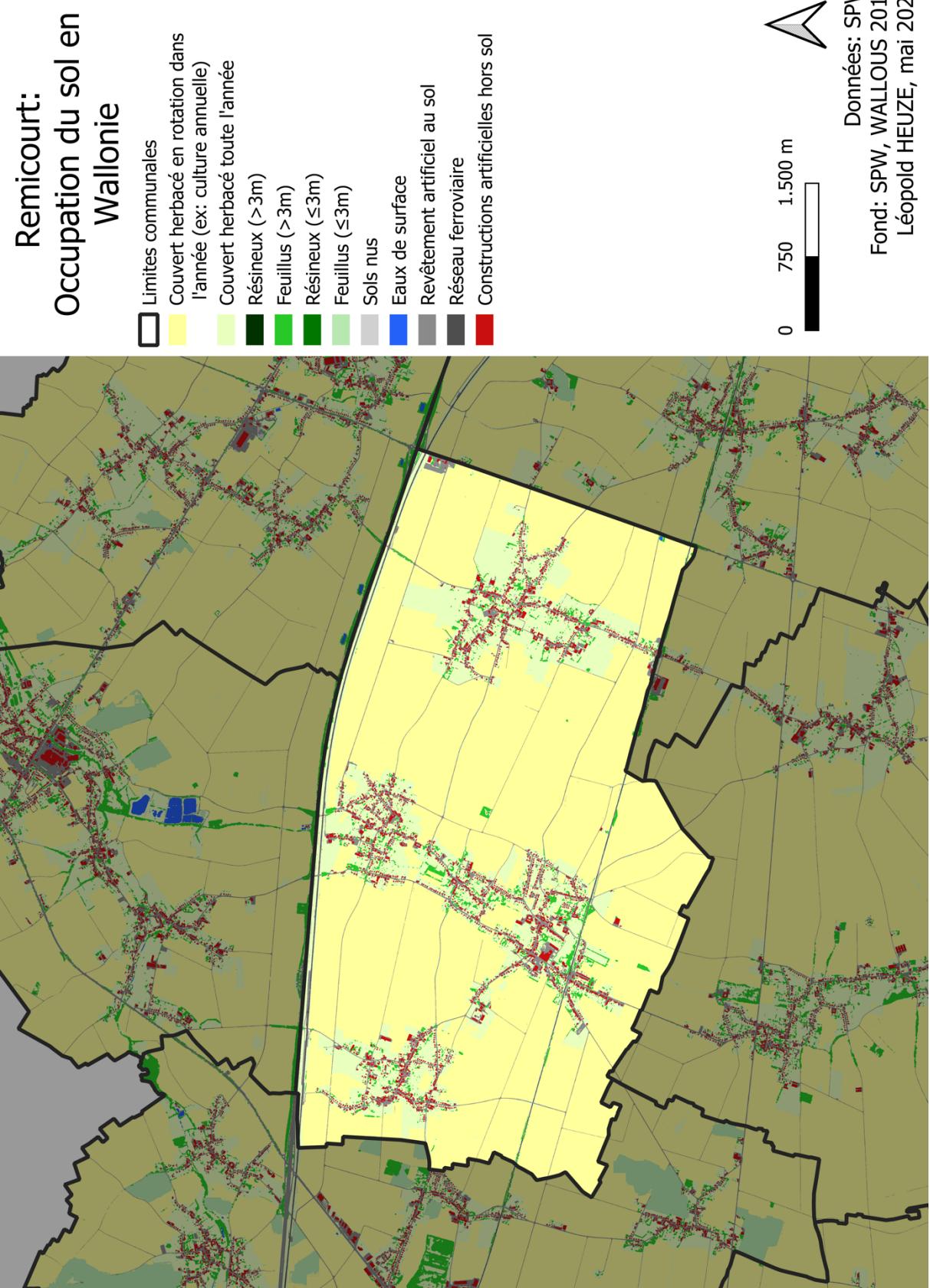
# Limbourg: Pondération "Professionnel forestier"



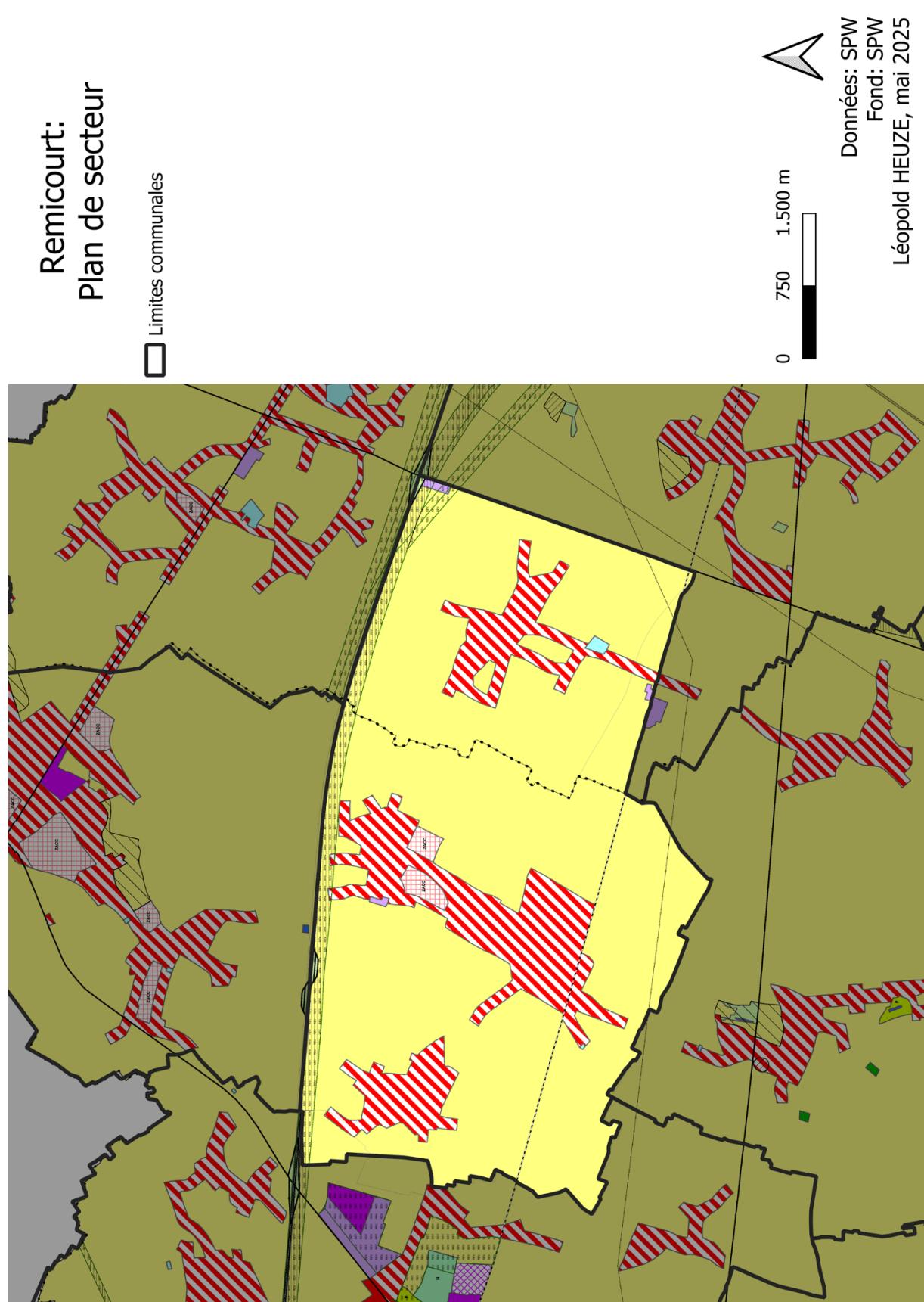
## Annexe XVIII : Relief de la commune de Remicourt



## Annexe XIX : Occupation du sol de la commune de Remicourt



Annexe XX : Plan de secteur sur la commune de Remicourt



## Annexe XXI : Inventaire ADESA sur la commune de Remicourt



Annexe XXII : Remicourt, analyse de droit

# Remicourt: Analyse de droit



- Limites communales
- 0: Voirie non reprise dans l'atlas et cadastrée
- 1: Voirie non reprise dans l'atlas et non cadastrée
- 2: Voirie reprise dans l'atlas et cadastrée
- 3: Voirie reprise dans l'atlas et non cadastrée

Annexe XXIII : Remicourt, chemins pris en compte

# Remicourt: Voiries prises en compte



Annexe XXIV : Remicourt, praticabilité

# Remicourt: Praticabilité



Annexe XXV : Remicourt, accessibilité pour les différents usagers

# Remicourt: Accessibilité



0 750 1.500 m



Fond: SPW, Orthophotos été 2023  
Léopold HEUZE, mai 2025

Annexe XXVI : Remicourt, intérêt de liaison

# Remicourt: intérêt de liaison



- Limites communales
- 1: aucun intérêt de liaison
- 2: indirecte et peu sécurisée
- 3: indirecte mais sécurisée
- 4: directe et sécurisée
- route
- supprimé
- non présent à l'atlas

0 750 1.500 m



Annexe XXVII : Remicourt, intérêt patrimonial et touristique

# Remicourt: intérêt patrimonial et touristique



- Limites communales
- 1: aucun intérêt
- 2: aménagement nécessaire
- 3: régulièrement emprunté
- 4: attrait particulier
- route
- supprimé
- non présent à l'atlas

Annexe XXVIII : Remicourt, intérêt écologique

# Remicourt: Intérêt écologique



## Annexe XXIX : Remicourt, enquête auprès des propriétaires et utilisateurs des chemins

### Fiche d'entretien

Contexte et objectifs de ce questionnaire : rencontrer les différents usagers des chemins et sentiers pour avoir leur ressenti, perception sur les chemins afin d'adapter la matrice de classement des chemins.

Nom et prénom (ou pseudonyme) : *Dany*

Titre / profession : *Pensionné*

Âge : *63 ans*

Commune : *Remicourt (depuis toujours), rencontré à Hodeige*

Comment utilisez-vous les chemins et sentiers ? (à pied, à vélo, à cheval, en voiture, tracteur, etc.)  
*À pied ou en voiture.*

À quelle fréquence les parcourez-vous ?

*Quelques fois par semaine quand ce n'est pas tous les jours.*

Dans quel but les utilisez-vous ? (Loisir, sport, travail, déplacement quotidien...)

*Pour le plaisir, pour se balader.*

Quels rôles jouent selon vous les chemins et sentiers dans votre commune ?

*Ne sait pas.*

Quelles sont les particularités des chemins de votre commune ?

*Il y a beaucoup de vierges, bancs et chapelles. Il y en a deux dans ce village (Hodeige). C'est plutôt agréable.*

À quoi ressemblerait un chemin ou sentier « idéal » pour vous ?

*Moins de trou, moins de nids-de-poules, un peu plus propre car ça laisse à désirer mais tout le monde doit mettre du sien.*

Qu'est-ce qu'un chemin ou sentier « problématique » selon vous ?

*L'inverse d'un chemin idéal.*

Rencontrez-vous souvent d'autres usagers sur les chemins ? Si oui, comment se passe la cohabitation ?

*Ça se passe très bien, on rencontre du monde.*

Avez-vous déjà eu des conflits ou difficultés ?

*Aucun, jamais.*

Connaissez-vous la notion de chemin ou sentier vicinal ?

*Pas du tout.*

Souhaitez-vous ajouter quelque chose ?

*Si tout le monde mettait un peu du sien, la commune serait beaucoup plus propre et ça irait beaucoup mieux. Il n'y a pas que le domaine politique et le domaine communal qui doit faire en sorte que ça soit propre. Il y a aussi ceux qui habitent dans la commune. Si tout le monde rangeait et nettoyait son petit coin devant sa maison ça serait quand même mieux.*

## Fiche d'entretien

Contexte et objectifs de ce questionnaire : rencontrer les différents usagers des chemins et sentiers pour avoir leur ressenti, perception sur les chemins afin d'adapter la matrice de classement des chemins.

Nom et prénom (ou pseudonyme) : Christophe

Titre / profession : Agriculteur

Âge : 50 ans

Commune : Remicourt

Comment utilisez-vous les chemins et sentiers ? (à pied, à vélo, à cheval, en voiture, tracteur, etc.)

*Je pense qu'en tant qu'agriculteur on utilise différents moyens de communication. Ça va aussi bien du tracteur, qu'à pied, à vélo en fonction des occasions qui se présentent et des circonstances. Un déplacement dans le cadre de l'activité agricole ou pour le loisir, le mode de transport sera différent.*

À quelle fréquence les parcourez-vous ?

*Régulièrement mais ça dépend de la saison.*

Dans quel but les utilisez-vous ? (Loisir, sport, travail, déplacement quotidien...)

*Le loisir et le travail.*

Quels rôles jouent selon vous les chemins et sentiers dans votre commune ?

*Une source de divertissement pour beaucoup d'habitants. Les autorités communales ont été de plus en plus à l'écoute ou veulent donner du loisir et du bien-être à la population et essaient par ce billet d'offrir des modes de communication qui, depuis la covid, ont évolué assez favorablement et où la population est plus à l'écoute. Il y a une envie, un souhait, un désir, de retrouver un peu du loisir et se promener dans sa commune et de retrouver une occupation.*

Quelles sont les particularités des chemins de votre commune ?

*La caractéristique du village de zone agricole où il y a eu le remembrement et où de nouveaux tracés ont été faits.*

À quoi ressemblerait un chemin ou sentier « idéal » pour vous ?

*Tout dépend du but recherché. Il peut être simplement dit de remembrement en servant de relier un village à une autre. Si on aspire à quelque chose de plus bucolique, on peut simplement prendre un sentier. Pour moi, l'idéalisme n'a pas beaucoup de sens si ce n'est le but recherché ou le mode de déplacement.*

Qu'est-ce qu'un chemin ou sentier « problématique » selon vous ?

*Je n'en vois pas.*

Rencontrez-vous souvent d'autres usagers sur les chemins ? Si oui, comment se passe la cohabitation ?

*Dans la plupart des cas c'est une relation courtoise et occasionnellement, quand on est en tracteurs certains usagers ne comprennent pas toujours que c'est eux qui doivent se mettre sur le côté pour laisser passer le charroi agricole. Mais bien souvent ça se passe correctement.*

Avez-vous déjà eu des conflits ou difficultés ?

*Je trouve dommage qu'on donne la possibilité aux gens d'utiliser certain sentier. Je vais faire une petite distinction entre chemin dit de remembrement ou chemin de transit à travers la commune. Mais on remarque de plus en plus l'incivilité des gens aux abords des parcelles de culture ou de prairie. Nombre de canettes ou de bouteilles et toutes sortes de détritus qui y sont laissés. Je trouve que c'est un peu dommage d'arriver à ce constat-là parce qu'on offre de plus en plus de loisir mais à côté de ça les gens sont parfois peu scrupuleux et non regardants. Là où il faut recadrer certaines choses, à force de donner de la liberté et du loisir aux gens, ceux-ci ne respectent plus le cadre qui leur est donné. J'entends par là des chemins de remembrement qui ont été mis à usage de la mobilité douce. Mais il nous arrive parfois de passer en tracteur dans ces chemins-là et c'est le tracteur qui dérange et qui pose problème alors que ces chemins ont été créés dans les années 70 lors du remembrement. Les autorités ont voulu donner un endroit de bien-être pour la population et je pense qu'il y a aussi une communication à avoir autour de tout ça et d'essayer de maintenir une certaine cohésion entre les différents utilisateurs. On se fait parfois insulter quand on passe en voiture. Les gens nous disent « mais vous n'avez rien à faire là-bas ». J'essaye de leur expliquer que c'est dû au remembrement que ces chemins ont été aménagés et qu'on leur a donné la possibilité d'être sur une aire pseudo sécurisée mais que ça reste un chemin de remembrement et de transit agricole. Ça ne devient pas une aire de jeu ou tout est possible. Je pense aussi qu'à un certain moment il faut résigner certaines choses.*

Connaissez-vous la notion de chemin ou sentier vicinal ?

*Ce sont des chemins qui remontent à 1800 et l'époque où il y avait l'atlas de 1841 qui répertorierait tous les chemins pédestres au sein des communes.*

Souhaitez-vous ajouter quelque chose ?

*Non.*

## Fiche d'entretien

Contexte et objectifs de ce questionnaire : rencontrer les différents usagers des chemins et sentiers pour avoir leur ressenti, perception sur les chemins afin d'adapter la matrice de classement des chemins.

Nom et prénom (ou pseudonyme) : *Momo*

Titre / profession : *Sans emploi*

Âge : *55 ans*

Commune : *Remicourt (Lamine)*

Comment utilisez-vous les chemins et sentiers ? (à pied, à vélo, à cheval, en voiture, tracteur, etc.)

*En vélo et à pied.*

À quelle fréquence les parcourez-vous ?

*À des périodes je le fais tous les jours mais disons plutôt 2-3 fois par semaine.*

Dans quel but les utilisez-vous ? (Loisir, sport, travail, déplacement quotidien...)

*Pour le loisir.*

Quels rôles jouent selon vous les chemins et sentiers dans votre commune ?

*Pour moi, c'est juste pour me promener.*

Quelles sont les particularités des chemins de votre commune ?

*Il y a certains chemins avec peu de trafic.*

À quoi ressemblerait un chemin ou sentier « idéal » pour vous ?

*Propre et pas trop de véhicules.*

Qu'est-ce qu'un chemin ou sentier « problématique » selon vous ?

*Sale et trop de trafic.*

Rencontrez-vous souvent d'autres usagers sur les chemins ? Si oui, comment se passe la cohabitation ?

*Oui, des autres promeneurs, ça se passe toujours très bien.*

Avez-vous déjà eu des conflits ou difficultés ?

*Non, mais tout dépend du temps. Quand il fait beau, tout le monde est de bonne humeur.*

Connaissez-vous la notion de chemin ou sentier vicinal ?

*Non, ça ne me dit rien.*

Souhaitez-vous ajouter quelque chose ?

*Non.*

## Fiche d'entretien

Contexte et objectifs de ce questionnaire : rencontrer les différents usagers des chemins et sentiers pour avoir leur ressenti, perception sur les chemins afin d'adapter la matrice de classement des chemins.

Nom et prénom (ou pseudonyme) : *Fred*

Titre / profession : *Forestier (DNF)*

Âge : *35 ans*

Commune : *Remicourt*

Comment utilisez-vous les chemins et sentiers ? (à pied, à vélo, à cheval, en voiture, tracteur, etc.)

*Principalement à pied et en voiture.*

À quelle fréquence les parcourez-vous ?

*Plusieurs fois par semaine.*

Dans quel but les utilisez-vous ? (Loisir, sport, travail, déplacement quotidien...)

*Dans un but de loisir, de sport et de travail (exploitation forestière, travaux sylvicoles).*

Quels rôles jouent selon vous les chemins et sentiers dans votre commune ?

*Ils ont une importance capitale pour le loisir mais aussi pour la mobilité douce ! Ils servent de liens entre les différentes entités géographiques.*

Quelles sont les particularités des chemins de votre commune ?

*Ce sont les seuls espaces naturels accessibles au public.*

À quoi ressemblerait un chemin ou sentier « idéal » pour vous ?

*Qu'il soit juste praticable en toute saison sans devoir mettre des waders !*

Qu'est-ce qu'un chemin ou sentier « problématique » selon vous ?

*Ceux qui ont disparu parce que appropriés par un propriétaire privé, un agriculteur. Ou encore, ceux sont peu accessibles par manque d'entretien.*

Rencontrez-vous souvent d'autres usagers sur les chemins ? Si oui, comment se passe la cohabitation ?

*Au quotidien, jamais de problème. Le déplacement à pied permet les rencontres. Quelquefois, les autres utilisateurs n'apprécient pas de croiser des véhicules à moteur dans les bois. Il y a parfois une cohabitation difficile entre les piétons et les cyclistes.*

Avez-vous déjà eu des conflits ou difficultés ?

*Oui, beaucoup de chiens non tenus en laisse et certains chemins ont été privatisés. Ou encore certains sentiers qui se terminent en massif de ronces ou qui arrivent sur une clôture.*

Connaissez-vous la notion de chemin ou sentier vicinal ?

*Ce sont ceux qui sont présents à l'atlas des chemins et sentiers vicinaux (19<sup>e</sup> siècle).*

Souhaitez-vous ajouter quelque chose ?

*Il est temps de moderniser l'outil et de faire une nouvelle cartographie ainsi que de clarifier la loi !*

*Qu'est-ce qu'une voie publique, voie ouverte au public, ... ?*

### Annexe XXX : Remicourt, matrice neutre

Critères:	analyse de droit		Praticabilité		Accessibilité		Intérêt de liaison		Intérêt patrimoniale et touristique		Intérêt écologique		Total Pondéré	longueur (en m)
Pondération:	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
fid:	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré	R	longueur (en m)
4	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	238,19	
5	3	3	5	5	4	4	3	3	2	2	3	3	20	53,64
6	2	2	3	3	1	1	3	3	1	1	1	1	11	81,49
7	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	279,05
8	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	154,42
9	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1106,13
10	2	2	3	3	1	1	5	5	2	2	1	1	14	396,50
11	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	89,81
12	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1141,35
13	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	175,02
14	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1404,74
15	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1049,24
16	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	1	1	12	632,03
17	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1539,71
18	2	2	2	2	1	1	5	5	2	2	1	1	13	493,20
19	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1073,48
20	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	725,20
21	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1138,01
22	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	1	1	12	583,12
23	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	609,82
24	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	687,38
25	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	346,69
26	2	2	3	3	5	5	1	1	1	1	1	1	13	76,96
27	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	722,87
28	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	659,71
29	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	265,48
30	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	252,28
31	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	471,84
32	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1304,83
33	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	919,27
34	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	1	1	12	1212,81
35	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	818,31
36	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1699,82
37	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1349,83
38	2	2	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	9	530,77
39	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	293,32
40	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	125,94
41	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	184,44
42	2	2	3	3	1	1	5	5	2	2	1	1	14	46,70
43	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	52,91
44	2	2	1	1	1	1	5	5	2	2	1	1	12	359,96
45	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1041,68
46	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	588,19
47	2	2	3	3	4	1	3	3	2	2	1	1	12	842,42
48	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1409,91
49	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	523,07
50	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	187,88
51	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	662,17
52	2	2	3	3	1	1	1	1	2	2	1	1	10	203,68
53	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	417,40
54	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	68,60
55	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	29,76
56	2	2	2	2	1	1	5	5	2	2	1	1	13	328,55
57	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	69,73
58	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	34,76
59	2	2	2	2	1	1	3	3	2	2	1	1	11	389,16
60	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	1	1	12	402,03
61	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	1	1	12	212,91
62	3	3	5	5	5	5	1	1	1	1	1	1	16	150,84
63	2	2	2	2	1	1	3	3	2	2	1	1	11	86,34
64	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	10	658,57
65	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	474,13
66	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	137,27
67	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	1	1	12	389,45
68	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	196,56
69	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	1	1	9	553,89
70	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	453,32
71	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8	70,90
72	2	2	3	3	1	1	1	1	2	2	2	2	11	842,05
73	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	92,13
74	2	2	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	9	312,74
75	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	201,28
76	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	447,99
77	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	354,93
78	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	181,13
79	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	270,07
80	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	1	1	12	302,96
81	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	63,97
82	2	2	3	3	1	1	5	5	2	2	1	1	14	185,32
83	2	2	3	3	1	1	5	5	2	2	1	1	14	295,06
84	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	92,68
85	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	567,82
86	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	243,71
87	3	3	5	5	4	4	2	2	2	2	2	2	18	432,90
88	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	214,91
89	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	107,77
90	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	74,50
91	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	498,33
92	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	231,63
93	2	2	1	1	1	1	5	5	2	2	1	1	12	359,16
94	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	320,44
95	2	2	3	3	1	1	5	5	2	2	1	1	14	133,60
96	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	101,92
97	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	98,33
98	2	2	3	3	1	1	5	5	2	2	3	3	16	133,22
99	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	330,88
100	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	140,10
101	3	3	5	5	5	5	5	5	2	2	3	3	23	574,60
102	3	3	5	5	5	5	5	5	2	2	1	1	21	429,25
103	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	378,48
104	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	211,88
105	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	521,85
106	2	2	3	3	1	1	5	5	2	2	1	1	14	390,58
107	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	61,72
108	2	2	2	2	1	1	5	5	4	4	1	1	15	117,84
109	2	2	1	1	1	1	5	5	2	2	1	1	12	329,84

110	2	2	2	2	1	1	3	3	2	2	2	2	12	573,02
111	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	683,24	
112	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	420,36	
113	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	416,56	
114	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	590,52	
115	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	752,46	
116	2	2	3	3	1	1	5	5	2	2	1	1	14	261,20
117	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	83,73	
118	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	219,80	
119	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	235,21	
120	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	251,86	
121	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	876,99	
122	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	437,90	
123	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	175,89
124	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	43,31	
125	2	2	5	5	5	5	5	5	2	2	1	1	20	122,22
126	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	383,88	
127	3	3	3	3	2	2	3	3	2	2	1	1	14	150,36
128	2	2	3	3	1	1	3	3	4	4	1	1	14	256,61
129	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	598,09	
130	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	250,81	
131	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	162,99	
132	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	489,88	
133	2	2	5	5	4	4	1	1	1	1	2	2	15	197,15
134	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	321,51	
135	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	213,34	
136	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	312,96	
137	2	2	1	1	1	1	5	5	2	2	1	1	12	220,78
138	2	2	4	4	3	3	5	5	2	2	3	3	19	158,82
139	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	22,28	
140	3	3	5	5	3	3	5	5	2	2	1	1	19	93,05
141	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	278,62	
142	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	836,87	
143	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	432,80	
144	2	2	3	3	1	1	1	1	2	2	1	1	10	423,08
145	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1326,12	
146	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	3569,28	
147	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	10	490,16
148	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	520,72	
149	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	444,53	
150	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	412,17	
151	2	2	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	9	213,14
152	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	456,81	
153	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1270,87	
154	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	521,88	
155	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	401,15	
156	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1015,76	
157	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1127,88	
158	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1450,88	
159	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1277,43	
160	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	474,74	
161	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1619,86	
162	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	757,70	
163	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	359,60	
164	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	442,83	
165	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	193,52	
166	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	331,73	
167	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	992,85	
168	3	3	5	5	4	4	3	3	4	4	2	2	21	345,64
169	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1264,19	
170	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	454,38	
171	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1565,19	
172	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1256,28	
173	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	100,10	
174	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	1	1	12	378,84
175	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	1	1	12	324,96
176	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	1	1	12	119,76
177	3	3	3	3	1	1	3	3	2	2	1	1	13	260,91
178	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	783,37	
179	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	672,81	
180	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	858,31	
181	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	155,24	
182	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	101,72	
183	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	94,48	
184	3	3	5	5	5	5	1	1	1	1	5	5	20	129,84
185	3	4	4	2	2	5	5	4	4	4	4	4	22	258,83
186	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	580,21	
187	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1515,99	
188	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1217,94	
189	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	461,96	
190	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	1	1	12	861,61
191	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	554,51	
192	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	2019,85	
193	2	2S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	162,63	
194	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	64,26	
195	2	2	3	3	1	1	5	5	2	2	1	1	14	320,18
196	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	1	1	12	309,86
197	3	3	5	5	5	5	3	3	2	2	2	2	20	375,96
198	2	2	3	3	1	1	5	5	2	2	1	1	14	209,86
199	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	989,96	
200	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	333,14	
201	2	2	1	1	1	1	5	5	4	4	1	1	14	388,37
202	2	2	3	3	1	1	3	3	4	4	1	1	14	488,34
203	3	3R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	3405,92	
205	3	3	5	5	4	4	5	5	2	2	2	2	21	850,99
206	1	1NPA	NPA	1073,06										
208	1	1NPA	NPA	1233,68										
209	1	1NPA	NPA	271,91										
212	0	0NPA	NPA	129,57										
213	0	0NPA	NPA	89,06										
214	1	1NPA	NPA	773,46										
217	1	1NPA	NPA	59,79										
218	0	0NPA	NPA	38,34										
220	0	0NPA	NPA	18,15										
221	0	0NPA	NPA	20,39										
224	1	1NPA	NPA	118,42										
225	1	1NPA	NPA	1671,33										
226	1	1NPA	NPA	627,08										
227	1	1NPA	NPA	569,29										
228	1	1NPA	NPA	2372,14										
229	1	1NPA	NPA	1542,08										

230	1	1	NPA	622,90									
231	1	1	NPA	218,57									
232	1	1	NPA	11,75									
233	1	1	NPA	147,20									
234	1	1	NPA	78,93									
235	1	1	NPA	30,81									
236	1	1	NPA	182,14									
237	1	1	NPA	26,55									
238	1	1	NPA	356,76									
239	1	1	NPA	662,89									
240	1	1	NPA	125,15									
241	0	0	NPA	91,47									
242	0	0	NPA	51,58									
243	0	0	NPA	232,07									
244	1	1	NPA	154,05									
245	0	0	NPA	54,51									
246	0	0	NPA	254,22									
247	0	0	NPA	42,39									
248	0	0	NPA	33,19									
249	0	0	NPA	155,36									
250	0	0	NPA	48,36									
251	0	0	NPA	46,69									
252	0	0	NPA	22,52									
253	0	0	NPA	450,68									
254	0	0	NPA	43,09									
255	0	0	NPA	52,76									
256	0	0	NPA	79,92									
257	1	1	NPA	1050,69									
258	0	0	NPA	253,19									
259	0	0	NPA	34,93									
260	0	0	NPA	148,46									
261	1	1	NPA	188,45									
262	1	1	NPA	256,65									
263	0	0	NPA	221,74									
264	0	0	NPA	81,00									
265	1	1	NPA	3293,01									
266	1	1	NPA	662,30									
267	1	1	NPA	167,83									
268	0	0	NPA	157,44									
269	1	1	NPA	1060,90									
270	1	1	NPA	281,49									
271	1	1	NPA	598,66									
272	1	1	NPA	542,97									
273	1	1	NPA	873,38									
274	1	1	NPA	1380,56									
275	1	1	NPA	977,73									
276	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	10	441,03
277	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	1	12	132,84
278	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2	1	10	276,83
279	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	1	12	286,12
280	2	2	3	3	1	1	5	5	2	2	1	14	74,11
281	2	2	2	2	1	1	5	5	2	2	1	13	215,22
282	2	2	1	1	1	1	5	5	2	2	1	12	93,17
283	2	2	1	1	1	1	5	5	3	3	1	13	114,32
284	2	2	3	3	1	1	5	5	2	2	3	16	105,67
285	2	2	2	2	1	1	5	5	2	2	1	13	128,42
286	2	2	5	5	3	3	5	5	2	2	1	18	59,74
287	2	2	3	3	1	1	3	3	4	4	1	14	135,38

# Remicourt: Matrice neutre



Limites communales

Score:

- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23

Route

Supprimé

Non présent à l'atlas

0 750 1.500 m



**Annexe XXXI : Remicourt, matrice pondération "Usager Promeneur/  
Loisirs"**

Critères:	analyse de droit		Praticabilité		Accessibilité		Intérêt de liaison		Intérêt patrimoniale et touristique		Intérêt écologique		Total Pondéré	longueur (en m)
	2	5	4	3	4	3	2	4	2	1	2	48		
Pondération:	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré		
fid:														
4	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	238,19	
5	3	6	5	25	4	16	3	9	2	8	3	6	70	53,64
6	2	4	3	15	1	4	3	9	1	4	1	2	38	81,49
7	2	4	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	279,05	
8	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	154,42	
9	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1106,13	
10	2	4	3	15	1	4	5	15	2	8	1	2	48	396,50
11	2	4	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	89,81	
12	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1141,35	
13	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	175,02	
14	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1404,74	
15	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1049,24	
16	2	4	3	15	1	4	3	9	2	8	1	2	42	632,03
17	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1539,71	
18	2	4	2	10	1	4	5	15	2	8	1	2	43	493,20
19	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1073,48	
20	2	4	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	725,20	
21	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1138,01	
22	2	4	3	15	1	4	3	9	2	8	1	2	42	583,12
23	2	4	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	609,82	
24	2	4	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	687,38	
25	2	4	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	346,69	
26	2	4	3	15	5	20	1	3	1	4	1	2	48	76,96
27	2	4	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	722,87	
28	2	4	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	659,71	
29	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	265,48	
30	2	4	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	252,28	
31	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	471,84	
32	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1304,83	
33	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	919,27	
34	2	4	3	15	1	4	3	9	2	8	1	2	42	1212,81
35	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	818,31	
36	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1699,82	
37	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1349,83	
38	2	4	3	15	1	4	1	3	1	4	1	2	32	530,77
39	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	293,32	
40	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	125,94	
41	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	184,44	
42	2	4	3	15	1	4	5	15	2	8	1	2	48	46,70
43	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	52,91	
44	2	4	1	5	1	4	5	15	2	8	1	2	38	359,96
45	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1041,68	
46	2	4	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	588,19	
47	2	4	3	15	1	4	3	9	2	8	1	2	42	842,42
48	2	4	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1409,91	
49	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	523,07	
50	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	187,86	
51	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	662,17	
52	2	4	3	15	1	4	1	3	2	8	1	2	36	203,68
53	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	417,40	
54	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	68,60	
55	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	29,76	
56	2	4	2	10	1	4	5	15	2	8	1	2	43	328,55
57	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	69,73	
58	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	34,76	
59	2	4	2	10	1	4	3	9	2	8	1	2	37	389,16
60	2	4	3	15	1	4	3	9	2	8	1	2	42	402,03
61	2	4	3	15	1	4	3	9	2	8	1	2	42	212,91
62	3	6	5	25	5	20	1	3	1	4	1	2	60	150,84
63	2	4	2	10	1	4	3	9	2	8	1	2	37	86,34
64	2	4	1	5	1	4	3	9	2	8	1	2	32	658,57
65	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	474,13	
66	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	137,27	
67	2	4	3	15	1	4	3	9	2	8	1	2	42	389,45
68	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	198,56	
69	2	4	2	10	1	4	1	3	2	8	1	2	31	553,89
70	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	453,32	
71	3	6	1	5	1	4	1	3	1	4	1	2	24	70,90
72	2	4	3	15	1	4	1	3	2	8	1	2	38	842,05
73	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	92,13	
74	2	4	3	15	1	4	1	3	1	4	1	2	32	312,74
75	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	201,28	
76	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	447,99	
77	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	354,93	
78	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	181,13	
79	2	4	1	5	1	4	1	3	1	4	1	2	22	270,07
80	2	4	3	15	1	4	3	9	2	8	1	2	42	302,96
81	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	63,97	
82	2	4	3	15	1	4	5	15	2	8	1	2	48	185,32
83	2	4	3	15	1	4	5	15	2	8	1	2	48	295,06
84	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	92,68	
85	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	567,82	
86	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	243,71	
87	3	6	5	25	4	16	2	6	2	8	2	4	65	432,90
88	2	4	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	214,91	
89	2	4	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	107,77	
90	2	4	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	74,50	
91	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	498,33	
92	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	231,63	
93	2	4	1	5	1	4	5	15	2	8	1	2	38	359,16
94	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	320,44	
95	2	4	3	15	1	4	5	15	2	8	1	2	48	133,60
96	2	4	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	101,92	
97	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	133,22	
98	2	4	3	15	1	4	5	15	2	8	3	6	52	330,88
99	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	140,10	
100	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	521,85	
101	3	6	5	25	5	20	5	15	2	8	3	6	80	574,60
102	3	6	5	25	5	20	5	15	2	8	1	2	76	429,25
103	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	378,48	
104	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	211,88	
105	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	521,85	
106	2	4	3	15	1	4	5	15	2	8	1	2	48	390,58
107	3	6	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	61,72	
108	2	4	2	10	1	4	5	15	4	16	1	2	51	117,84
109	2	4	1	5	1	4	5	15	2	8	1	2	38	329,84

110	2	4	2	10	1	4	3	9	2	8	2	4	39	573.02
111	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	683.24	
112	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	420.36	
113	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	416.56	
114	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	590.52	
115	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	752.46	
116	2	4	3	15	1	4	5	15	2	8	1	2	48	261.20
117	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	83.73	
118	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	219.80	
119	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	226.31	
120	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	251.66	
121	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	876.99	
122	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	437.90	
123	2	4	1	5	1	4	1	3	1	4	1	2	22	175.89
124	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	43.31	
125	2	4	5	25	5	20	5	15	2	8	1	2	74	122.22
126	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	383.88	
127	3	6	3	15	2	8	3	9	2	8	1	2	48	150.36
128	2	4	3	15	1	4	3	9	4	16	1	2	50	256.61
129	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	598.09	
130	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	250.81	
131	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	162.99	
132	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	489.88	
133	2	4	5	25	4	16	1	3	1	4	2	4	56	197.15
134	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	321.51	
135	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	213.34	
136	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	312.96	
137	2	4	1	5	1	4	5	15	2	8	1	2	38	220.78
138	2	4	4	20	3	12	5	15	2	8	3	6	65	158.82
139	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	22.28	
140	3	6	5	25	3	12	5	15	2	8	1	2	68	93.05
141	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	278.52	
142	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	836.87	
143	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	432.80	
144	2	4	3	15	1	4	1	3	2	8	1	2	36	423.08
145	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1326.12	
146	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	3569.28	
147	2	4	1	5	1	4	1	3	2	8	3	6	30	490.16
148	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	520.72	
149	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	444.53	
150	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	412.17	
151	2	4	3	15	1	4	1	3	1	4	1	2	32	213.14
152	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	456.81	
153	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1270.87	
154	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	521.88	
155	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	401.15	
156	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1015.76	
157	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1127.88	
158	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1450.88	
159	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1277.43	
160	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	474.74	
161	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1619.86	
162	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	757.70	
163	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	359.80	
164	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	442.83	
165	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	193.52	
166	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	331.73	
167	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	992.85	
168	3	6	5	25	4	16	3	9	4	16	2	4	76	345.64
169	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1264.19	
170	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	454.38	
171	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1565.19	
172	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1256.28	
173	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	100.10	
174	2	4	3	15	1	4	3	9	2	8	1	2	42	378.84
175	2	4	3	15	1	4	3	9	2	8	1	2	42	324.96
176	2	4	3	15	1	4	3	9	2	8	1	2	42	119.76
177	3	6	3	15	1	4	3	9	2	8	1	2	44	260.91
178	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	783.37	
179	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	672.81	
180	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	858.31	
181	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	155.24	
182	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	101.72	
183	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	94.48	
184	3	6	5	25	5	20	1	3	1	4	5	10	68	129.84
185	3	6	4	20	2	8	5	15	4	16	4	8	73	258.83
186	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	580.21	
187	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1515.99	
188	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1217.94	
189	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	461.96	
190	2	4	3	15	1	4	3	9	2	8	1	2	42	861.61
191	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	554.51	
192	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	201.95	
193	2	4S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	162.63	
194	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	64.26	
195	2	4	3	15	1	4	5	15	2	8	1	2	48	320.18
196	2	4	3	15	1	4	3	9	2	8	1	2	42	309.86
197	3	6	5	25	5	20	3	9	2	8	2	4	72	375.96
198	2	4	3	15	1	4	5	15	2	8	1	2	48	209.86
199	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	989.96	
200	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	333.14	
201	2	4	1	5	1	4	5	15	4	16	1	2	46	388.37
202	2	4	3	15	1	4	3	9	4	16	1	2	50	488.34
203	3	6R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	3405.92	
205	3	6	5	25	4	16	5	15	2	8	2	4	74	850.99
206	1	2NPA	NPA	1073.06										
208	1	2NPA	NPA	1233.68										
209	1	2NPA	NPA	271.91										
212	0	0NPA	NPA	129.57										
213	0	0NPA	NPA	89.06										
214	1	2NPA	NPA	773.46										
217	1	2NPA	NPA	59.79										
218	0	0NPA	NPA	38.34										
220	0	0NPA	NPA	18.15										
221	0	0NPA	NPA	20.39										
224	1	2NPA	NPA	118.42										
225	1	2NPA	NPA	1671.33										
226	1	2NPA	NPA	627.08										
227	1	2NPA	NPA	569.29										
228	1	2NPA	NPA	2372.14										
229	1	2NPA	NPA	1542.08										

230	1	2	NPA	622.90										
231	1	2	NPA	218.57										
232	1	2	NPA	11.75										
233	1	2	NPA	147.20										
234	1	2	NPA	78.93										
235	1	2	NPA	30.81										
236	1	2	NPA	182.14										
237	1	2	NPA	26.55										
238	1	2	NPA	356.76										
239	1	2	NPA	662.89										
240	1	2	NPA	125.15										
241	0	0	NPA	91.47										
242	0	0	NPA	51.58										
243	0	0	NPA	232.07										
244	1	2	NPA	154.05										
245	0	0	NPA	54.51										
246	0	0	NPA	254.22										
247	0	0	NPA	42.39										
248	0	0	NPA	33.19										
249	0	0	NPA	155.36										
250	0	0	NPA	48.36										
251	0	0	NPA	46.69										
252	0	0	NPA	22.52										
253	0	0	NPA	450.68										
254	0	0	NPA	43.09										
255	0	0	NPA	52.76										
256	0	0	NPA	79.92										
257	1	2	NPA	1050.69										
258	0	0	NPA	253.19										
259	0	0	NPA	34.93										
260	0	0	NPA	148.46										
261	1	2	NPA	188.45										
262	1	2	NPA	256.65										
263	0	0	NPA	221.74										
264	0	0	NPA	81.00										
265	1	2	NPA	3293.01										
266	1	2	NPA	662.30										
267	1	2	NPA	167.83										
268	0	0	NPA	157.44										
269	1	2	NPA	1060.90										
270	1	2	NPA	281.49										
271	1	2	NPA	598.66										
272	1	2	NPA	542.97										
273	1	2	NPA	873.36										
274	1	2	NPA	1380.56										
275	1	2	NPA	977.73										
276	2	4	1	5	1	4	3	9	2	8	1	2	32	441.03
277	2	4	3	15	1	4	3	9	2	8	1	2	42	132.84
278	2	4	1	5	1	4	3	9	2	8	1	2	32	276.83
279	2	4	3	15	1	4	3	9	2	8	1	2	42	286.12
280	2	4	3	15	1	4	5	15	2	8	1	2	48	74.11
281	2	4	2	10	1	4	5	15	2	8	1	2	43	215.22
282	2	4	1	5	1	4	5	15	2	8	1	2	38	93.17
283	2	4	1	5	1	4	5	15	3	12	1	2	42	114.32
284	2	4	3	15	1	4	5	15	2	8	3	6	52	105.67
285	2	4	2	10	1	4	5	15	2	8	1	2	43	128.42
286	2	4	5	25	3	12	5	15	2	8	1	2	66	59.74
287	2	4	3	15	1	4	3	9	4	16	1	2	50	135.38

# Remicourt: Pondération "Usager Promeneur/Loisirs"



0 750 1.500 m



Fond: SPW, Orthophotos été 2023  
Léopold HEUZE, mai 2025

XCIII

## Annexe XXXII : Remicourt, matrice Pondération "Agriculteur/Usages productifs"

Critères:	analyse de droit			Praticabilité		Accessibilité		Intérêt de liaison		Intérêt patrimoniale et touristique		Intérêt écologique		Total Pondéré	longueur (en m)
	4		4		3		5		0		1				
Pondération:	fid:	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré
	4	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	238,19
	5	3	12	5	20	4	12	3	15	2	0	3	3	62	53,64
	6	2	8	3	12	1	3	3	15	1	0	1	1	39	81,45
	7	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	279,05
	8	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	154,42
	9	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1106,13
	10	2	8	3	12	1	3	5	25	2	0	1	1	49	396,50
	11	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	89,81
	12	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1141,35
	13	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	175,02
	14	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1404,74
	15	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1049,24
	16	2	8	3	12	1	3	3	15	2	0	1	1	39	632,03
	17	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1539,71
	18	2	8	2	8	1	3	5	25	2	0	1	1	45	493,20
	19	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1073,46
	20	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	725,20
	21	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1138,01
	22	2	8	3	12	1	3	3	15	2	0	1	1	39	583,12
	23	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	609,82
	24	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	687,36
	25	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	346,65
	26	2	8	3	12	5	15	1	5	1	0	1	1	41	76,96
	27	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	722,87
	28	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	659,71
	29	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	265,48
	30	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	252,26
	31	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	471,84
	32	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1304,83
	33	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	919,27
	34	2	8	3	12	1	3	3	15	2	0	1	1	39	1212,87
	35	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	818,31
	36	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1699,82
	37	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1349,83
	38	2	8	3	12	1	3	1	5	1	0	1	1	29	530,77
	39	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	293,32
	40	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	125,94
	41	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	184,44
	42	2	8	3	12	1	3	5	25	2	0	1	1	49	46,70
	43	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	52,91
	44	2	8	1	4	1	3	5	25	2	0	1	1	41	359,96
	45	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1041,66
	46	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	588,15
	47	2	8	3	12	1	3	3	15	2	0	1	1	39	842,42
	48	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1409,91
	49	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	523,07
	50	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	187,86
	51	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	662,17
	52	2	8	3	12	1	3	1	5	2	0	1	1	29	203,68
	53	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	417,40
	54	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	68,60
	55	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	29,76
	56	2	8	2	8	1	3	5	25	2	0	1	1	45	328,55
	57	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	69,73
	58	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	34,76
	59	2	8	2	8	1	3	3	15	2	0	1	1	35	389,16
	60	2	8	3	12	1	3	3	15	2	0	1	1	39	402,03
	61	2	8	3	12	1	3	3	15	2	0	1	1	39	212,91
	62	3	12	5	20	5	15	1	5	1	0	1	1	53	150,84
	63	2	8	2	8	1	3	3	15	2	0	1	1	35	86,34
	64	2	8	1	4	1	3	3	15	2	0	1	1	31	658,57
	65	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	474,13
	66	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	137,27
	67	2	8	3	12	1	3	3	15	2	0	1	1	39	389,45
	68	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	198,56
	69	2	8	2	8	1	3	1	5	2	0	1	1	25	553,89
	70	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	453,32
	71	3	12	1	4	1	3	1	5	1	0	1	1	25	70,90
	72	2	8	3	12	1	3	1	5	2	0	2	2	30	842,05
	73	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	92,13
	74	2	8	3	12	1	3	1	5	1	0	1	1	29	312,74
	75	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	201,26
	76	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	447,95
	77	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	354,93
	78	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	181,13
	79	2	8	1	4	1	3	1	5	1	0	1	1	21	270,07
	80	2	8	3	12	1	3	3	15	2	0	1	1	39	302,96
	81	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	63,97
	82	2	8	3	12	1	3	5	25	2	0	1	1	49	185,32
	83	2	8	3	12	1	3	5	25	2	0	1	1	49	295,06
	84	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	92,66
	85	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	567,82
	86	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	243,71
	87	3	12	5	20	4	12	2	10	2	0	2	2	56	432,90
	88	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	214,91
	89	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	107,77
	90	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	74,50
	91	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	498,33
	92	2	8	1	4	1	3	5	25	2	0	1	1	41	231,63
	93	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	359,16
	94	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	320,44
	95	2	8	3	12	1	3	5	25	2	0	1	1	49	133,60
	96	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	101,92
	97	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	133,22
	98	2	8	3	12	1	3	5	25	2	0	3	3	51	330,88
	99	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	330,88
	100	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	140,10
	101	3	12	5	20	5	15	5	25	2	0	3	3	75	574,60
	102	3	12	5	20	5	15	5	25	2	0	1	1	73	429,25
	103	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	378,48
	104	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	211,88
	105	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	521,85
	106	2	8	3	12	1	3	5	25	2	0	1	1	49	390,56
	107	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	61,72
	108	2	8	2	8	1	3	5	25	4	0	1	1	45	117,84
	109	2	8	1	4	1	3	5	25	2	0	1	1	41	329,84

110	2	8	2	8	1	3	3	15	2	0	2	2	36	573.02
111	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	683.24	
112	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	420.36	
113	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	416.56	
114	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	590.52	
115	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	752.46	
116	2	8	3	12	1	3	5	25	2	0	1	1	49	261.20
117	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	83.73	
118	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	219.80	
119	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	226.31	
120	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	251.66	
121	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	876.99	
122	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	437.90	
123	2	8	1	4	1	3	1	5	1	0	1	1	21	175.89
124	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	43.31	
125	2	8	5	20	5	15	5	25	2	0	1	1	69	122.22
126	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	383.88	
127	3	12	3	12	2	6	3	15	2	0	1	1	46	150.36
128	2	8	3	12	1	3	3	15	4	0	1	1	39	256.61
129	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	598.09	
130	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	250.81	
131	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	162.99	
132	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	489.88	
133	2	8	5	20	4	12	1	5	1	0	2	2	47	197.15
134	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	321.51	
135	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	213.34	
136	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	312.96	
137	2	8	1	4	1	3	5	25	2	0	1	1	41	220.78
138	2	8	4	16	3	9	5	25	2	0	3	3	61	158.82
139	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	22.28	
140	3	12	5	20	3	9	5	25	2	0	1	1	67	93.05
141	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	278.52	
142	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	836.87	
143	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	432.80	
144	2	8	3	12	1	3	1	5	2	0	1	1	29	423.08
145	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1326.12	
146	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	3569.28	
147	2	8	1	4	1	3	1	5	2	0	3	3	23	490.16
148	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	520.72	
149	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	444.53	
150	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	412.17	
151	2	8	3	12	1	3	1	5	1	0	1	1	29	213.14
152	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	456.81	
153	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1270.87	
154	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	521.88	
155	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	401.15	
156	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1015.76	
157	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1127.88	
158	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1450.88	
159	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1277.43	
160	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	474.74	
161	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1619.86	
162	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	757.70	
163	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	359.60	
164	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	442.83	
165	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	193.52	
166	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	331.73	
167	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	992.85	
168	3	12	5	20	4	12	3	15	4	0	2	2	61	345.64
169	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1264.19	
170	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	454.38	
171	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1565.19	
172	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1256.28	
173	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	100.10	
174	2	8	3	12	1	3	3	15	2	0	1	1	39	378.84
175	2	8	3	12	1	3	3	15	2	0	1	1	39	324.96
176	2	8	3	12	1	3	3	15	2	0	1	1	39	119.76
177	3	12	3	12	1	3	3	15	2	0	1	1	43	260.91
178	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	783.37	
179	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	672.81	
180	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	858.31	
181	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	155.24	
182	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	101.72	
183	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	94.48	
184	3	12	5	20	5	15	1	5	1	0	5	5	57	129.84
185	3	12	4	16	2	6	5	25	4	0	4	4	63	258.83
186	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	580.21	
187	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1515.99	
188	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1217.94	
189	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	461.96	
190	2	8	3	12	1	3	3	15	2	0	1	1	39	861.61
191	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	554.51	
192	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	201.95	
193	2	8	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	162.63	
194	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	64.26	
195	2	8	3	12	1	3	5	25	2	0	1	1	49	320.18
196	2	8	3	12	1	3	3	15	2	0	1	1	39	309.86
197	3	12	5	20	5	15	3	15	2	0	2	2	64	375.96
198	2	8	3	12	1	3	5	25	2	0	1	1	49	209.86
199	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	989.96	
200	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	333.14	
201	2	8	1	4	1	3	5	25	4	0	1	1	41	388.37
202	2	8	3	12	1	3	3	15	4	0	1	1	39	488.34
203	3	12	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	3405.92	
205	3	12	5	20	4	12	5	25	2	0	2	2	71	850.99
206	1	4	NPA	1073.06										
208	1	4	NPA	1233.66										
209	1	4	NPA	271.91										
212	0	0	NPA	129.57										
213	0	0	NPA	89.06										
214	1	4	NPA	773.46										
217	1	4	NPA	59.79										
218	0	0	NPA	38.34										
220	0	0	NPA	18.15										
221	0	0	NPA	20.39										
224	1	4	NPA	118.42										
225	1	4	NPA	1671.33										
226	1	4	NPA	627.06										
227	1	4	NPA	569.29										
228	1	4	NPA	2372.14										
229	1	4	NPA	1542.08										

230	1	4	NPA	622.90										
231	1	4	NPA	218.57										
232	1	4	NPA	11.75										
233	1	4	NPA	147.20										
234	1	4	NPA	78.93										
235	1	4	NPA	30.81										
236	1	4	NPA	182.14										
237	1	4	NPA	26.55										
238	1	4	NPA	356.76										
239	1	4	NPA	662.89										
240	1	4	NPA	125.15										
241	0	0	NPA	91.47										
242	0	0	NPA	51.58										
243	0	0	NPA	232.07										
244	1	4	NPA	154.05										
245	0	0	NPA	54.51										
246	0	0	NPA	254.22										
247	0	0	NPA	42.39										
248	0	0	NPA	33.19										
249	0	0	NPA	155.36										
250	0	0	NPA	48.36										
251	0	0	NPA	46.69										
252	0	0	NPA	22.52										
253	0	0	NPA	450.68										
254	0	0	NPA	43.09										
255	0	0	NPA	52.76										
256	0	0	NPA	79.92										
257	1	4	NPA	1050.69										
258	0	0	NPA	253.19										
259	0	0	NPA	34.93										
260	0	0	NPA	148.46										
261	1	4	NPA	188.45										
262	1	4	NPA	258.65										
263	0	0	NPA	221.74										
264	0	0	NPA	81.00										
265	1	4	NPA	3293.01										
266	1	4	NPA	662.30										
267	1	4	NPA	167.83										
268	0	0	NPA	157.44										
269	1	4	NPA	1060.90										
270	1	4	NPA	281.49										
271	1	4	NPA	598.66										
272	1	4	NPA	542.97										
273	1	4	NPA	873.38										
274	1	4	NPA	1380.56										
275	1	4	NPA	977.73										
276	2	8	1	4	1	3	3	15	2	0	1	1	31	441.03
277	2	8	3	12	1	3	3	15	2	0	1	1	39	132.84
278	2	8	1	4	1	3	3	15	2	0	1	1	31	276.83
279	2	8	3	12	1	3	3	15	2	0	1	1	39	286.12
280	2	8	3	12	1	3	5	25	2	0	1	1	49	74.11
281	2	8	2	8	1	3	5	25	2	0	1	1	45	215.22
282	2	8	1	4	1	3	5	25	2	0	1	1	41	93.17
283	2	8	1	4	1	3	5	25	3	0	1	1	41	114.32
284	2	8	3	12	1	3	5	25	2	0	3	3	51	105.67
285	2	8	2	8	1	3	5	25	2	0	1	1	45	128.42
286	2	8	5	20	3	9	5	25	2	0	1	1	63	59.74
287	2	8	3	12	1	3	3	15	4	0	1	1	39	135.38

# Remicourt: Pondération "Agriculteur/Usages productifs"



Limites communales

Score:

- 21
- 23
- 25
- 29
- 30
- 31
- 35
- 36
- 39
- 41
- 43
- 45
- 46
- 47
- 49
- 51
- 53
- 56
- 57
- 61
- 62
- 63
- 64
- 67
- 69
- 71
- 73
- 75

Route

Supprimé

Non présent à l'atlas

0

750

1.500 m



**Annexe XXXIII : Remicourt, matrice Pondération "Professionnel forestier"**

Critères:	analyse de droit		Praticabilité		Accessibilité		Intérêt de liaison		Intérêt patrimoniale et touristique		Intérêt écologique		Total Pondéré	longueur (en m)	
	5	5	5	5	3	3	3	3	3	3	5	5			
Pondération:	fid:	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré	score	score pondéré	Total Pondéré	longueur (en m)
	4	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	238,19	
	5	3	15	5	25	4	12	3	9	2	6	3	15	82	53,64
	6	2	10	3	15	11	3	3	9	1	3	1	5	45	81,49
	7	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	279,05	
	8	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	154,42	
	9	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1106,13	
	10	2	10	3	15	1	3	5	15	2	6	1	5	54	396,50
	11	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	89,81	
	12	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1141,35	
	13	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	175,02	
	14	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1404,74	
	15	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1049,24	
	16	2	10	3	15	1	3	3	9	2	6	1	5	48	632,03
	17	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1539,71	
	18	2	10	2	10	1	3	5	15	2	6	1	5	49	493,20
	19	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1073,48	
	20	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	725,20	
	21	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1138,01	
	22	2	10	3	15	1	3	3	9	2	6	1	5	48	583,12
	23	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	609,82	
	24	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	687,38	
	25	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	346,69	
	26	2	10	3	15	5	15	1	3	1	3	1	5	51	76,96
	27	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	722,87	
	28	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	659,71	
	29	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	265,46	
	30	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	252,28	
	31	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	471,84	
	32	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1304,83	
	33	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	919,27	
	34	2	10	3	15	1	3	3	9	2	6	1	5	48	1212,81
	35	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	818,31	
	36	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1699,82	
	37	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1349,83	
	38	2	10	3	15	11	3	1	3	1	3	1	5	39	530,77
	39	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	293,32	
	40	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	125,94	
	41	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	184,44	
	42	2	10	3	15	1	3	5	15	2	6	1	5	54	46,70
	43	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	52,91	
	44	2	10	1	5	1	3	5	15	2	6	1	5	44	359,96
	45	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1041,68	
	46	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	588,19	
	47	2	10	3	15	1	3	3	9	2	6	1	5	48	842,42
	48	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1409,91	
	49	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	523,07	
	50	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	187,88	
	51	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	662,17	
	52	2	10	3	15	1	3	1	3	2	6	1	5	42	203,68
	53	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	417,40	
	54	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	68,60	
	55	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	29,76	
	56	2	10	2	10	1	3	5	15	2	6	1	5	49	328,55
	57	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	69,73	
	58	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	34,76	
	59	2	10	2	10	1	3	3	9	2	6	1	5	43	389,16
	60	2	10	3	15	1	3	3	9	2	6	1	5	48	402,03
	61	2	10	3	15	1	3	3	9	2	6	1	5	48	212,91
	62	3	15	5	25	5	15	1	3	1	3	1	5	66	150,84
	63	2	10	2	10	1	3	3	9	2	6	1	5	43	86,34
	64	2	10	1	5	1	3	3	9	2	6	1	5	38	658,57
	65	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	474,13	
	66	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	137,27	
	67	2	10	3	15	1	3	3	9	2	6	1	5	48	389,45
	68	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	198,56	
	69	2	10	2	10	1	3	1	3	2	6	1	5	37	553,89
	70	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	453,32	
	71	3	15	1	5	1	3	1	3	1	3	1	5	34	70,90
	72	2	10	3	15	1	3	1	3	2	6	2	10	47	842,05
	73	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	92,13	
	74	2	10	3	15	1	3	1	3	1	3	1	5	39	312,74
	75	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	201,28	
	76	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	447,99	
	77	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	354,93	
	78	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	181,13	
	79	2	10	1	5	1	3	1	3	1	3	1	5	29	270,07
	80	2	10	3	15	11	3	3	9	2	6	1	5	48	302,96
	81	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	63,97	
	82	2	10	3	15	1	3	5	15	2	6	1	5	54	185,32
	83	2	10	3	15	1	3	5	15	2	6	1	5	54	295,06
	84	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	92,68	
	85	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	567,82	
	86	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	243,71	
	87	3	15	5	25	4	12	2	6	2	6	2	10	74	432,90
	88	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	214,91	
	89	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	107,77	
	90	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	74,50	
	92	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	498,33	
	93	2	10	1	5	1	3	5	15	2	6	1	5	44	231,63
	94	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	359,16	
	95	2	10	3	15	1	3	5	15	2	6	1	5	54	320,44
	96	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	133,60	
	97	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	101,92	
	98	2	10	3	15	1	3	5	15	2	6	3	15	64	133,22
	99	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	330,88	
	100	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	140,10	
	101	3	15	5	25	5	15	5	15	2	6	3	15	91	574,60
	102	3	16	5	25	5	15	5	15	2	6	1	5	81	429,25
	103	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	378,48	
	104	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	211,88	
	105	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	521,85	
	106	2	10	3	15	1	3	5	15	2	6	1	5	54	390,56
	107	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	61,72	
	108	2	10	2	10	1	3	5	15	4	12	1	5	55	117,84
	109	2	10	1	5	1	3	5	15	2	6	1	5	44	329,84

110	2	10	2	10	1	3	3	9	2	6	2	10	48	573.02
111	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	683.24	
112	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	420.36	
113	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	416.56	
114	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	590.52	
115	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	752.46	
116	2	10	3	15	1	3	5	15	2	6	1	5	54	261.20
117	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	83.73	
118	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	219.80	
119	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	226.31	
120	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	251.66	
121	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	876.99	
122	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	437.90	
123	2	10	1	5	1	3	1	3	1	3	1	5	29	175.89
124	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	43.31	
125	2	10	5	25	5	15	5	15	2	6	1	5	76	122.22
126	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	383.88	
127	3	15	3	15	2	6	3	9	2	6	1	5	56	150.36
128	2	10	3	15	1	3	3	9	4	12	1	5	54	256.61
129	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	598.09	
130	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	250.81	
131	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	162.99	
132	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	489.88	
133	2	10	5	25	4	12	1	3	1	3	2	10	63	197.15
134	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	321.51	
135	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	213.34	
136	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	312.96	
137	2	10	1	5	1	3	5	15	2	6	1	5	44	220.78
138	2	10	4	20	3	9	5	15	2	6	3	15	75	158.82
139	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	22.28	
140	3	15	5	25	3	9	5	15	2	6	1	5	75	93.05
141	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	278.52	
142	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	836.87	
143	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	432.80	
144	2	10	3	15	1	3	1	3	2	6	1	5	42	423.08
145	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1326.12	
146	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	3569.28	
147	2	10	1	5	1	3	1	3	2	6	3	15	42	490.16
148	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	520.72	
149	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	444.53	
150	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	412.17	
151	2	10	3	15	1	3	1	3	1	3	1	5	39	213.14
152	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	456.81	
153	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1270.87	
154	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	521.88	
155	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	401.15	
156	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1015.76	
157	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1127.88	
158	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1450.88	
159	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1277.43	
160	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	474.74	
161	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1619.86	
162	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	757.70	
163	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	359.60	
164	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	442.83	
165	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	193.52	
166	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	331.73	
167	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	992.85	
168	3	15	5	25	4	12	3	9	4	12	2	10	83	345.64
169	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1264.19	
170	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	454.38	
171	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1565.19	
172	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	1256.28	
173	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	100.10	
174	2	10	3	15	1	3	3	9	2	6	1	5	48	378.84
175	2	10	3	15	1	3	3	9	2	6	1	5	48	324.96
176	2	10	3	15	1	3	3	9	2	6	1	5	48	119.76
177	3	15	3	15	1	3	3	9	2	6	1	5	53	260.91
178	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	783.37	
179	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	672.81	
180	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	858.31	
181	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	155.24	
182	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	101.72	
183	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	94.48	
184	3	15	5	25	5	15	1	3	1	3	5	25	86	129.84
185	3	15	4	20	2	6	5	15	4	12	4	20	88	258.83
186	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	580.21	
187	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1515.99	
188	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	1217.94	
189	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	461.96	
190	2	10	3	15	1	3	3	9	2	6	1	5	48	861.61
191	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	554.51	
192	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	201.95	
193	2	10	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	162.63	
194	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	64.26	
195	2	10	3	15	1	3	5	15	2	6	1	5	54	320.18
196	2	10	3	15	1	3	3	9	2	6	1	5	48	309.86
197	3	15	5	25	5	15	3	9	2	6	2	10	80	375.96
198	2	10	3	15	1	3	5	15	2	6	1	5	54	209.86
199	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	989.96	
200	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	333.14	
201	2	10	1	5	1	3	5	15	4	12	1	5	50	388.37
202	2	10	3	15	1	3	3	9	4	12	1	5	54	488.34
203	3	15	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	3405.92	
205	3	15	5	25	4	12	5	15	2	6	2	10	83	850.99
206	1	5	NPA	1073.06										
208	1	5	NPA	1233.66										
209	1	5	NPA	271.91										
212	0	0	NPA	129.57										
213	0	0	NPA	89.06										
214	1	5	NPA	773.46										
217	1	5	NPA	59.79										
218	0	0	NPA	38.34										
220	0	0	NPA	18.15										
221	0	0	NPA	20.39										
224	1	5	NPA	118.42										
225	1	5	NPA	1671.33										
226	1	5	NPA	627.06										
227	1	5	NPA	569.29										
228	1	5	NPA	2372.14										
229	1	5	NPA	1542.08										

230	1	5	NPA	622.90										
231	1	5	NPA	218.57										
232	1	5	NPA	11.75										
233	1	5	NPA	147.20										
234	1	5	NPA	78.93										
235	1	5	NPA	30.81										
236	1	5	NPA	182.14										
237	1	5	NPA	26.55										
238	1	5	NPA	356.76										
239	1	5	NPA	662.89										
240	1	5	NPA	125.15										
241	0	0	NPA	91.47										
242	0	0	NPA	51.58										
243	0	0	NPA	232.07										
244	1	5	NPA	154.05										
245	0	0	NPA	54.51										
246	0	0	NPA	254.22										
247	0	0	NPA	42.39										
248	0	0	NPA	33.19										
249	0	0	NPA	155.36										
250	0	0	NPA	48.36										
251	0	0	NPA	46.69										
252	0	0	NPA	22.52										
253	0	0	NPA	450.68										
254	0	0	NPA	43.09										
255	0	0	NPA	52.76										
256	0	0	NPA	79.92										
257	1	5	NPA	1050.69										
258	0	0	NPA	253.19										
259	0	0	NPA	34.93										
260	0	0	NPA	148.46										
261	1	5	NPA	188.45										
262	1	5	NPA	258.65										
263	0	0	NPA	221.74										
264	0	0	NPA	81.00										
265	1	5	NPA	3293.01										
266	1	5	NPA	662.30										
267	1	5	NPA	167.83										
268	0	0	NPA	157.44										
269	1	5	NPA	1060.90										
270	1	5	NPA	281.49										
271	1	5	NPA	598.66										
272	1	5	NPA	542.97										
273	1	5	NPA	873.38										
274	1	5	NPA	1380.56										
275	1	5	NPA	977.73										
276	2	10	1	5	1	3	3	9	2	6	1	5	38	441.03
277	2	10	3	15	1	3	3	9	2	6	1	5	48	132.84
278	2	10	1	5	1	3	3	9	2	6	1	5	38	276.83
279	2	10	3	15	1	3	3	9	2	6	1	5	48	286.12
280	2	10	3	15	1	3	5	15	2	6	1	5	54	74.11
281	2	10	2	10	1	3	5	15	2	6	1	5	49	215.22
282	2	10	1	5	1	3	5	15	2	6	1	5	44	93.17
283	2	10	1	5	1	3	5	15	3	9	1	5	47	114.32
284	2	10	3	15	11	3	5	15	2	6	3	15	64	105.67
285	2	10	2	10	11	3	5	15	2	6	1	5	49	128.42
286	2	10	5	25	3	9	5	15	2	6	1	5	70	59.74
287	2	10	3	15	1	3	3	9	4	12	1	5	54	135.38

# Remicourt: Pondération "Professionnel forestier"



Limites communales

Score:

- 21
- 23
- 25
- 29
- 30
- 31
- 35
- 36
- 39
- 41
- 43
- 45
- 46
- 47
- 49
- 51
- 53
- 56
- 57
- 61
- 62
- 63
- 64
- 67
- 69
- 71
- 73
- 75

Route

Supprimé

Non présent à l'atlas

0

750

1.500 m

