



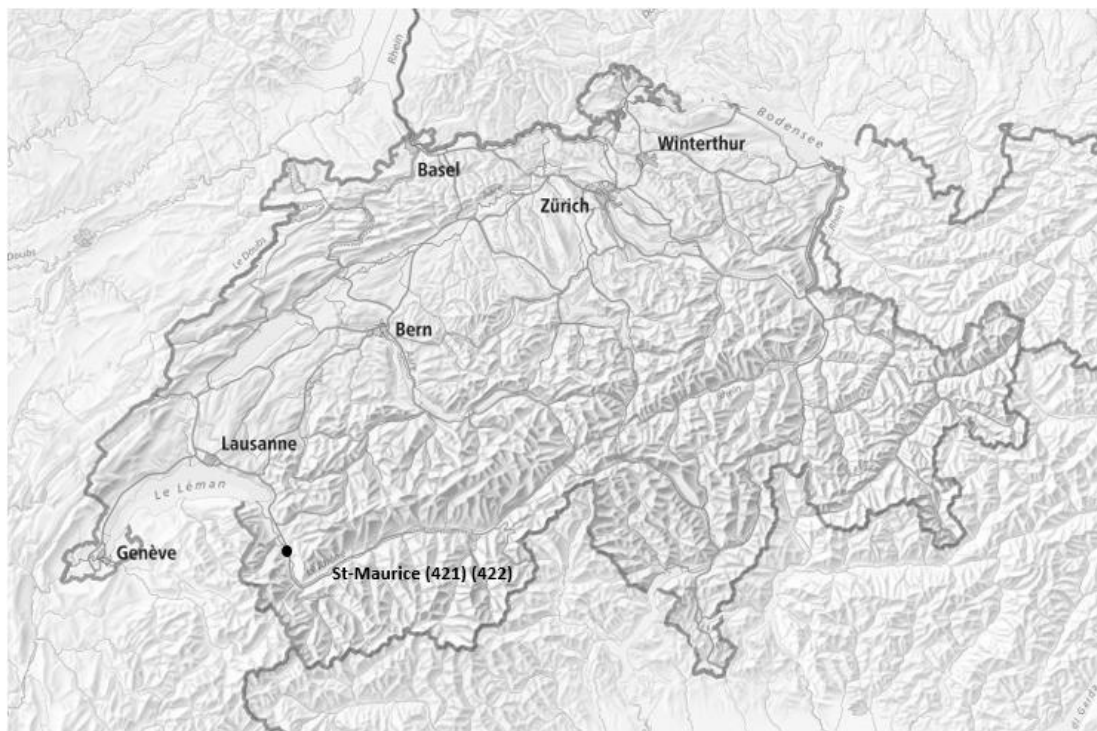
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DETEC
Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Bundesamt für Strassen
Office fédéral des routes
Ufficio federale delle Strade

Saint-Maurice - 2014

Evaluation et traitement des données WIM



Ittigen, 30.11.2017

Impressum

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des routes OFROU

Division Réseaux routiers

Trafic & Innovations Management

Monitoring du trafic

Document

Document WIM_2014_421_422

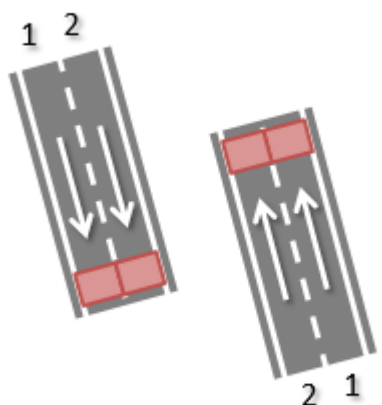
Version 1

Créé le 30.11.2017 – MAF

Table des matières

	Impressum	2
1	Fiche de station	4
2	Intégrité des données	6
3	Traitements statistiques	7
3.1	Répartition horaire annuelle	7
3.2	Répartition horaire annuelle HV (> 10 tonnes)	8
3.3	Répartition horaire journalière	9
3.4	Détection de véhicules	11
3.4.1	Par mois	11
3.4.2	Par nombre d'axes	12
3.4.3	Par classes SWISS10	12
3.4.4	Par tranches de masse	13
3.4.5	Silhouettes prédominantes	13
4	Modèle selon norme SN 640 320	14
4.1	Répartition entre les voies de circulation	14
4.2	Facteurs d'équivalence par classes de véhicules	14
4.3	Facteurs d'équivalence par catégories de véhicules	14
4.4	Facteur d'équivalence moyen	15
4.5	Classe de trafic pondéral équivalent actuelle selon SN 640 324	15
4.6	Tendance pour l'estimation du taux d'accroissement annuel	15
5	Caractéristiques des poids lourds	16
5.1	Caractéristiques des catégories de poids lourds	16
5.2	Caractéristiques globales de l'échantillon	20
6	Modèle selon norme SIA 261	22
6.1	Modèle de charge 1 selon SIA 261	22
6.1.1	Charge concentrée Q	22
6.1.2	Charge répartie q	22
7	Tendances	23
7.1	Evolution de la répartition horaire annuelle	23
7.2	Evolution de la détection par mois	25
7.3	Evolution du modèle de la norme SN 640 320	26
7.3.1	Evolution des facteurs d'équivalence par classes de véhicules	26
7.3.2	Evolution des facteurs d'équivalence par catégories de véhicules	27
7.3.3	Evolution du facteur d'équivalence moyen	27
7.3.4	Evolution du trafic pondéral équivalent journalier	27
7.4	Evolution du modèle de la norme SIA 261	28
7.4.1	Evolution des quantiles de la charge concentrée Q	28
7.4.2	Evolution des quantiles de la charge répartie q	29
8	Niveau de confiance	30
	Bibliographie	31

1 Fiche de station

Station	Canton	RN	N° ASTRA	Filiale	UT	Directions	Voies
Saint-Maurice	VS	A9	421 / 422	F1	III	2	2 + 2
Situation							
421 : Direction Sion  422: Direction Lausanne							
Enregistrements							
Type de fichiers :	Fichiers journaliers						
Format de fichiers :	NoASTRA_ANNEE_MOIS_JOUR.extension						
Extension de fichiers :	*.V00, *.V01						
Filtre poids véhicules :	> 2998 kg						
Classification SWISS :	SWISS10						

Fichier de données	
Fichiers journaliers manquants	04.07.2014 – 06.08.2014 (421) 20.08.2014 – 21.08.2014 (421) 23.08.2014 (421) 10.09.2014 – 12.09.2014 (421) 28.09.2014 – 29.09.2014 (421) 01.10.2014 (421) 17.10.2014 – 20.10.2014 (421) 08.03.2014 – 19.03.2014 (422) 22.03.2014 – 26.03.2014 (422) 01.05.2014 – 20.10.2014 (422)
Perte potentielle de données	03.07.2014 – 20 : 48 à 00 : 00 (421) 07.08.2014 – 00 : 00 à 11 : 45 (421) 19.08.2014 – 09 : 10 à 00 : 00 (421) 22.08.2014 – 10 : 16 à 00 : 00 (421) 24.08.2014 – 00 : 00 à 20 : 27 (421) 05.09.2014 – 07 : 32 à 09 : 37 (421) 30.09.2014 – 00 : 00 à 06 : 52 (421) 30.09.2014 – 06 : 53 à 00 : 00 (421) 02.10.2014 – 04 : 43 à 00 : 00 (421) 21.10.2014 – 00 : 00 à 14 : 26 (421) 07.03.2014 – 22 : 57 à 00 : 00 (422) 20.03.2014 – 00 : 00 à 13 : 17 (422) 21.10.2014 – 00 : 00 à 08 : 41 (422) 21.10.2014 – 22 : 13 à 00 : 00 (422) 22.10.2014 – 00 : 00 à 03 : 57 (422) 23.10.2014 – 00 : 00 à 05 : 24 (422) 23.10.2014 – 21 : 28 à 00 : 00 (422) 24.10.2014 – 00 : 27 à 05 : 13 (422) 25.10.2014 – 01 : 04 à 07 : 02 (422)

	26.10.2014 – 01 : 08 à 08 : 09 (422) 27.10.2014 – 00 : 00 à 05 : 43 (422) 27.10.2014 – 21 : 04 à 00 : 00 (422)
<i>Evènements particuliers</i>	
<i>Décisions</i>	
<i>Concaténation</i>	
Nom de fichiers :	2014_421_concat.log ; 2014_422_concat.log ;
Nombre d'enregistrements :	461'526 (421) ; 173'080 (422)
Nombre de jours effectifs :	312.8 (421) ; 172.4 (422)

2 Intégrité des données

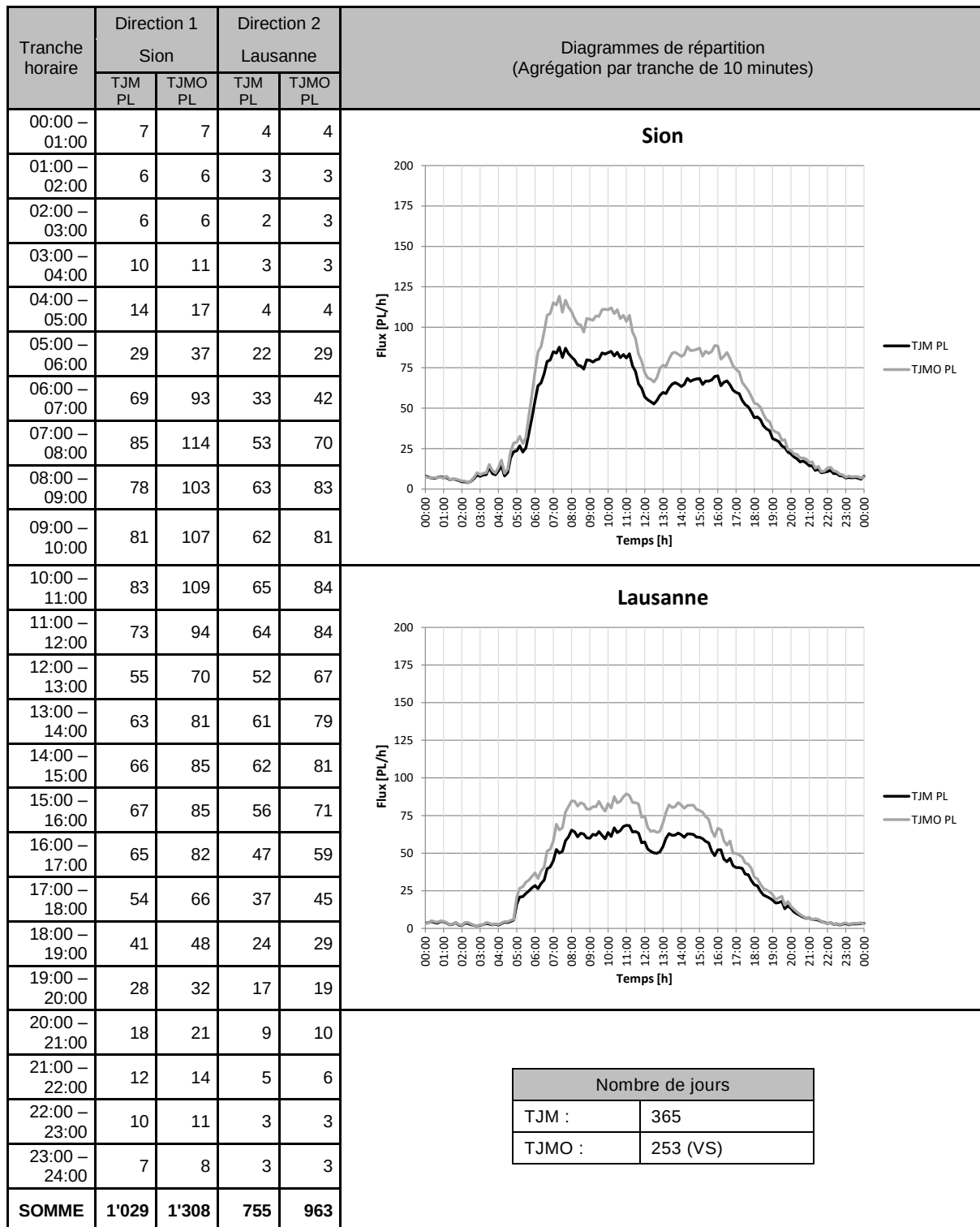
Documents de référence : [5] [6] [7] [8] [9] [10] [11]

Filtre des données (démarche pas à pas)	
1)	Véhicules de moins de 3.5 tonnes (151'427 enregistrements).
2)	338'982 enregistrements direction D1 (421). 9'748 enregistrements direction D2 (421). 134'238 enregistrements direction D1 (422). 211 enregistrements direction D2 (422).
3)	Longueur totale nulle (248 enregistrements).
4)	Longueur totale supérieure à 26.00m (14'694 enregistrements).
5)	Poids nul sur un des axes (3 enregistrements).
6)	Entraxe inférieur à 60cm (5'242 enregistrements).
7)	Poids total supérieur à 65 tonnes (169 enregistrements, hors grues mobiles).
8)	Poids sur un axe supérieur à 18 tonnes (38 enregistrements, hors grues mobiles).
9)	Longueur totale inférieure à 4.00m (265 enregistrements).
Décisions	
1)	Exclusion (2014_421_422_u3500.log).
2)	Exclusion des enregistrements direction D2 (1 seule direction enregistrée)
3)	Exclusion.
4)	Exclusion.
5)	Exclusion.
6)	Exclusion.
7)	Exclusion.
8)	Exclusion.
9)	Exclusion.
Fichiers	
Nom de fichier de traitement statistique :	2014_421_422.log
Nombre d'enregistrements :	452'561
Nom de fichier d'exclusions :	2014_421_422_exclus.log
Nombre d'enregistrements :	30'618

Sur un total de 634'606 enregistrements, 151'427 ont été séparés en raison de leur appartenance aux véhicules légers (< 3.5 tonnes) et 30'618 enregistrements (6.34%) ont été exclus du jeu de données de base en raison d'incohérences potentielles de données.

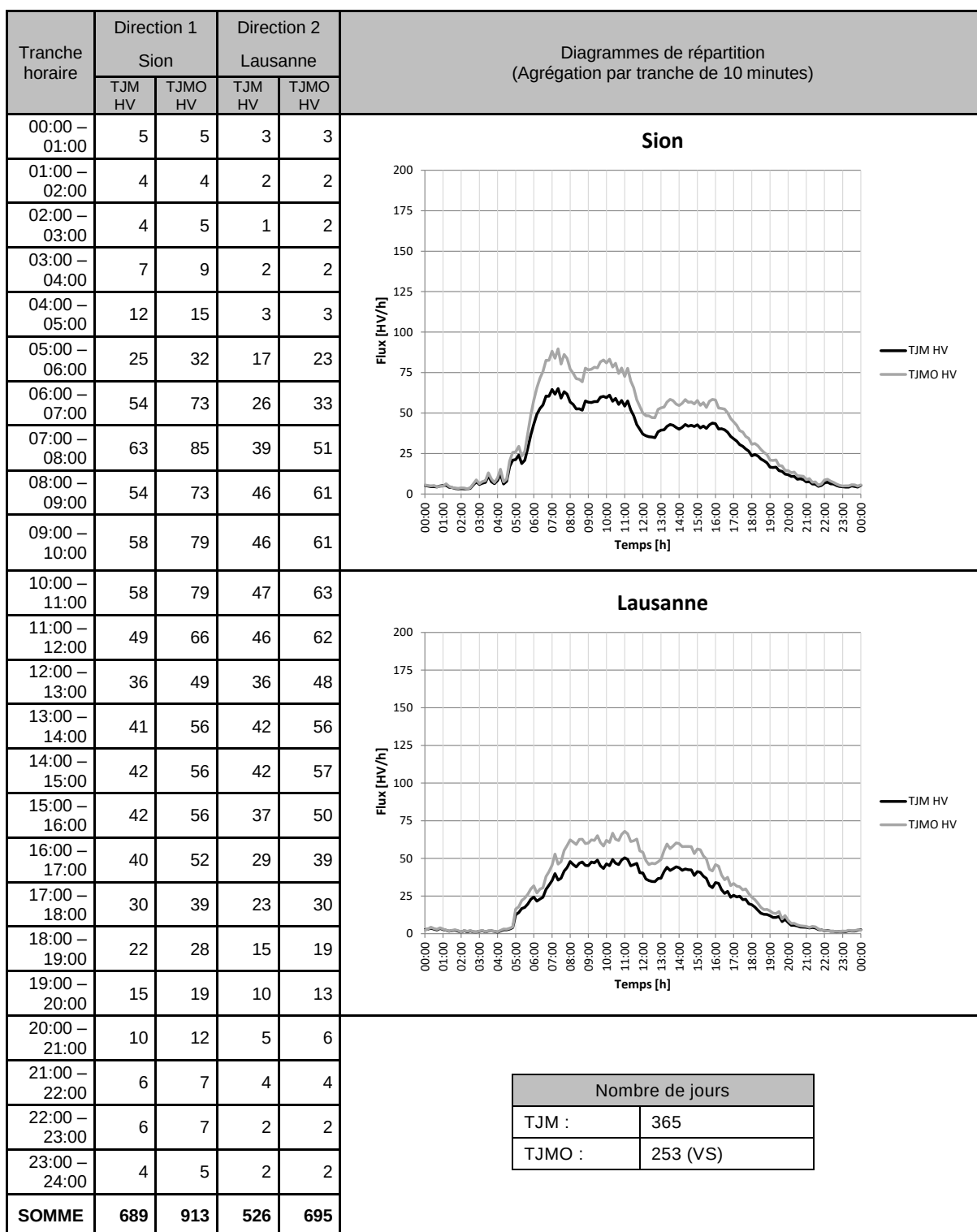
3 Traitements statistiques

3.1 Répartition horaire annuelle



Remarque : Le calcul des répartitions horaires prend en compte l'intégrité des données (jours manquants et pertes de données).

3.2 Répartition horaire annuelle HV (> 10 tonnes)

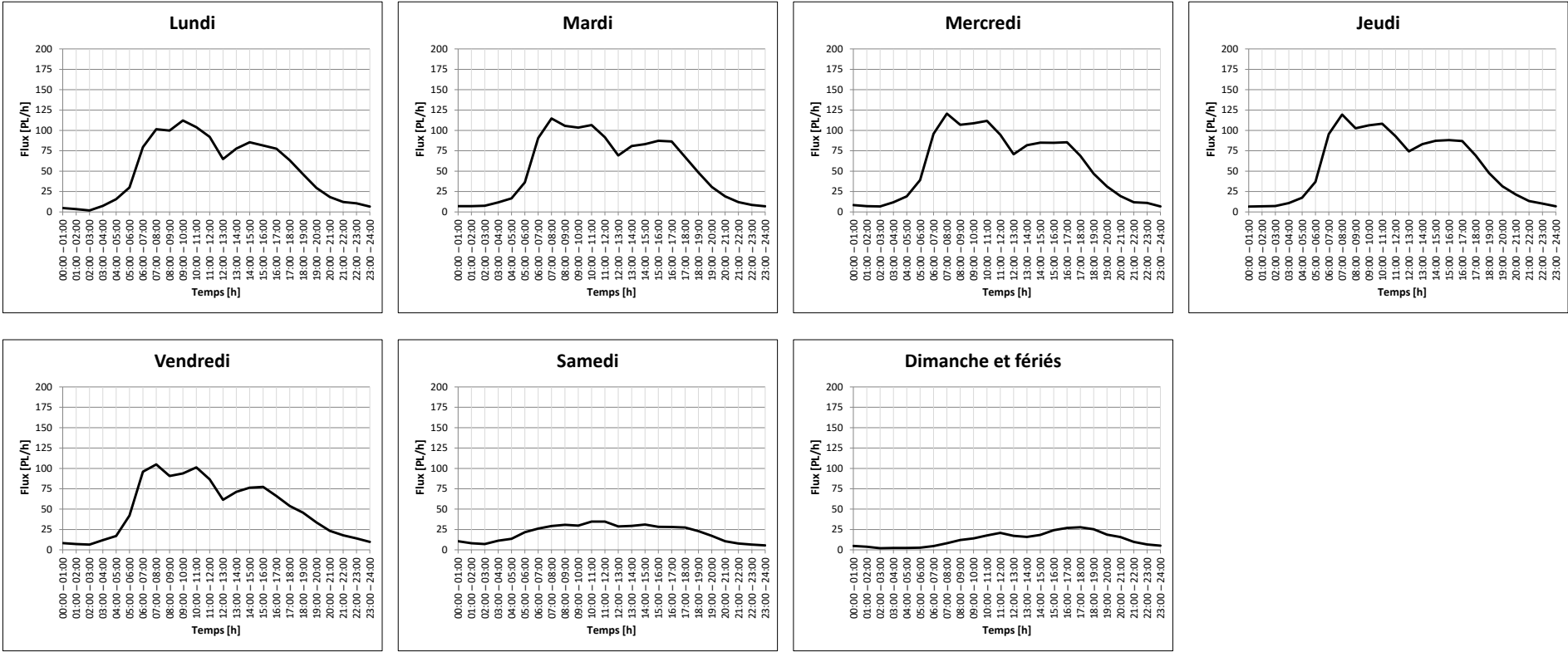


Remarque : Le calcul des répartitions horaires prend en compte l'intégrité des données (jours manquants et pertes de données).

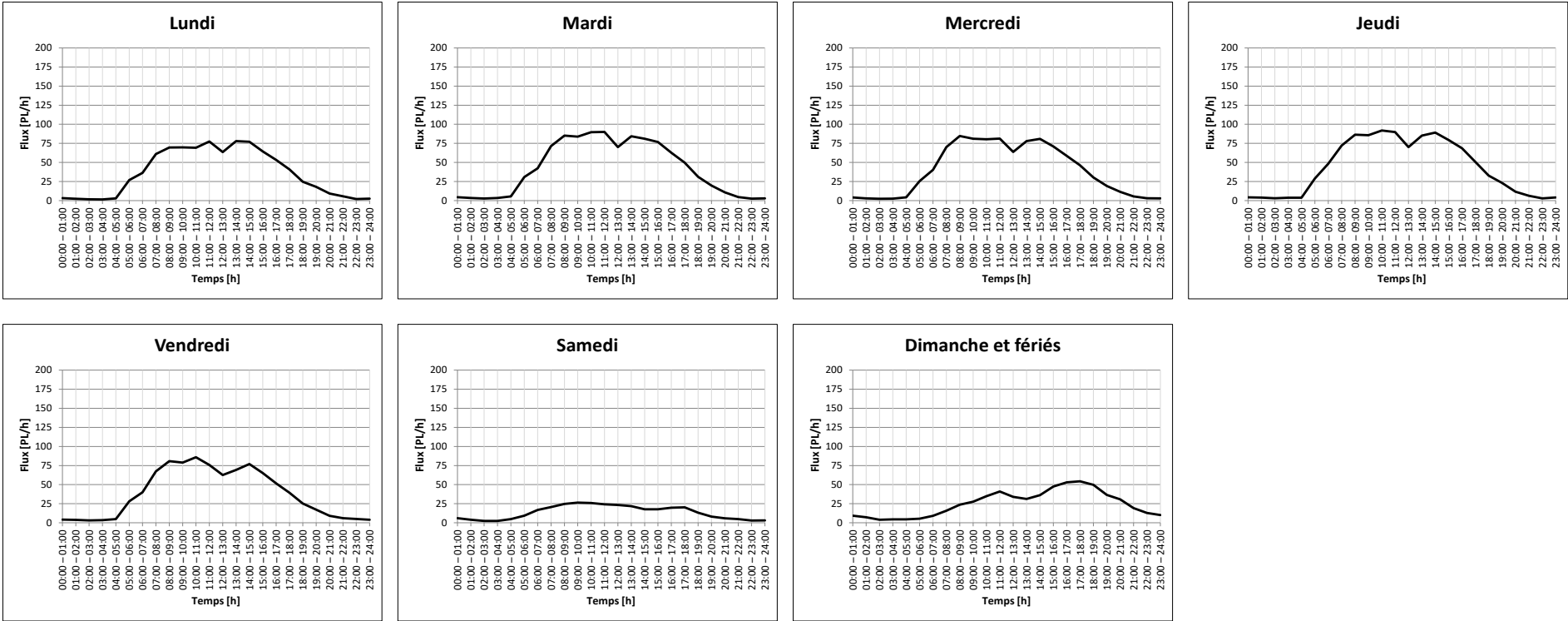
3.3 Répartition horaire journalière

Jours	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche et fériés
Nombre (VS)	51	52	51	49	50	51	61

Direction 1 : Sion (Agrégation par heure)



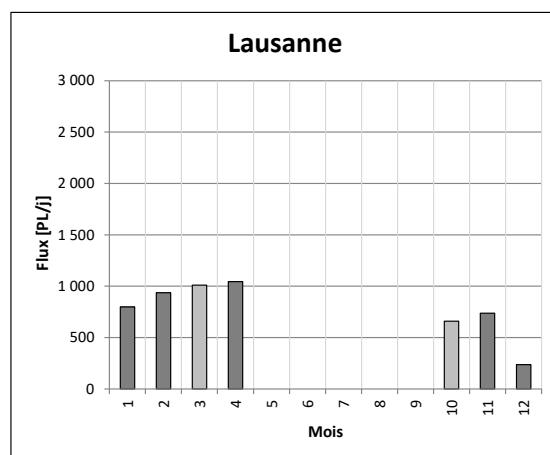
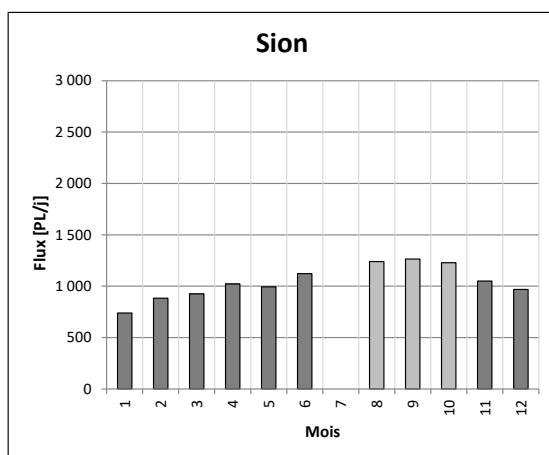
Direction 2 : Lausanne (Agrégation par heure)



3.4 Détection de véhicules

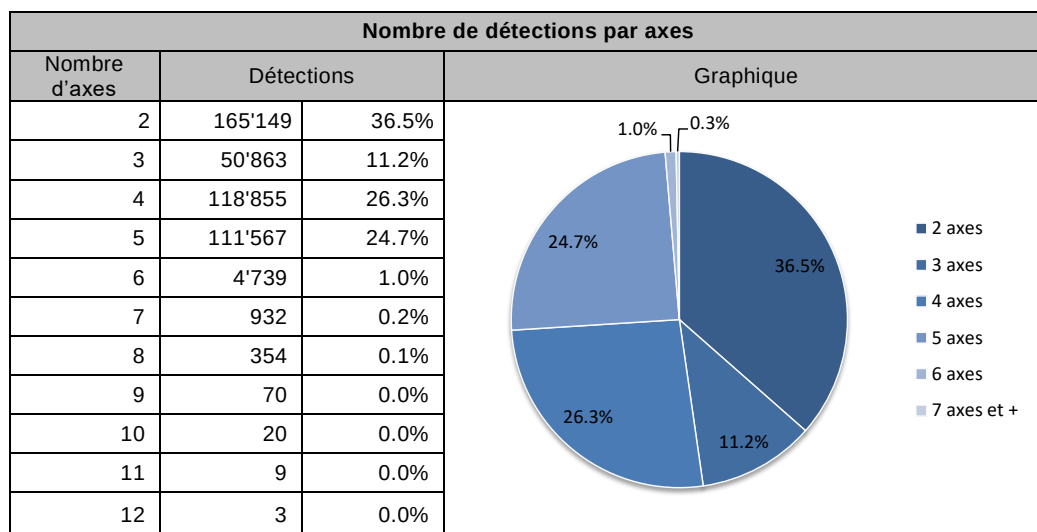
3.4.1 Par mois

Nombre de détections par mois		
Mois	Direction 1 : Sion	Direction 2 : Lausanne
Janvier	22'899	24'714
Février	24'720	26'197
Mars	28'698	13'529
Avril	30'646	31'339
Mai	30'767	-
Juin	33'656	-
Juillet	3'992	-
Août	24'043	-
Septembre	30'228	-
Octobre	30'235	5'935
Novembre	31'508	22'091
Décembre	30'010	7'354



Remarque : Le calcul des répartitions mensuelles prend en compte l'intégrité des données (jours manquants et pertes de données). Mois de mars (422), août (421), septembre (421) et octobre : valeurs de détections non estimées, valeurs journalières estimées. Le mois de juillet (421), n'ayant pas suffisamment de jours enregistrés (3), aucune estimation n'est effectuée.

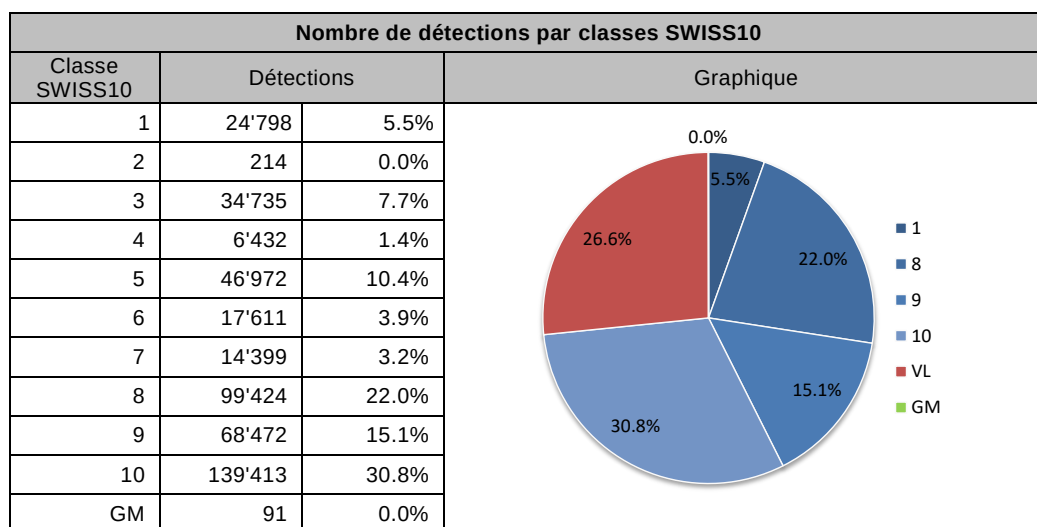
3.4.2 Par nombre d'axes



3.4.3 Par classes SWISS10

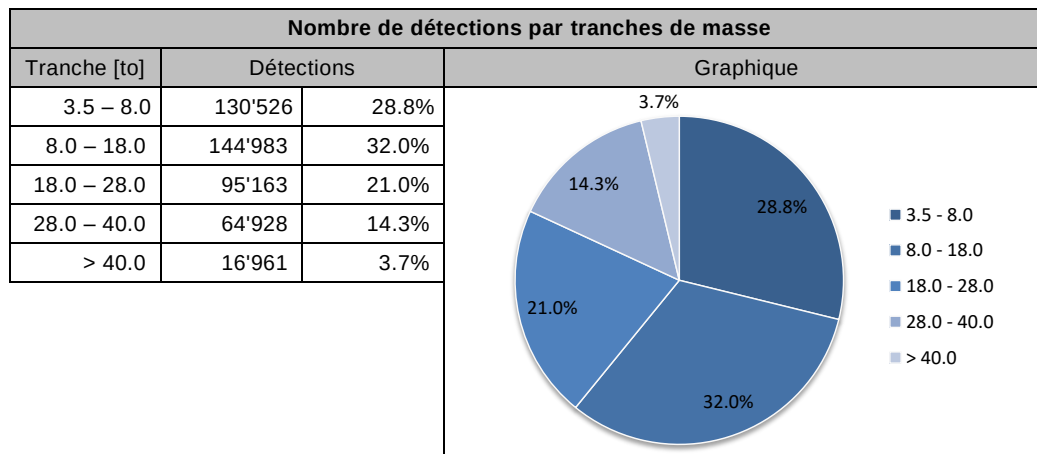
Classes de véhicules Swiss 10 [4]

Saisie des classes selon le schéma «Swiss 10 »	Saisie pour le comptage suisse de la circulation routière (CSCR)	Saisie pour la gestion du trafic
2 : Motocycle	2 : Motocycle	1 : Véhicules assimilables à des VT (véhicules < 3.5 t)
3 : Voiture de tourisme	3 : Voiture de tourisme	
4 : Voiture de tourisme avec remorque		
5 : Voiture de livraison	4 : Voiture de livraison	
6 : Voiture de livraison avec remorque		
7 : Voiture de livraison avec galerie		
1 : Bus, car	1 : Bus, car	2 : Véhicules assimilables à des camions (véhicules > 3.5 t)
8 : Camion	5 : Camion	
9 : Train routier	6 : Train articulé + véhicule articulé	
10 : Véhicule articulé		



On constate que 120'363 enregistrements (classes 2 à 7, 26.6%) sont classifiés parmi les catégories assimilables aux véhicules légers alors que leurs enregistrements font référence à des véhicules lourds.

3.4.4 Par tranches de masse



3.4.5 Silhouettes prédominantes

Selon [6] : « Est décrite comme classe prédominante du trafic poids lourds toute silhouette dont la part se monte à plus de 1% du nombre total de poids lourds »

Silhouettes prédominantes					
Configuration		Silhouette	SWISS10	Détections	
S/S	Non-cohérent			83'434	18.4%
S/S/Tr	0 - - - - 0 + - - - - 000		10	74'546	16.5%
S/S	0 - - - - 0		8	63'823	14.1%
S/S/Ta	0 - - - - 0 + - - - - 00		10	42'510	9.4%
S/S/S/S	0 - - - - 0 + 0 - - - - 0		9	28'053	6.2%
S/S/Ta	Non-cohérent			18'967	4.2%
S/S	0 - - - - 0		1	16'816	3.7%
S/Ta	0 - - - - 00		8	15'995	3.5%
S/Ta/S/S	0 - - - - 00 + 0 - - - - 0		9	14'158	3.1%
S/S/S	Non-cohérent			12'500	2.8%
Ta/Ta	00 - - - 00		8	12'253	2.7%
S/S/Ta	0 - - - - 0 + - - - 00 - -		9	10'307	2.3%
S/S/S	0 - - - - 0 + - - 0 - -		10	7'764	1.7%
S/Ta	Non-cohérent			5'854	1.3%
S/Ta	0 - - - - 00		1	5'574	1.2%
S/S/Tr	0 - - - - 0 + - - 000 - -		9	4'716	1.0%
S/Ta/Ta	0 - - - - 00 + - - - 00 - -		9	4'637	1.0%
Autres silhouettes selon SN 640 320					
S/S/S/S	0 - - - - 0 + - - - - 0 - 0		10	3'085	0.7%
S/S/S/Ta	0 - - - - 0 + 0 - - - - 00		9	1'443	0.3%
Ta/Tr	00 - - 000		Non-classé (8)	1'212	0.3%

Légendes : S : essieu simple, Ta : essieu tandem, Tr : essieu tridem

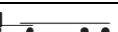
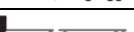
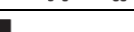
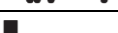
4 Modèle selon norme SN 640 320

Documents de référence : [1] [2] [6] [12]

4.1 Répartition entre les voies de circulation

Répartition entre les voies de circulation					
Configuration	Direction 1 : Sion		Direction 2 : Lausanne		Sur la base de :
	1	2	1	2	
2x2 voies	52.7%	4.7%	38.9%	3.6%	Nombre de détections
	56.8%	1.9%	40.0%	1.4%	Masse totale
	60.2%	1.1%	38.0%	0.6%	Trafic pondéral équivalent total W

4.2 Facteurs d'équivalence par classes de véhicules

Facteurs d'équivalence k moyen par classes de véhicules						
Silhouette	Chaussées souples et semi-rigides			Chaussées rigides et combinées		
	Direction 1 : Sion	Direction 2 : Lausanne	Norme 2011	Direction 1 : Sion	Direction 2 : Lausanne	Norme 2011
	0.74	0.67	0.7	0.71	0.62	0.6
	1.43	1.21	1.4	2.05	1.70	2.1
	1.68	1.29	1.5	3.00	2.26	2.7
	2.36	2.31	1.9	5.38	5.27	3.0
	1.21	0.60	0.5	1.14	0.52	0.5
	2.96	0.77	1.7	3.05	0.69	1.8
	1.13	0.91	1.8	1.21	0.93	2.2
	2.47	2.52	2.0	3.17	3.25	2.2
	2.08	1.34	2.0	2.05	1.26	1.9
	1.99	1.45	1.7	2.17	1.50	1.6
	3.22	0.98	1.3	3.62	1.00	1.0
	2.27	2.16	2.5	2.83	2.73	2.6
	1.57	1.45	1.2	2.28	2.10	0.9
	2.16	1.86	0.7	2.28	1.94	0.6
	1.06	0.93	1.4	1.44	1.23	2.1

4.3 Facteurs d'équivalence par catégories de véhicules

Facteurs d'équivalence k moyen par catégories de véhicules						
Catégorie SWISS10	Chaussées souples et semi-rigides			Chaussées rigides et combinées		
	Direction 1 : Sion	Direction 2 : Lausanne	Norme 2011	Direction 1 : Sion	Direction 2 : Lausanne	Norme 2011
1 : Bus, car	1.85	1.60	2.3	2.04	1.73	2.3
8 : Camion	1.01	0.84	0.9	1.29	1.12	1.0
9 : Train routier	2.06	1.58	1.9	2.32	1.76	2.0
10 : Véhicule articulé	2.00	1.75	1.7	2.48	2.15	2.0

4.4 Facteur d'équivalence moyen

Facteurs d'équivalence k moyen pour le type de route / Part sur échantillon de données						
Données	Chaussées souples et semi-rigides			Chaussées rigides et combinées		
	Direction 1 : Sion	Direction 2 : Lausanne	Norme 2011	Direction 1 : Sion	Direction 2 : Lausanne	Norme 2011
Silhouettes (2-6 axes)	1.32	1.13	1.6	1.62	1.35	1.7
	99.2%	99.6%		99.2%	99.4%	
Catégories	1.72	1.41		2.08	1.68	
	69.4%	73.1%		69.4%	73.1%	
Classes	1.72	1.41		2.06	1.67	
	66.9%	70.0%		66.9%	70.0%	

4.5 Classe de trafic pondéral équivalent actuelle selon SN 640 324

Chaussées souples et semi-rigides

Direction 1 : Sion

$$TF_0 = \frac{321'402 \text{ PL}}{312.8 \text{ jours}} \cdot 1.23 \cdot \frac{60.2\%}{61.3\%} = 1'335 \text{ ESAL/jour} \rightarrow \text{Trafic de classe T5 : Très lourd}$$

Direction 2 : Lausanne

$$TF_0 = \frac{131'159 \text{ PL}}{172.4 \text{ jours}} \cdot 1.13 \cdot \frac{38.0\%}{38.7\%} = 844 \text{ ESAL/jour} \rightarrow \text{Trafic de classe T4 : Lourd}$$

Chaussées rigides et combinées

Direction 1 : Sion

$$TF_0 = \frac{321'402 \text{ PL}}{312.8 \text{ jours}} \cdot 1.62 \cdot \frac{60.2\%}{61.3\%} = 1'632 \text{ ESAL/jour} \rightarrow \text{Trafic de classe T5 : Très lourd}$$

Direction 2 : Lausanne

$$TF_0 = \frac{131'159 \text{ PL}}{172.4 \text{ jours}} \cdot 1.35 \cdot \frac{38.0\%}{38.7\%} = 1'010 \text{ ESAL/jour} \rightarrow \text{Trafic de classe T5 : Très lourd}$$

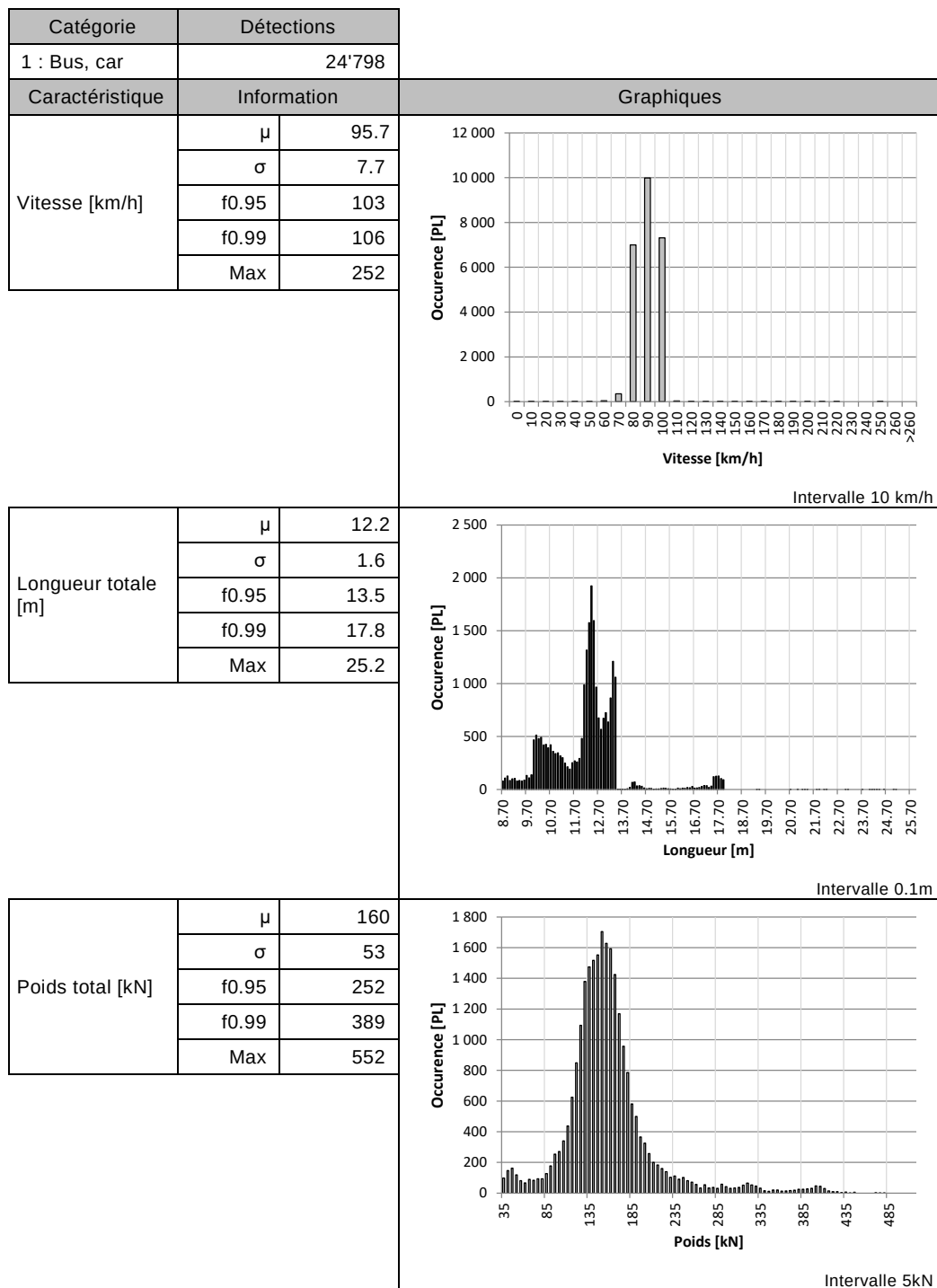
4.6 Tendance pour l'estimation du taux d'accroissement annuel

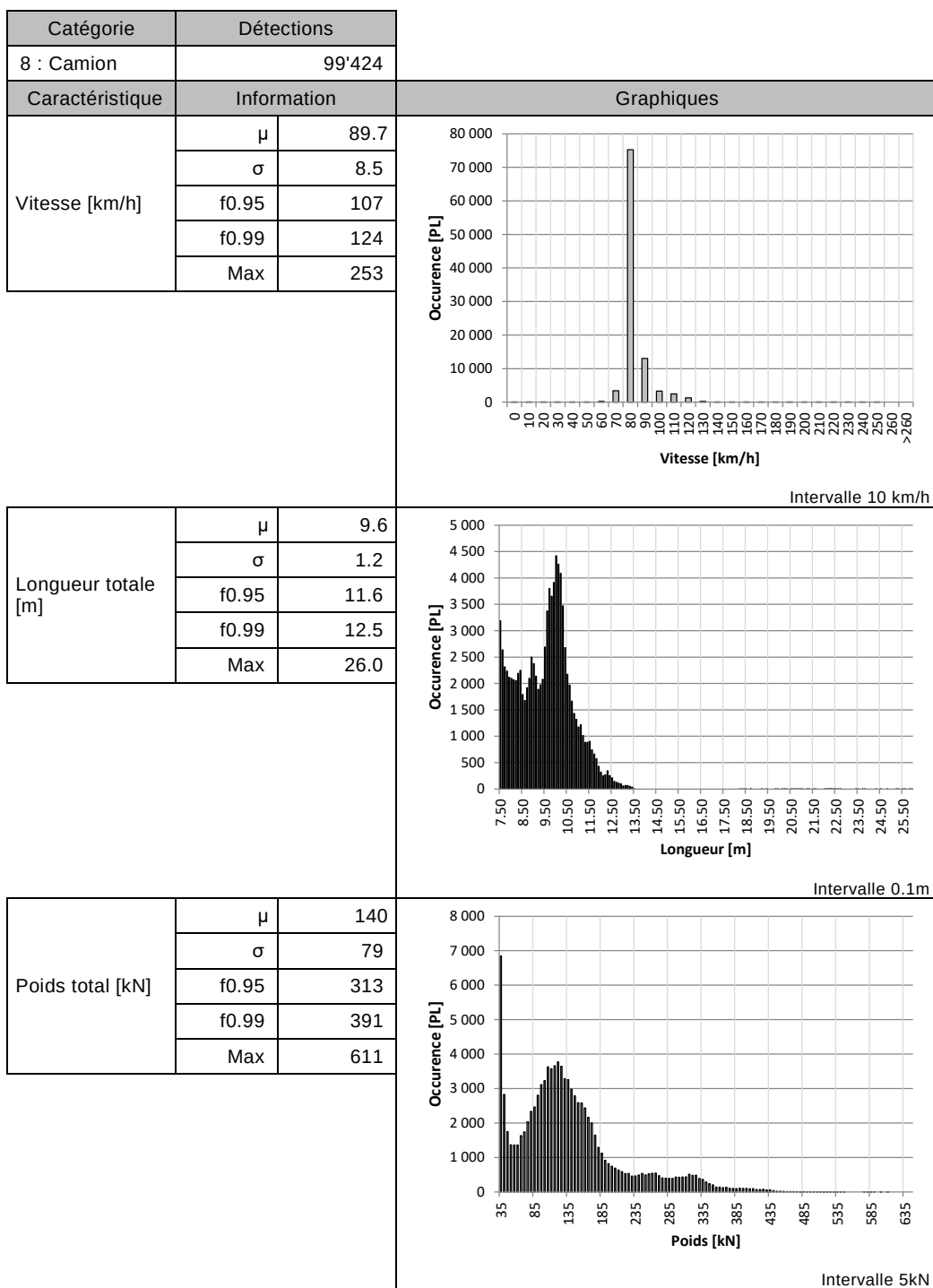
Tendance pour l'estimation du taux d'accroissement annuel		
Direction 1 : Sion	Direction 2 : Lausanne	Sur la base de :
- 3.8%	- 5.2%	Nombre de détections
- 3.6%	- 6.0%	Masse totale
- 3.6%	- 6.8%	Trafic pondéral équivalent total W

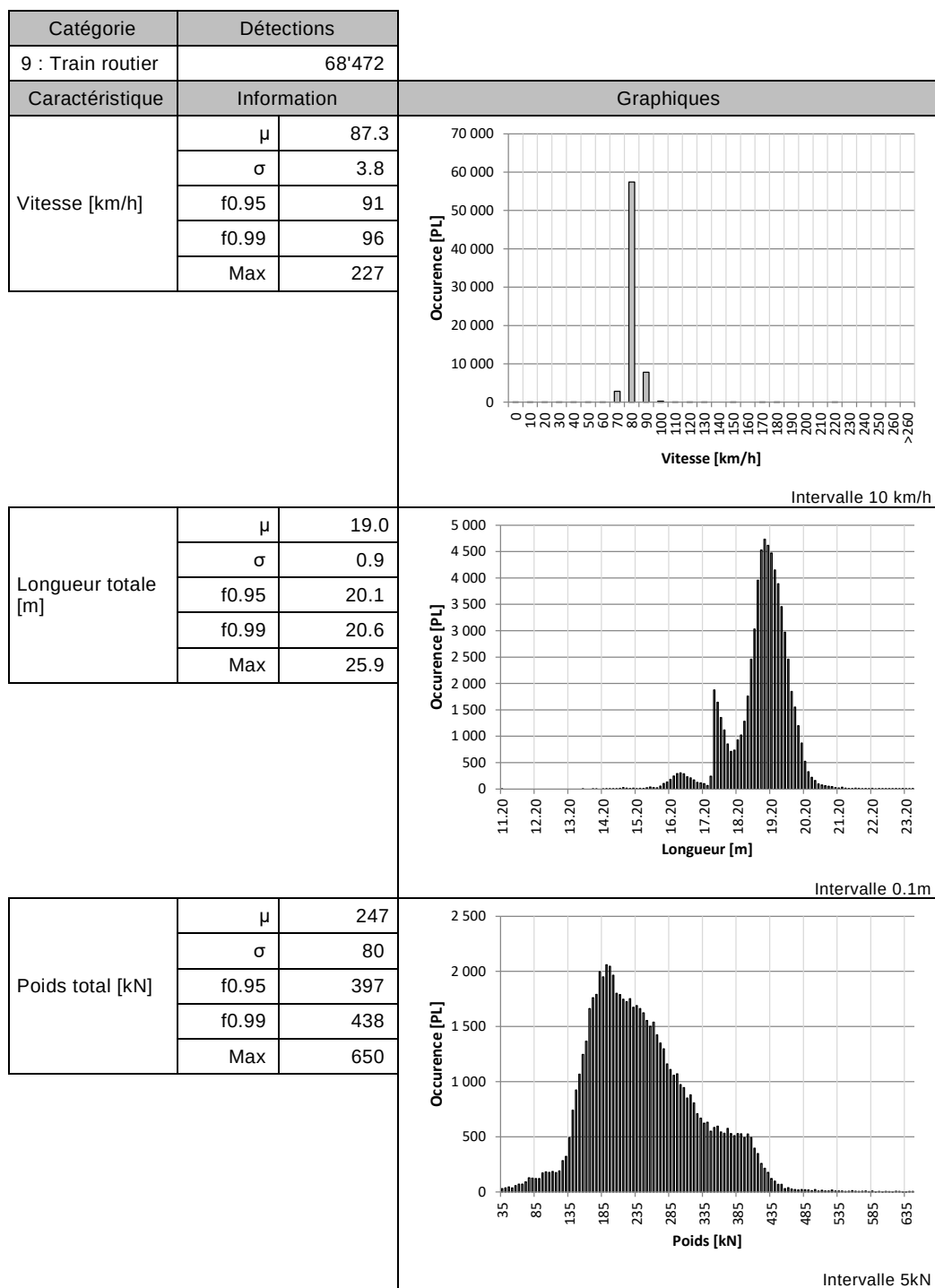
Cette section est déterminée sur la base des rapports annuels 2013 et 2014.

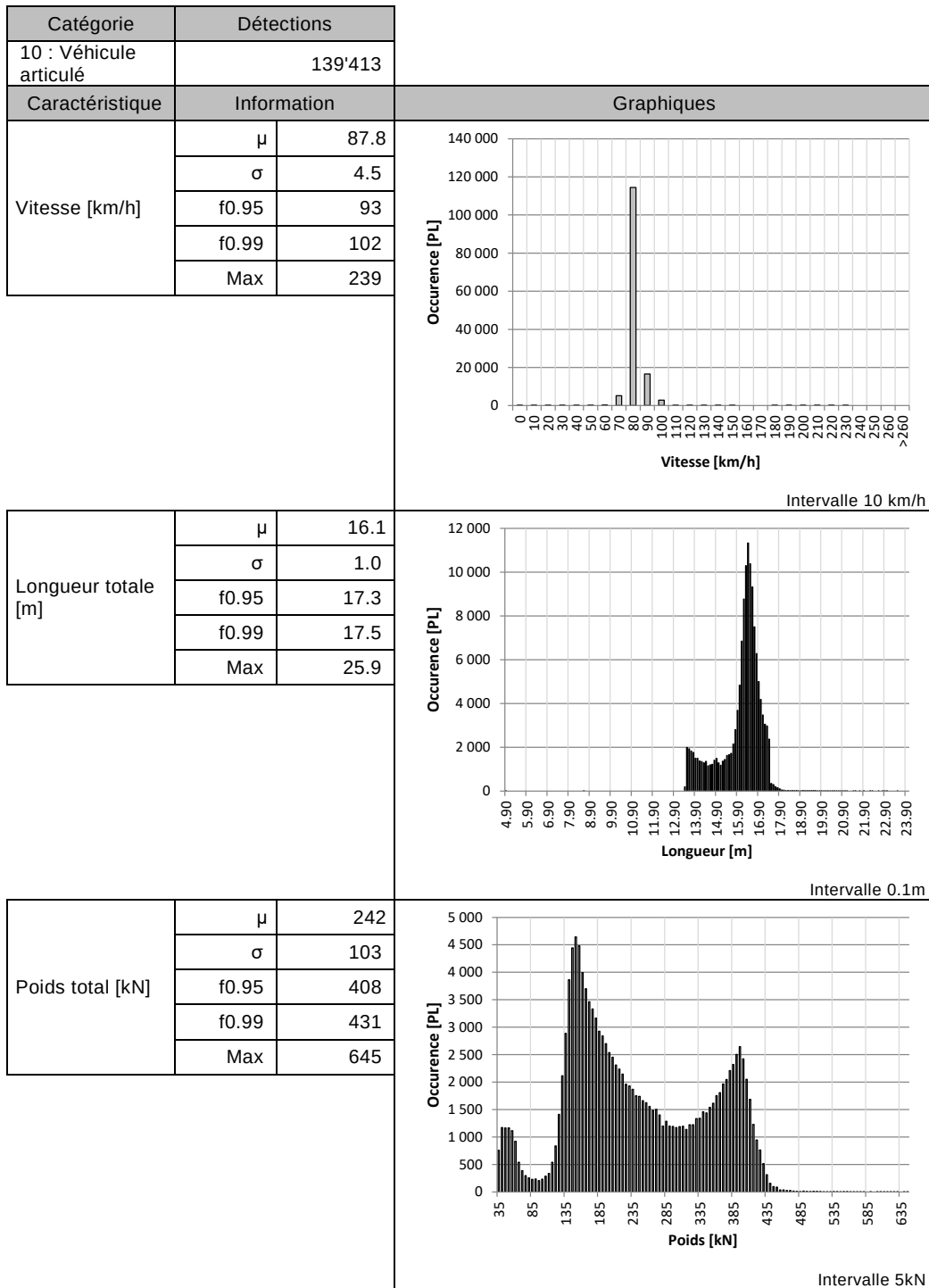
5 Caractéristiques des poids lourds

5.1 Caractéristiques des catégories de poids lourds



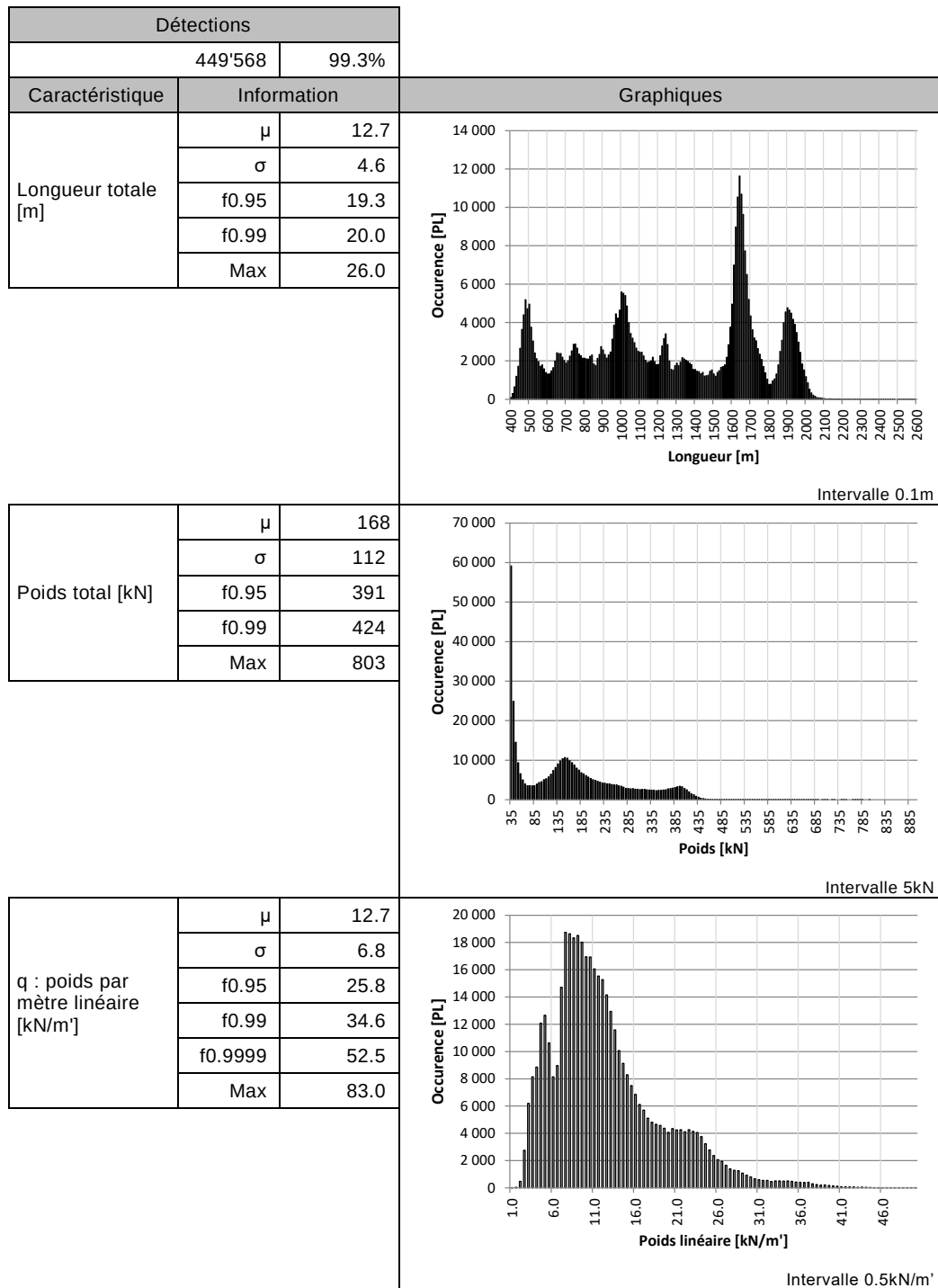


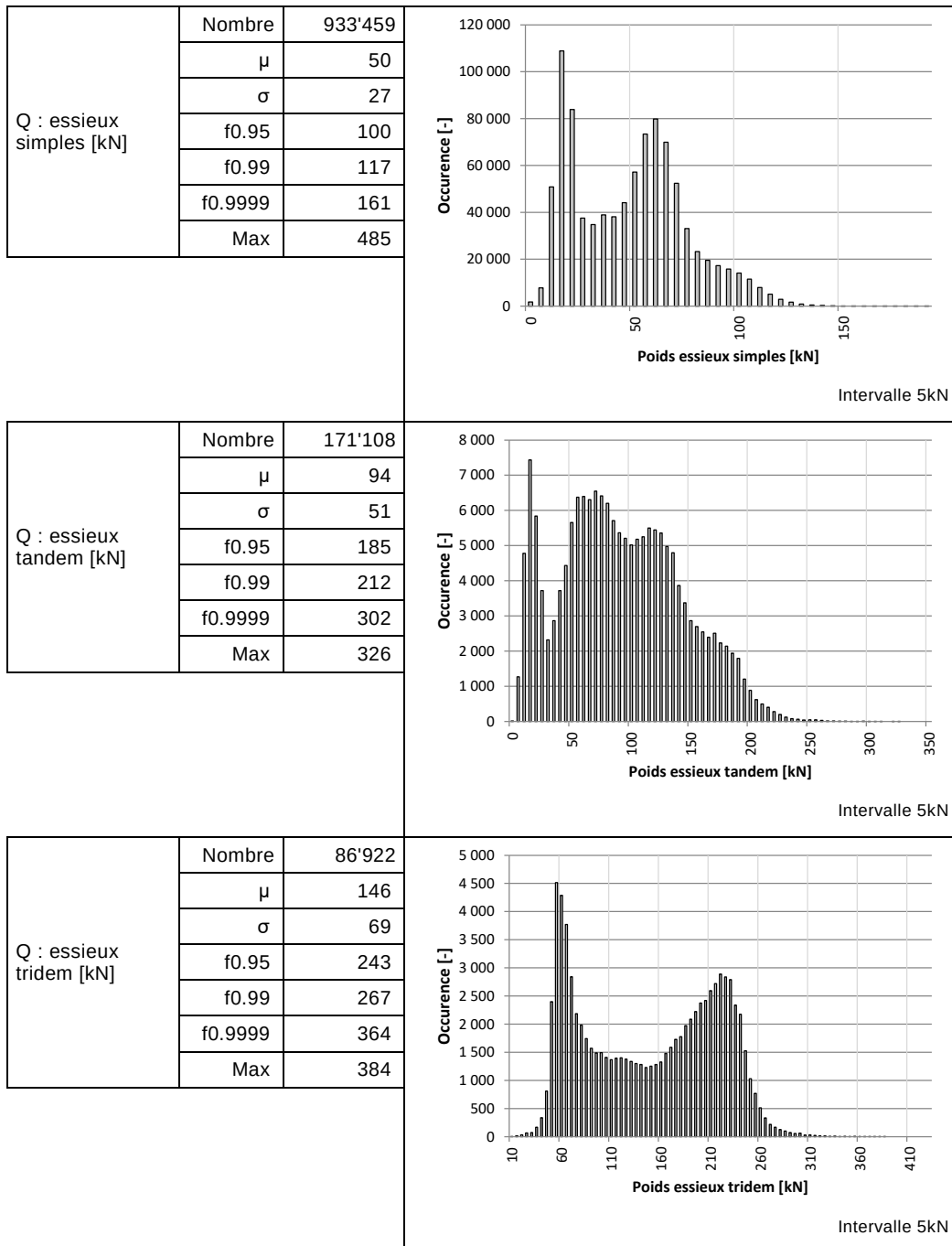




5.2 Caractéristiques globales de l'échantillon

Sur la base des silhouettes de 2 à 6 axes détectées.



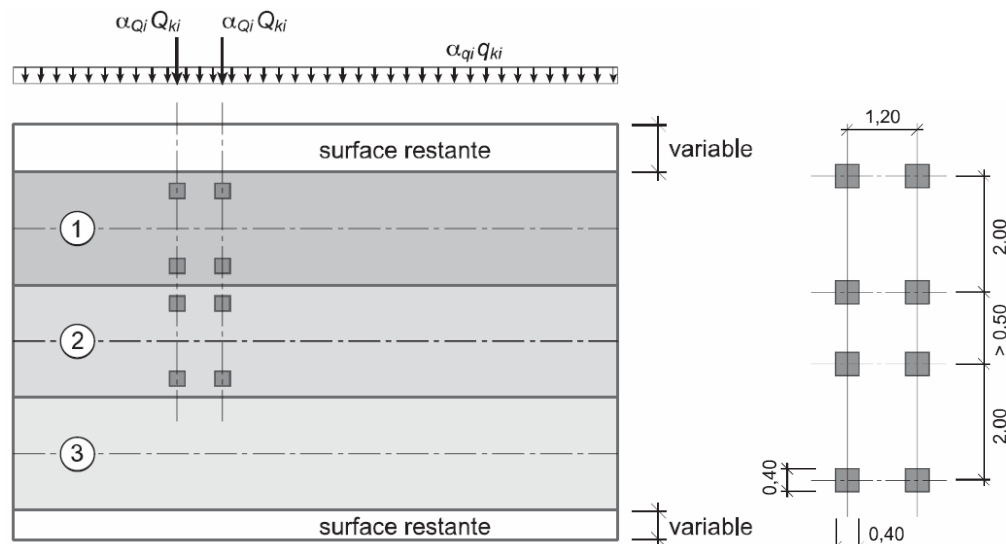


6 Modèle selon norme SIA 261

Document de référence : [3]

Les données considérées sont celles des silhouettes détectées de 2 à 6 axes, soit 99.3% de l'échantillon total.

6.1 Modèle de charge 1 selon SIA 261



- ① voie de circulation fictive $Q_{k1} = 300 \text{ kN}$ $q_{k1} = 9,0 \text{ kN/m}^2$
- ② voie de circulation fictive $Q_{k2} = 200 \text{ kN}$ $q_{k2} = 2,5 \text{ kN/m}^2$
- ③ voie de circulation fictive $q_{k3} = 2,5 \text{ kN/m}^2$
- surface restante $q_{kr} = 2,5 \text{ kN/m}^2$

6.1.1 Charge concentrée Q

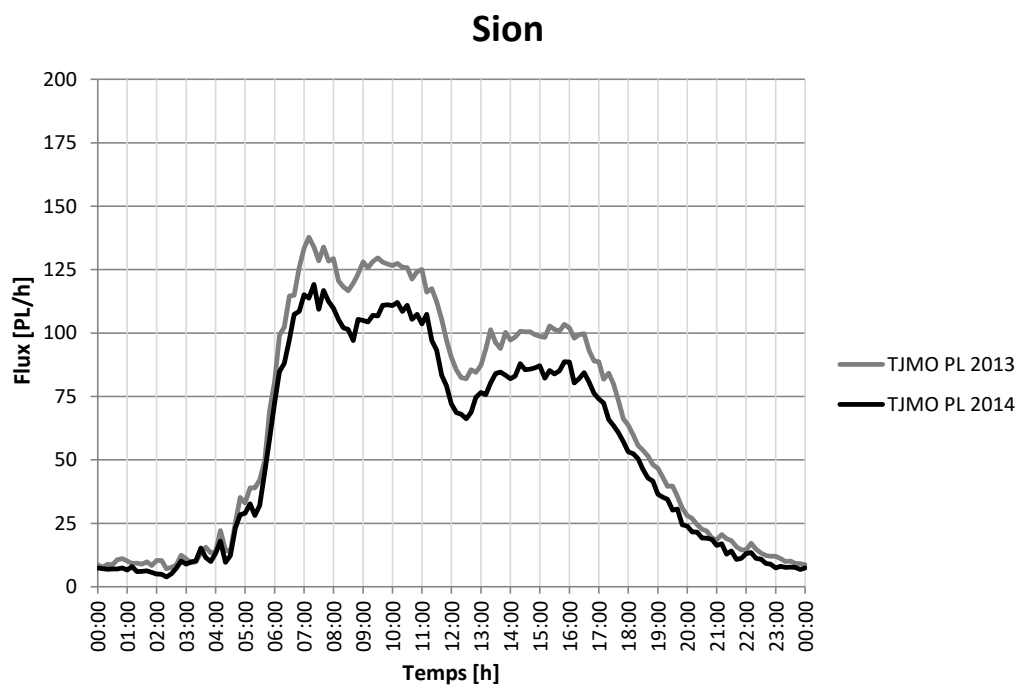
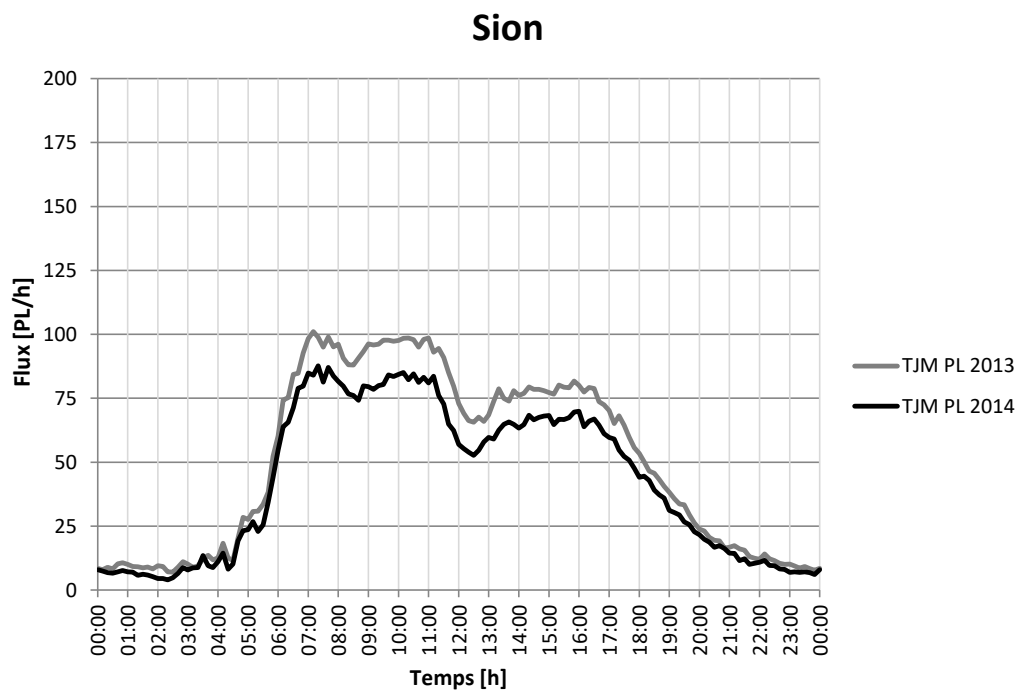
Charge concentrée Q					
Type d'essieu	Charge moy. [kN]	Charge moy. par axe [kN]	f0.95 [kN] (par axe)	f0.99 [kN] (par axe)	f0.9999 [kN] (par axe)
Simple	50	50	100	117	161
Tandem	94	47	185 (92)	212 (106)	302 (151)
Tridem	146	49	243 (81)	267 (89)	364 (121)

6.1.2 Charge répartie q

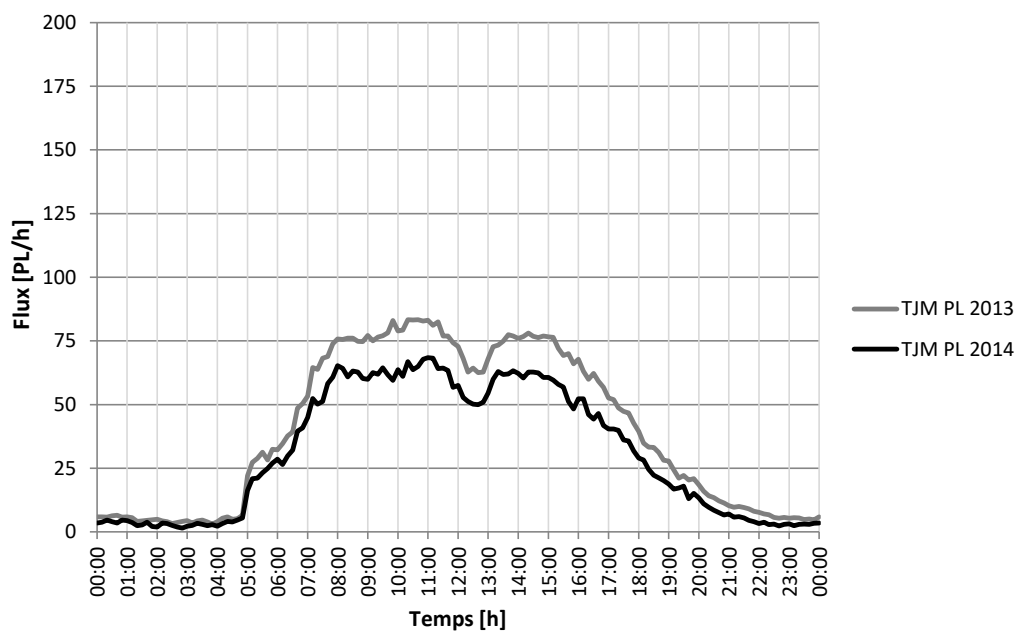
Charge répartie q				
Caractéristique	Charge moy.	f0.95	f0.99	f0.9999
Poids par mètre linéaire [kN/m]	12.7	25.8	34.6	52.5
Poids par surface (largeur 3 m) [kN/m²]	4.2	8.6	11.5	17.5

7 Tendances

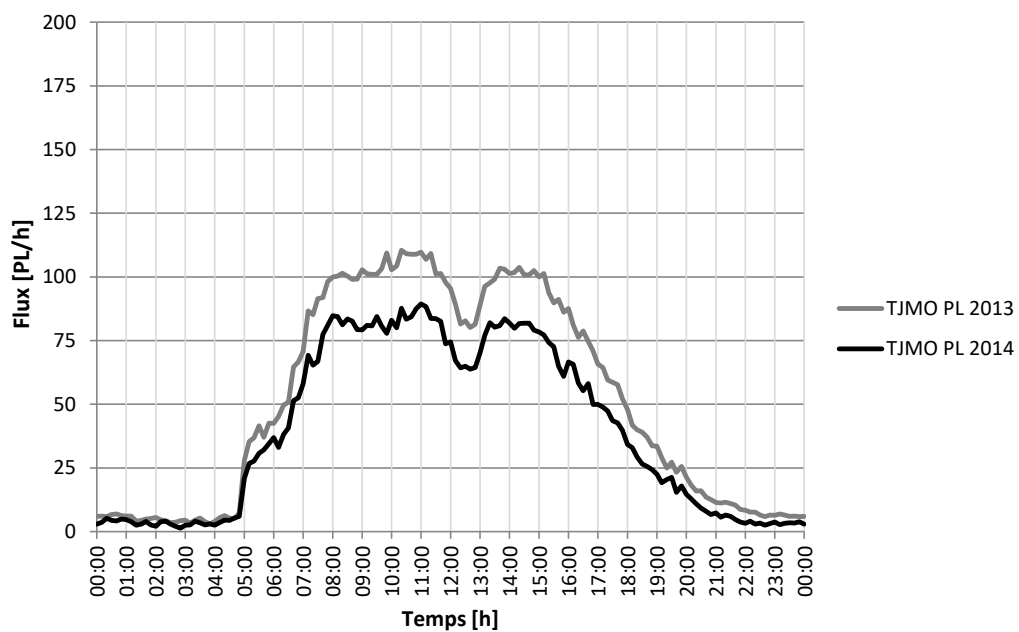
7.1 Evolution de la répartition horaire annuelle



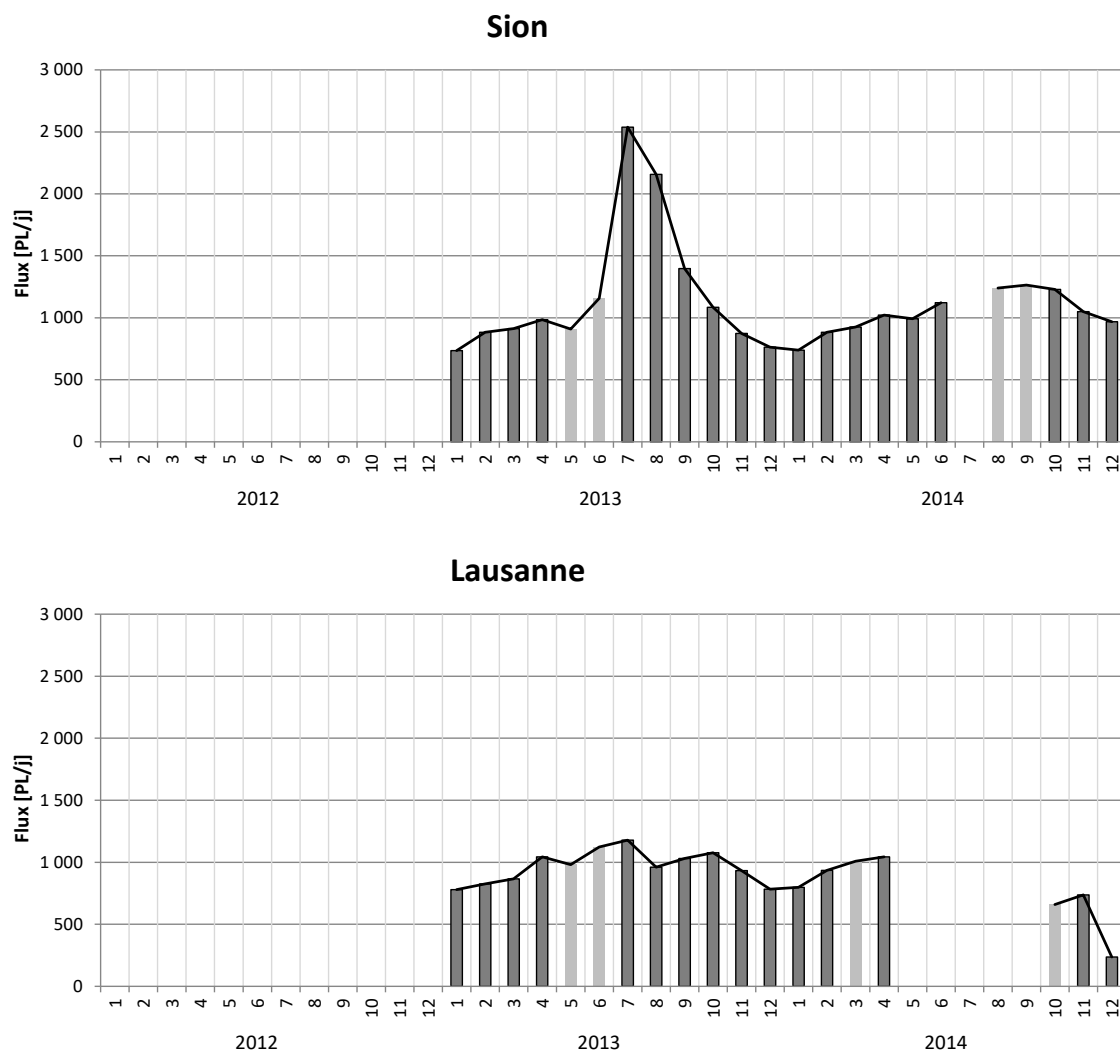
Lausanne



Lausanne



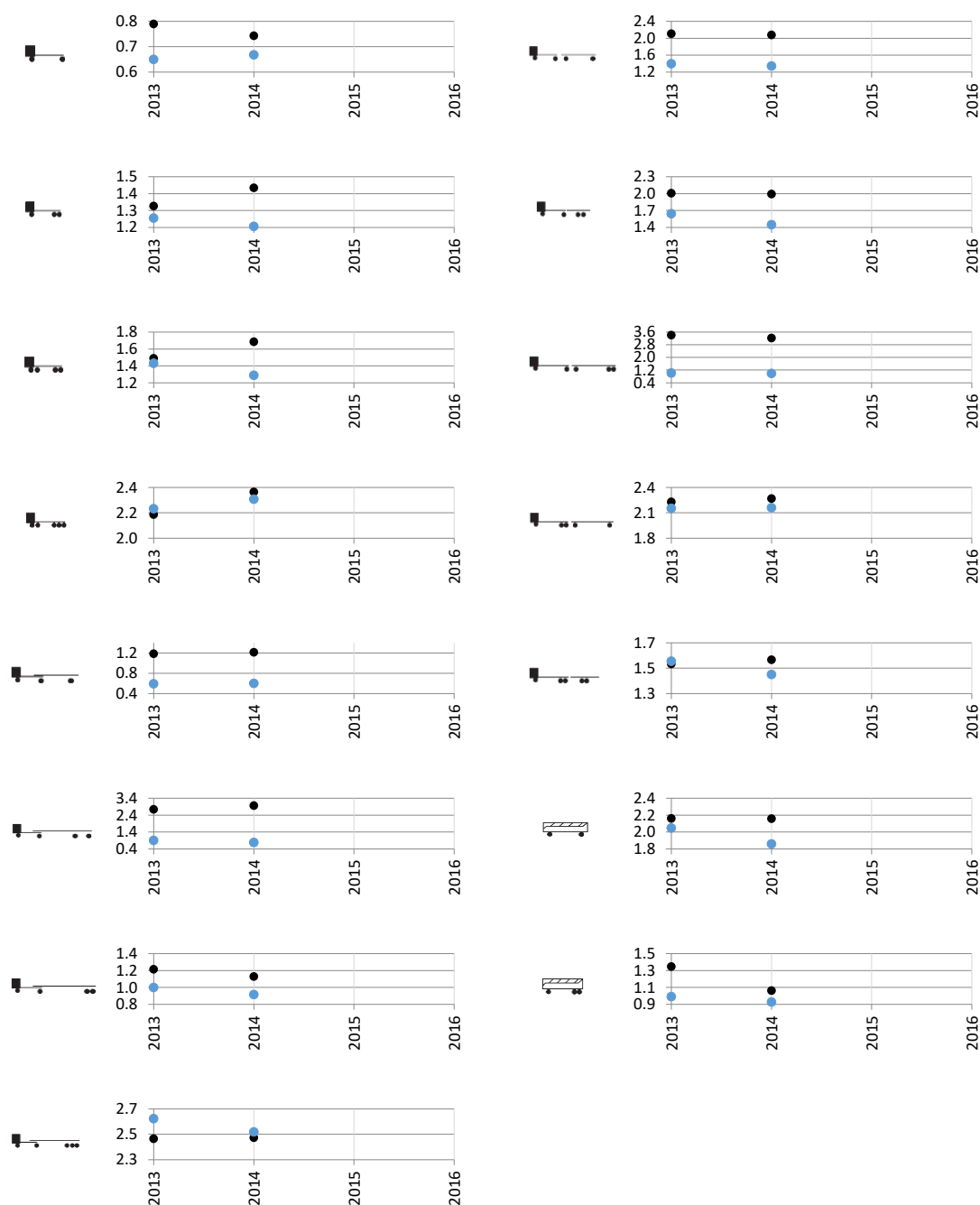
7.2 Evolution de la détection par mois



7.3 Evolution du modèle de la norme SN 640 320

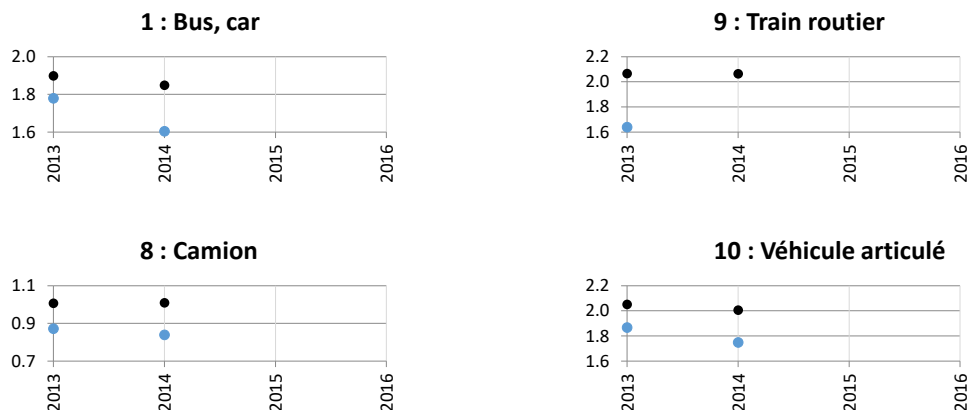
Sont considérées dans ce chapitre uniquement les chaussées souples et semi-rigides.

7.3.1 Evolution des facteurs d'équivalence par classes de véhicules



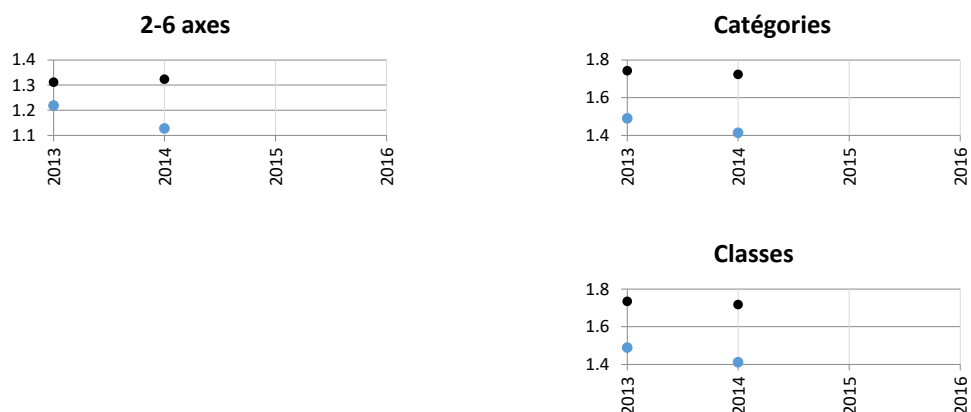
Noir : Direction Sion; Bleu : Direction Lausanne.

7.3.2 Evolution des facteurs d'équivalence par catégories de véhicules



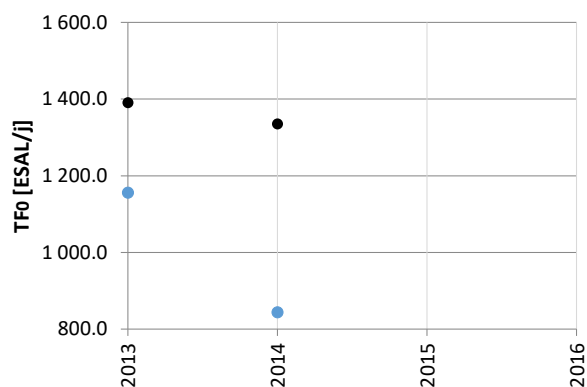
Noir : Direction Sion ; Bleu : Direction Lausanne.

7.3.3 Evolution du facteur d'équivalence moyen



Noir : Direction Sion; Bleu : Direction Lausanne.

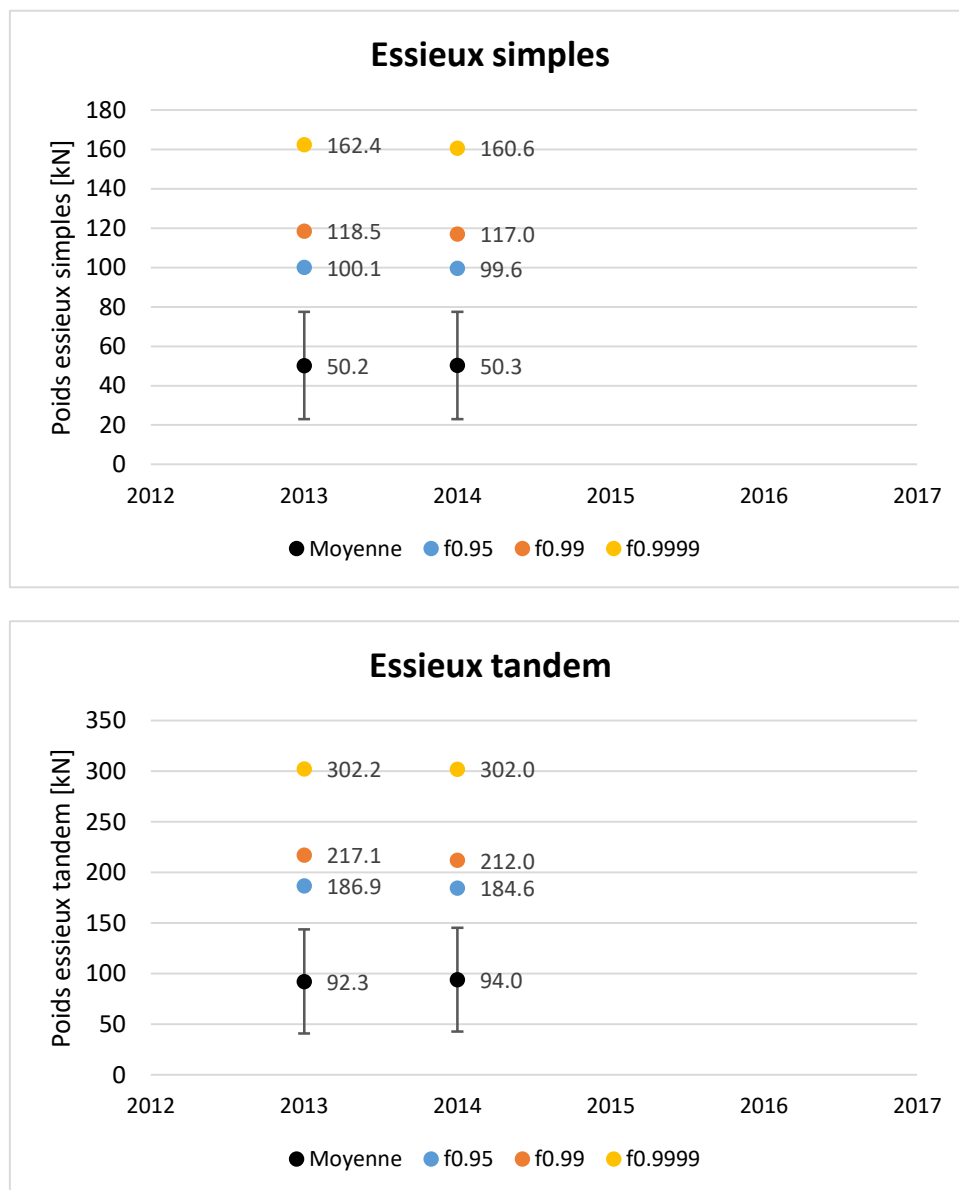
7.3.4 Evolution du trafic pondéral équivalent journalier

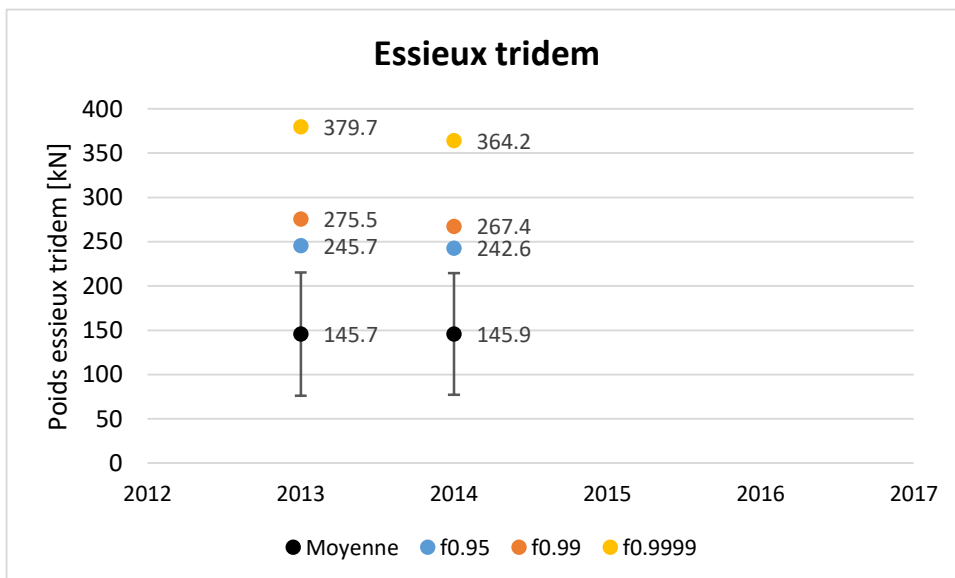


Noir : Direction Sion; Bleu : Direction Lausanne.

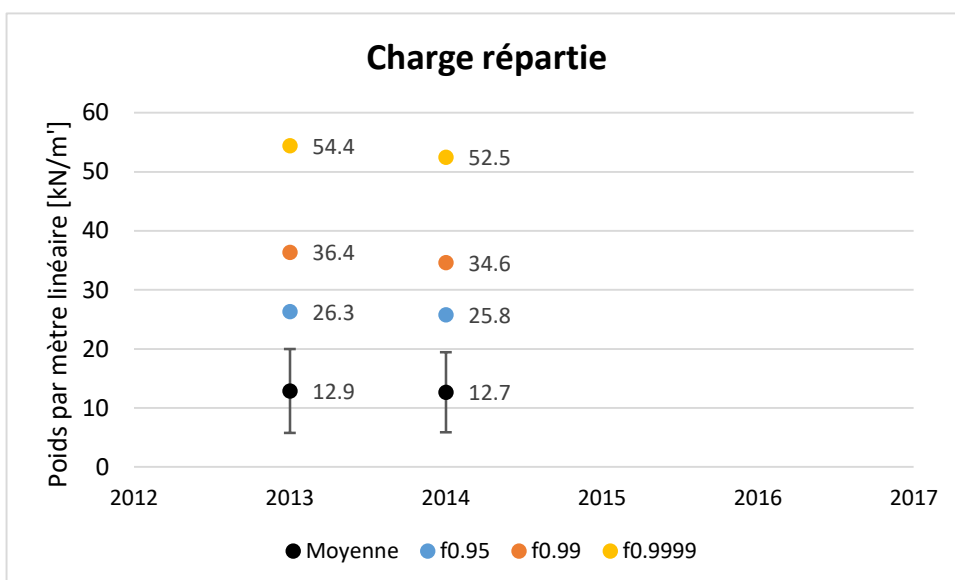
7.4 Evolution du modèle de la norme SIA 261

7.4.1 Evolution des quantiles de la charge concentrée Q





7.4.2 Evolution des quantiles de la charge répartie q



8 Niveau de confiance

Documents de référence : [4] [6]

Niveaux de confiance selon [6], valeurs absolues

Niveau de confiance	Variation maximale sur les charges	Variation sur les facteurs d'équivalence
Très bon	0.8%	3%
Bon	2.0%	8%
Satisfaisant	3.2%	13%
Mauvais	> 3.2%	> 13%

Niveau de confiance		
Propriétés	Commentaire	Code couleur
Date de la dernière calibration :	18.09.2014 – Direction Sion 17.09.2014 – Direction Lausanne	
Facteurs de corrections relevés :	Direction Sion : -5.45 % / -5.76 % Direction Lausanne : -7.22 % / 1.48 %	
Application du facteur de correction :	Direction Sion : Oui Direction Lausanne : Oui	
Niveau de confiance à la calibration :	Direction Sion : Très bon / Très bon Direction Lausanne : Bon / Très bon	
Données pouvant être utilisées pour référence :	Direction Sion : fin 2014 Direction Lausanne : fin 2014	
Constations sur la base du traitement des données WIM		
Pertes de données :	~ 53 jours / 193 jours	
Exclusions :	6.34%	
Cohérence globale des valeurs :	En ordre	
Cohérence des tendances de la station :	Incohérences de répartition mensuelle et induit des tendances de l'accroissement annuel	
Classification SWISS10, VT ≥ 3.5 to :	26.6%	
Silhouettes incohérentes :	29.0% dont 28.4% potentiellement dus à la classification SWISS10 0.6% d'autres incohérences	
Propositions		
La confiance dans les données de la station est satisfaisante. La précision de la classification SWISS10 ne semble pas suffisante. Une vérification selon les valeurs de précision requises dans [4] est conseillée.		

Légendes des codes couleurs		
Code couleur	Légendes	
	Calibration	Données et cohérence
	1 an	Très bon
	2-3 ans	Bon
	4-5 ans	Satisfaisant
	> 5 ans	Mauvais

Bibliographie

Normes

- [1] Association suisse des professionnels de la route et des transports VSS (Août 2011), « **Dimensionnement de la structure des chaussées – Trafic pondéral équivalent** », SN 640 320.
- [2] Association suisse des professionnels de la route et des transports VSS (Août 2011), « **Dimensionnement de la structure des chaussées – Sol de fondation et chaussée** », SN 640 324.
- [3] Société suisse des ingénieurs et architectes SIA (2014), « **Actions sur les structures porteuses** », norme SIA 261:2014.

Directives

- [4] Office fédéral des routes OFROU (2009), « **Postes de comptage du trafic** », directive ASTRA 13012, édition 2009 V1.05.

Documentation

- [5] M.-A. Fénart, Prof. A.-G. Dumont (LAVOC-EPFL), L. D'Angelo, Prof. A. Nussbamer (ICOM-EPFL) (en cours) « **Simulations de trafic intégrant la détermination d'indices de performance structurale. Partie 1 : Trafic** », Office fédéral des routes OFROU, *Projet de recherche AGB 2010/003*.
- [6] M.-A. Fénart, M. Ould-Henia, M. Delaby (en cours) « **Actualisation des facteurs d'équivalence de la norme SN640320** », Office fédéral des routes OFROU, *Projet de recherche VSS 2015/411*.
- [7] M.-A. Fénart (2013) « **Modélisations de trafic – Denges (VD) – Ceneri (TI)** », *Technical report EPFL dans le cadre du projet de recherche AGB 2011/003 « Aktualisierte Bremskräfte zur Überprüfung von Strassenbrücken »*, LAVOC – EPFL.
- [8] Bressi S., Fürbringer J.-M., Fénart M.-A., Dumont A.-G. (LAVOC / SB-SPH, EPFL) (2014) « **Global Sensitivity Analysis and Monte Carlo Analysis of Swiss design method applied to flexible pavements** », *Conférence EATA 2015*, Stockholm, Suède.
- [9] J. Martins, M.-A. Fénart, G. Feltrin, A.-G. Dumont, K. Beyer (2015) « **Defining a braking probability to estimate extreme braking forces on road bridges** », *Conférence ICASP12 2015*, Vancouver, Canada.
- [10] J. Martins, M.-A. Fénart, G. Feltrin, A.-G. Dumont, K. Beyer (2014) « **Deriving a load model for braking forces on road bridges: Comparison between a deterministic and a probabilistic approach** », *Istanbul Bridge Conference*, Istanbul, Turquie.
- [11] L. D'Angelo, Prof. A. Nussbaumer, M.-A. Fénart, Prof. A.-G. Dumont (2013) « **Fatigue life assessment of existing motorway bridge** », *SEMC 2013*, Afrique du Sud.
- [12] AASHTO (1986 - 1998), « **AASHTO Guide for Design of Pavement Structures** », American Association of State Highway and Transportation Officials.