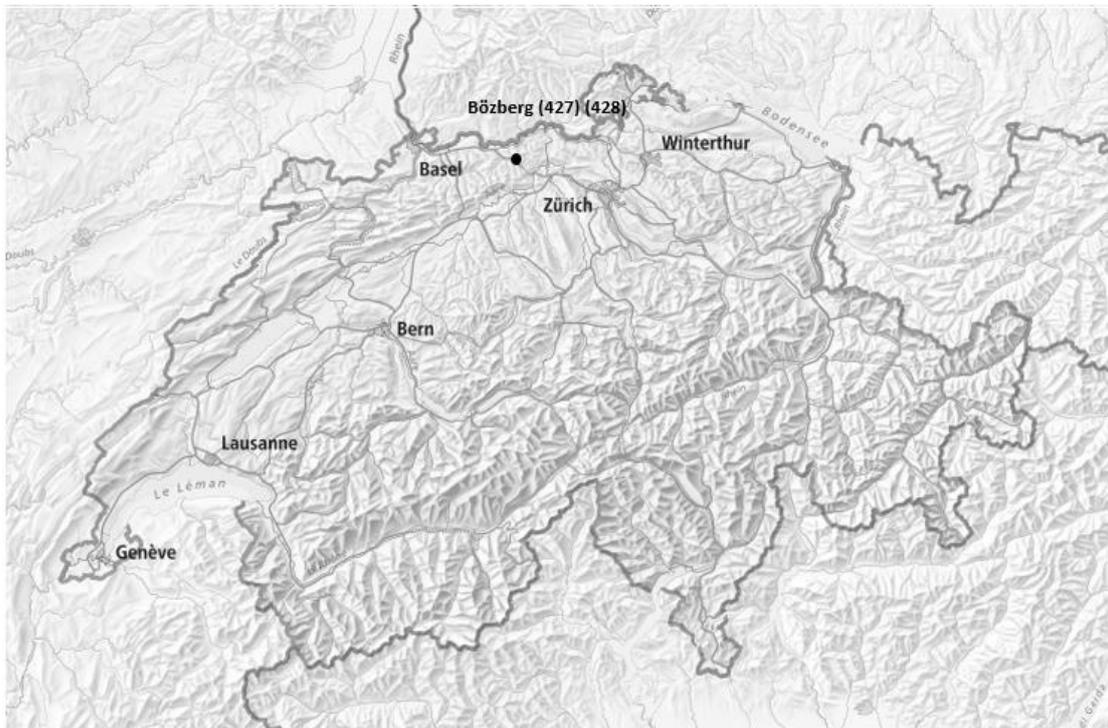




Bözberg - 2014

Evaluation et traitement des données WIM



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_427_428

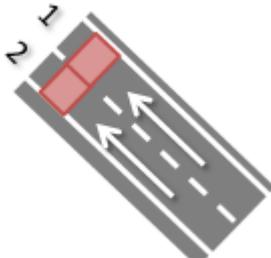
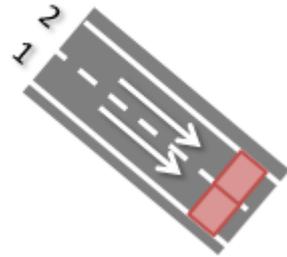
Version 1

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
Bözberg	AG	A3	428 / 429	F3	VIII	2	2 + 2
Situation							
<p>428 : Direction Bâle</p>  <p>427 : Direction Zürich</p> 							
Enregistrements							
Type de fichiers :	Fichiers journaliers						
Format de fichiers :	WIM_ANNEEMOISJOUR_NoASTRA.extension						
Extension de fichiers :	*.csv						
Filtre poids véhicules :	-						
Classification SWISS :	SWISS10						
Fichier de données							
Fichiers journaliers manquants							
Perte potentielle de données	<p>07.03.2014 – 16 : 13 à 00 : 00 (427) 08.03.2014 – 00 : 00 à 13 : 35 (427) 15.06.2014 – 02 : 05 à 00 : 00 (427) 16.06.2014 – 00 : 00 à 07 : 50 (427) 16.06.2014 – 07 : 51 à 09 : 22 (427) 19.07.2014 – 06 : 32 à 07 : 19 (427) 18.08.2014 – 13 : 15 à 13 : 49 (427) 14.09.2014 – 13 : 29 à 15 : 28 (427) 30.09.2014 – 08 : 29 à 11 : 39 (427) 15.10.2014 – 09 : 16 à 09 : 39 (427) 21.01.2014 – 13 : 20 à 16 : 12 (428) 05.03.2014 – 07 : 00 à 07 : 26 (428) 28.03.2014 – 13 : 58 à 15 : 10 (428) 15.04.2014 – 06 : 53 à 08 : 35 (428) 16.04.2014 – 16 : 28 à 18 : 00 (428) 30.05.2014 – 19 : 08 à 19 : 31 (428) 17.07.2014 – 12 : 19 à 15 : 02 (428) 23.07.2014 – 07 : 10 à 09 : 19 (428) 14.08.2014 – 16 : 10 à 18 : 08 (428) 14.08.2014 – 19 : 29 à 21 : 12 (428) 18.08.2014 – 10 : 27 à 11 : 20 (428) 20.08.2014 – 08 : 22 à 08 : 29 (428)</p>						

	02.09.2014 – 12 : 14 à 13 : 45 (428) 07.09.2014 – 08 : 01 à 11 : 23 (428) 15.09.2014 – 18 : 58 à 19 : 57 (428) 25.09.2014 – 18 : 35 à 19 : 38 (428) 24.11.2014 – 10 : 32 à 11 : 43 (428)
<i>Evènements particuliers</i>	
<i>Décisions</i>	
<i>Concaténation</i>	
Nom de fichiers :	2014_427_concat.log ; 2014_428_concat.log ;
Nombre d'enregistrements :	7'378'503 (427) ; 7'276'551 (428)
Nombre de jours effectifs :	362.5 (427) ; 363.9 (428)

2 Intégrité des données

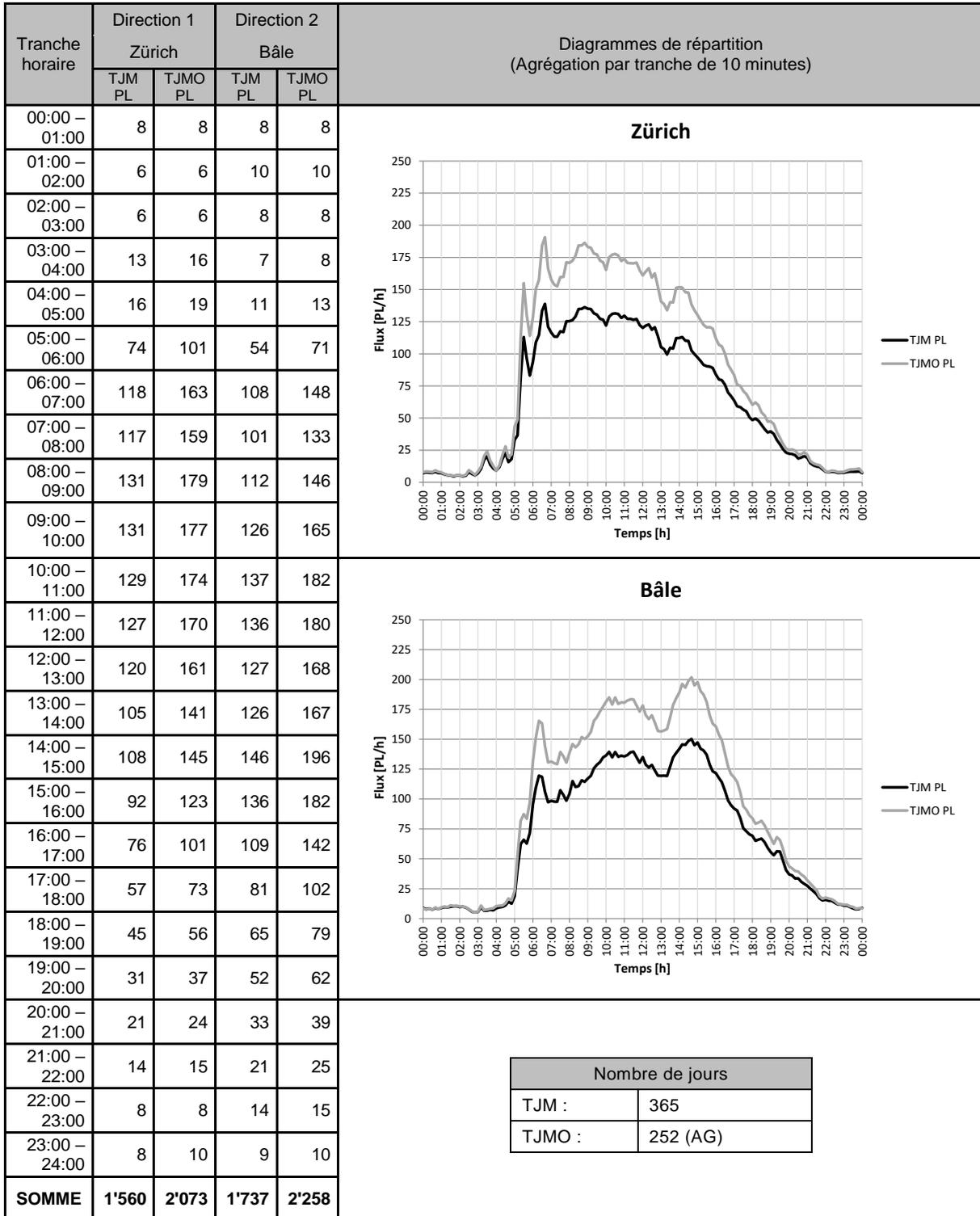
Documents de référence : [5] [6] [7] [8] [9] [10] [11]

Filtre des données (démarche pas à pas)	
1)	Véhicules de moins de 3.5 tonnes (13'447'270 enregistrements).
2)	569'678 enregistrements direction D1 (427). 638'106 enregistrements direction D2 (428).
3)	Longueur totale nulle (0 enregistrements).
4)	Longueur totale supérieure à 26.00m (851 enregistrements).
5)	Poids nul sur un des axes (0 enregistrements).
6)	Entraxe inférieur à 60cm (7'194 enregistrements).
7)	Poids total supérieur à 65 tonnes (1'197 enregistrements, hors grues mobiles).
8)	Poids sur un axe supérieur à 18 tonnes (183 enregistrements, hors grues mobiles).
9)	Longueur totale inférieure à 4.00m (1'771 enregistrements).
<i>Décisions</i>	
1)	Exclusion (2014_427_428_u3500.log).
2)	-
3)	-
4)	Exclusion.
5)	-
6)	Exclusion.
7)	Exclusion.
8)	Exclusion.
9)	Exclusion.
<i>Fichiers</i>	
Nom de fichier de traitement statistique :	2014_427_428.log
Nombre d'enregistrements :	1'196'588
Nom de fichier d'exclusions :	2014_427_428_exclus.log
Nombre d'enregistrements :	11'196

Sur un total de 14'655'054 enregistrements, 13'447'270 ont été séparés en raison de leur appartenance aux véhicules légers (< 3.5 tonnes) et 11'196 enregistrements (0.93%) ont été exclus du jeu de données de base en raison d'incohérences potentielles de données.

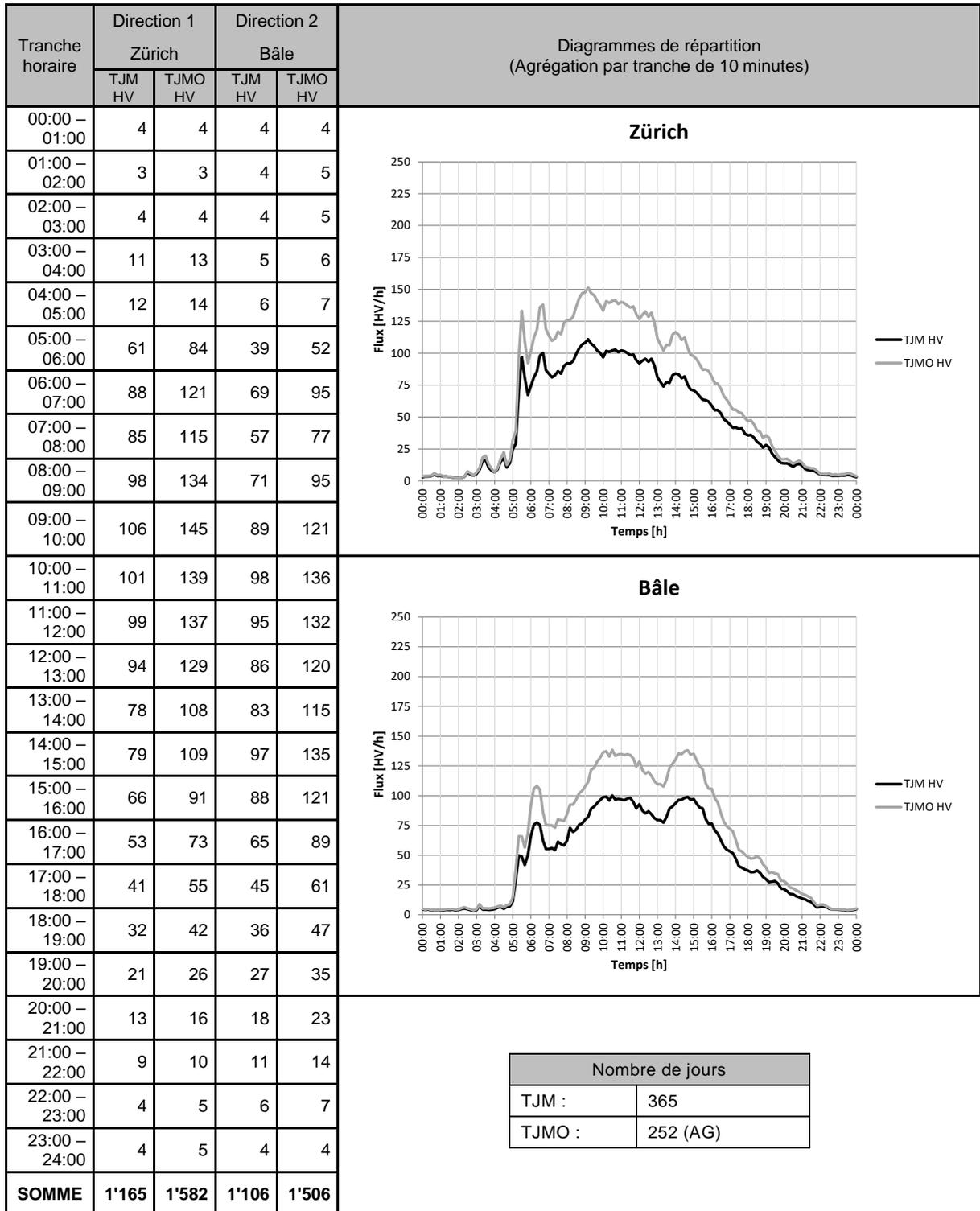
3 Traitements statistiques

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)

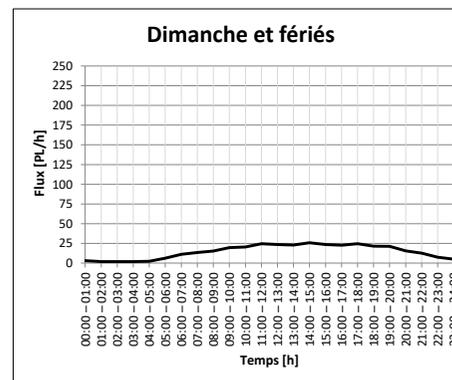
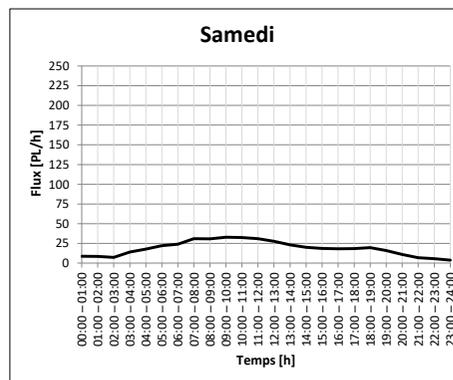
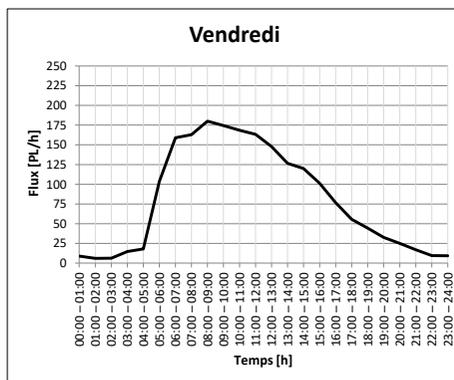
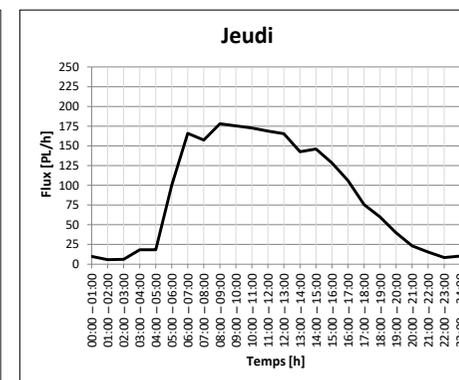
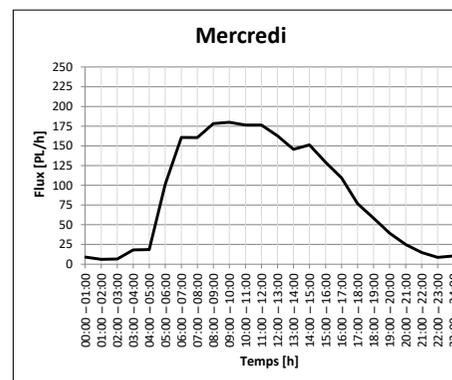
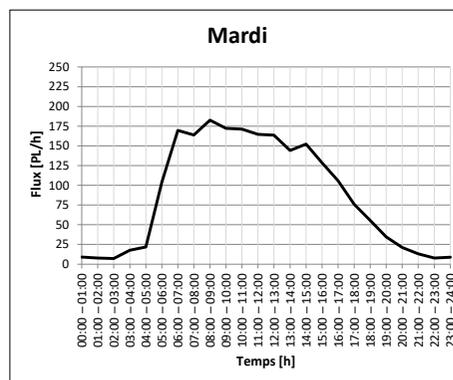
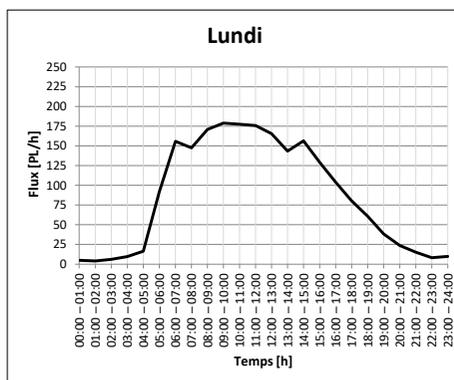


Remarque : Le calcul des répartitions horaires prend en compte l'intégrité des données (jours manquants et pertes de données).

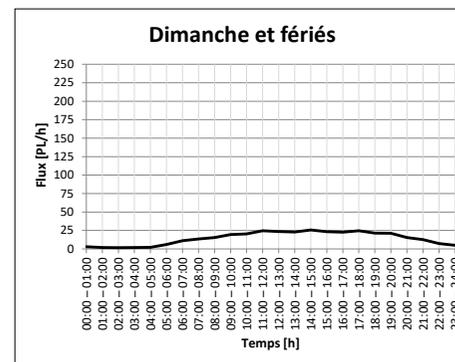
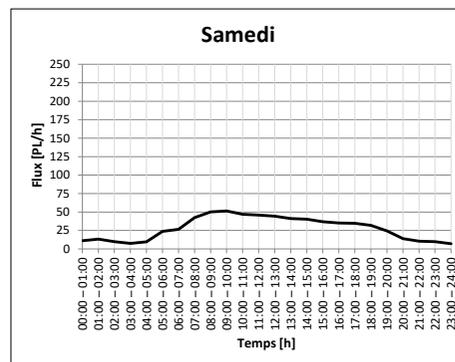
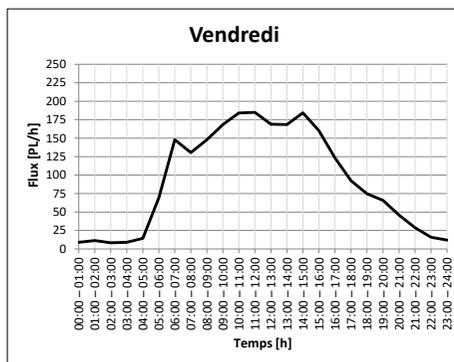
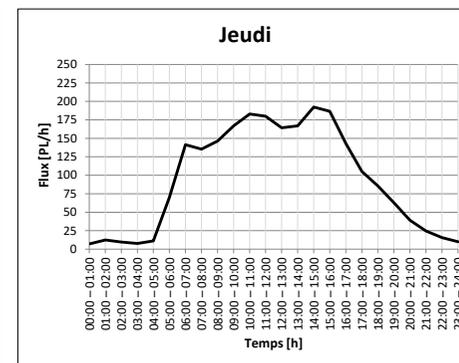
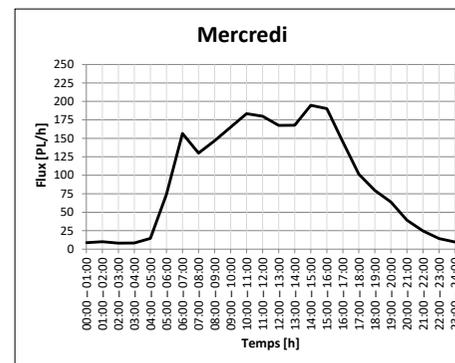
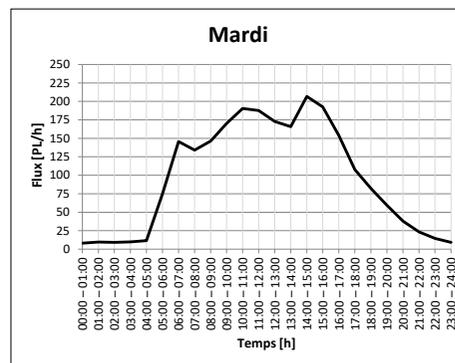
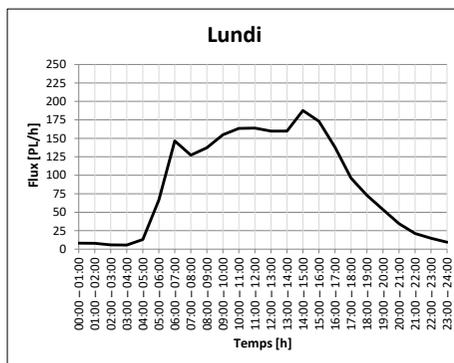
3.3 Répartition horaire journalière

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

Direction 1 : Zürich (Agrégation par heure)



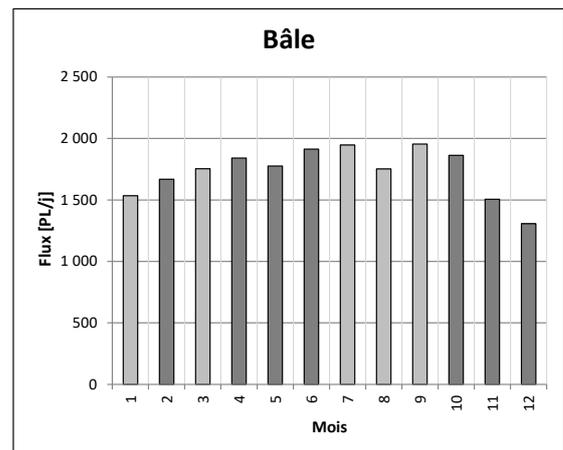
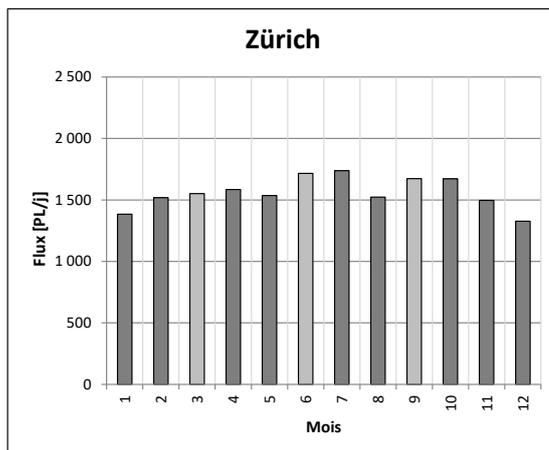
Direction 2 : Bâle (Agrégation par heure)



3.4 Détection de véhicules

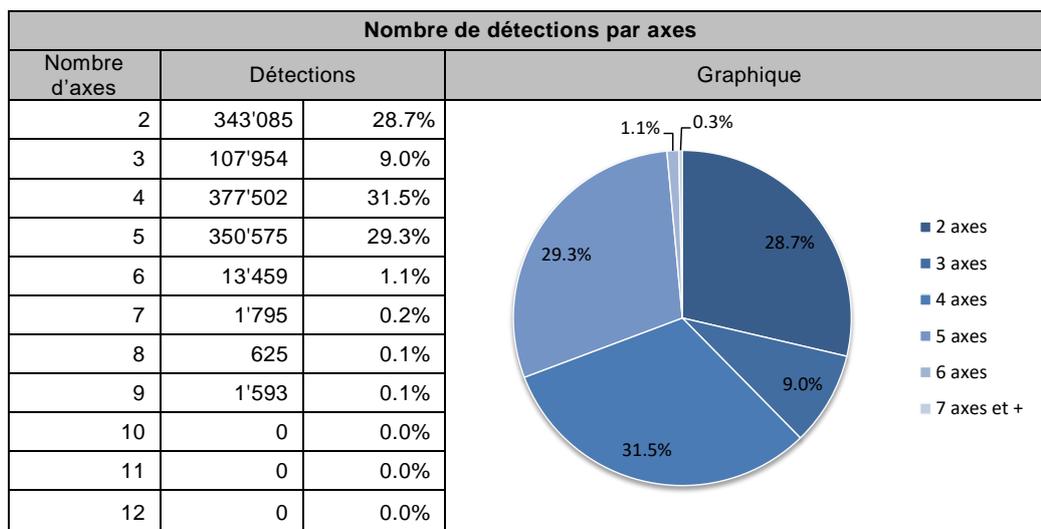
3.4.1 Par mois

Nombre de détections par mois		
Mois	Direction 1 : Zürich	Direction 2 : Bâle
Janvier	42'890	47'382
Février	42'505	46'723
Mars	46'675	54'208
Avril	47'533	55'237
Mai	47'619	55'059
Juin	49'227	57'386
Juillet	53'881	59'932
Août	47'211	53'981
Septembre	49'852	58'050
Octobre	51'829	57'745
Novembre	44'892	45'157
Décembre	41'120	40'494



Remarque : Le calcul des répartitions mensuelles prend en compte l'intégrité des données (jours manquants et pertes de données). Mois de janvier (428), mars, juin (427), juillet (428), août (428) et septembre : valeurs de détections non estimées, valeurs journalières estimées.

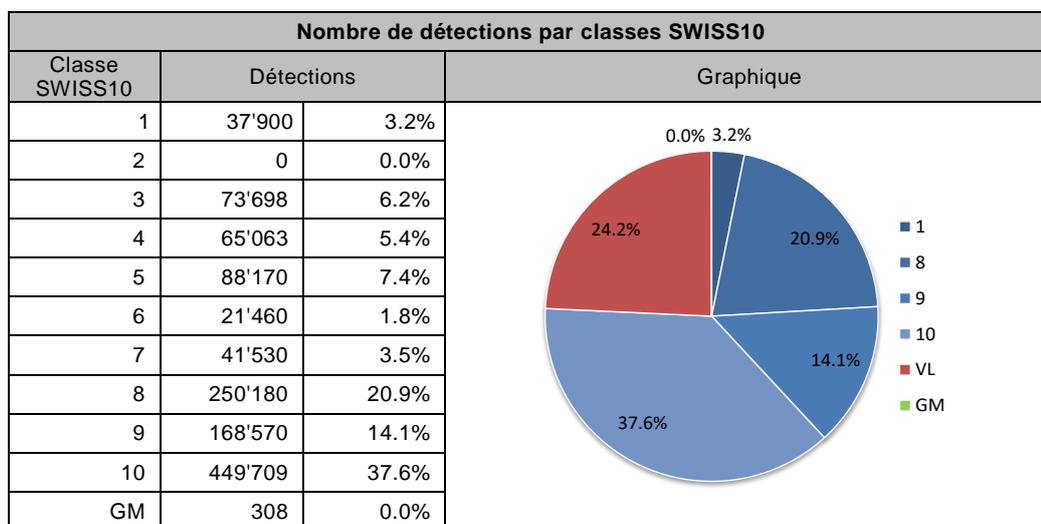
3.4.2 Par nombre d'axes



3.4.3 Par classes SWISS10

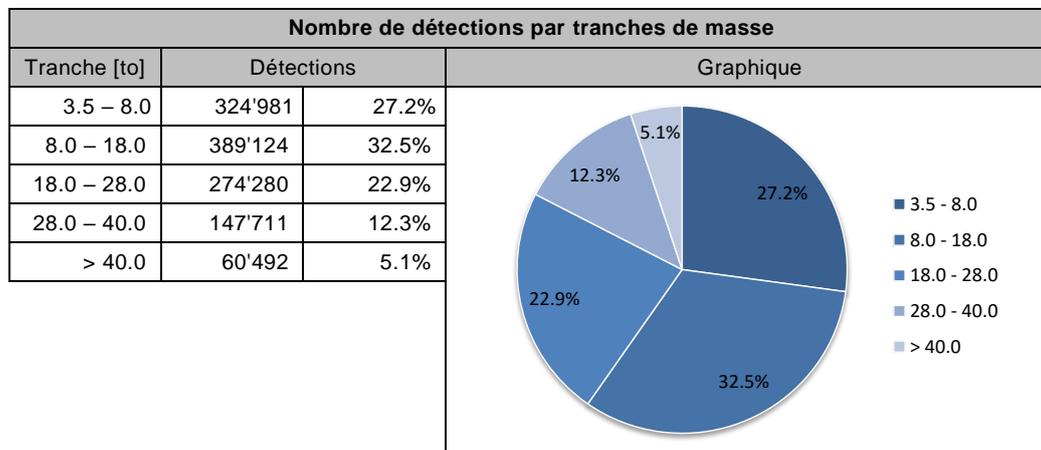
Classes de véhicules Swiss 10 [4]

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 289'921 enregistrements (classes 2 à 7, 24.2%) 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/Tr	0 - - - - 0 + - - - - 000		10	234'963	19.6%
S/S	0 - - - - 0		8	164'326	13.7%
S/S/Ta	0 - - - - 0 + - - - - 00		10	154'979	13.0%
S/S	<i>Non-cohérent</i>			150'683	12.6%
S/S/Ta	<i>Non-cohérent</i>			83'650	7.0%
S/S/S/S	0 - - - - 0 + 0 - - - - 0		9	74'183	6.2%
S/S/S	<i>Non-cohérent</i>			38'356	3.2%
S/Ta/S/S	0 - - - - 00 + 0 - - - - 0		9	36'047	3.0%
S/S/Tr	<i>Non-cohérent</i>			30'545	2.6%
S/S/Ta	0 - - - - 0 + - - - 00 - -		9	26'538	2.2%
S/S	0 - - - - 0		1	26'423	2.2%
S/Ta	0 - - - - 00		8	24'993	2.1%
S/S/S	0 - - - - 0 + - - 0 - -		10	20'646	1.7%
Ta/Ta	<i>Non-cohérent</i>			16'847	1.4%
S/Ta/Ta	0 - - - - 00 + - - - 00 - -		9	13'206	1.1%
S/S/S/S	0 - - - - 0 + - - - - 0 - 0		10	12'455	1.0%
Autres silhouettes selon SN 640 320					
S/Ta	0 - - - - 00		1	7'449	0.6%
Ta/Tr	00 - - 000		Non-classé (8)	2'704	0.2%
S/S/S/Ta	0 - - - - 0 + 0 - - - - 00		9	2'657	0.2%
Ta/Ta	00 - - - 00		8	657	0.1%

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

4 Modèle selon norme SN 640 320

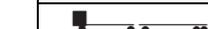
Documents de référence : [1] [2] [6] [12]

4.1 Répartition entre les voies de circulation

Répartition entre les voies de circulation					
Configuration	Direction 1 : Zürich		Direction 2 : Bâle		Sur la base de :
	1	2	1	2	
2x2 voies	44.4%	2.9%	51.0%	1.7%	Nombre de détections
	53.7%	1.8%	43.6%	0.9%	Masse totale
	65.0%	1.6%	32.7%	0.6%	Trafic pondéral équivalent total W

Légendes : NI : non-instrumenté

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 : Zürich	Direction 2 : Bâle	Norme 2011	Direction 1 : Zürich	Direction 2 : Bâle	Norme 2011
	0.78	0.53	0.7	0.75	0.48	0.6
	1.44	0.93	1.4	2.10	1.21	2.1
	2.10	1.99	1.5	3.73	3.54	2.7
	3.02	2.34	1.9	7.22	5.34	3.0
	1.32	0.83	0.5	1.25	0.75	0.5
	2.26	1.09	1.7	2.28	1.03	1.8
	1.79	0.80	1.8	1.97	0.79	2.2
	3.10	1.32	2.0	3.97	1.53	2.2
	2.14	1.38	2.0	2.15	1.33	1.9
	2.17	1.31	1.7	2.38	1.36	1.6
	3.62	1.28	1.3	4.08	1.34	1.0
	2.57	1.69	2.5	3.38	2.04	2.6
	1.59	1.12	1.2	2.34	1.51	0.9
	2.36	2.11	0.7	2.51	2.21	0.6
	0.86	0.87	1.4	1.13	1.13	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 : Zürich	Direction 2 : Bâle	Norme 2011	Direction 1 : Zürich	Direction 2 : Bâle	Norme 2011
1 : Bus, car	2.00	1.81	2.3	2.20	1.96	2.3
8 : Camion	0.89	0.59	0.9	0.97	0.61	1.0
9 : Train routier	2.23	1.40	1.9	2.58	1.50	2.0
10 : Véhicule articulé	2.56	1.09	1.7	3.15	1.20	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 : Zürich	Direction 2 : Bâle	Norme 2011	Direction 1 : Zürich	Direction 2 : Bâle	Norme 2011
Silhouettes (2-6 axes)	1.82	0.82	1.6	2.26	0.92	1.7
	99.5%	99.2%		99.5%	99.2%	
Catégories	2.09	1.07		2.51	1.16	
	72.8%	66.7%		72.8%	66.7%	
Classes	2.10	1.06		2.51	1.15	
	70.6%	64.8%		70.6%	64.8%	

4.5 Classe de trafic pondéral équivalent actuelle selon SN 640 324

Chaussées souples et semi-rigides

Direction 1 : Zürich

$$TF_0 = \frac{565'233 \text{ PL}}{362.5 \text{ jours}} \cdot 1.82 \cdot \frac{65.0\%}{66.6\%} = 2'769 \text{ ESAL/jour} \rightarrow \text{Trafic de classe T5 : Très lourd}$$

Direction 2 : Bâle

$$TF_0 = \frac{631'355 \text{ PL}}{363.9 \text{ jours}} \cdot 0.82 \cdot \frac{32.7\%}{33.4\%} = 1'395 \text{ ESAL/jour} \rightarrow \text{Trafic de classe T5 : Très lourd}$$

Chaussées rigides et combinées

Direction 1 : Zürich

$$TF_0 = \frac{565'233 \text{ PL}}{362.5 \text{ jours}} \cdot 2.26 \cdot \frac{65.0\%}{66.6\%} = 3'438 \text{ ESAL/jour} \rightarrow \text{Trafic de classe T6 : Extr. lourd}$$

Direction 2 : Bâle

$$TF_0 = \frac{631'355 \text{ PL}}{363.9 \text{ jours}} \cdot 0.92 \cdot \frac{32.7\%}{33.4\%} = 1'561 \text{ ESAL/jour} \rightarrow \text{Trafic de classe T5 : Très lourd}$$

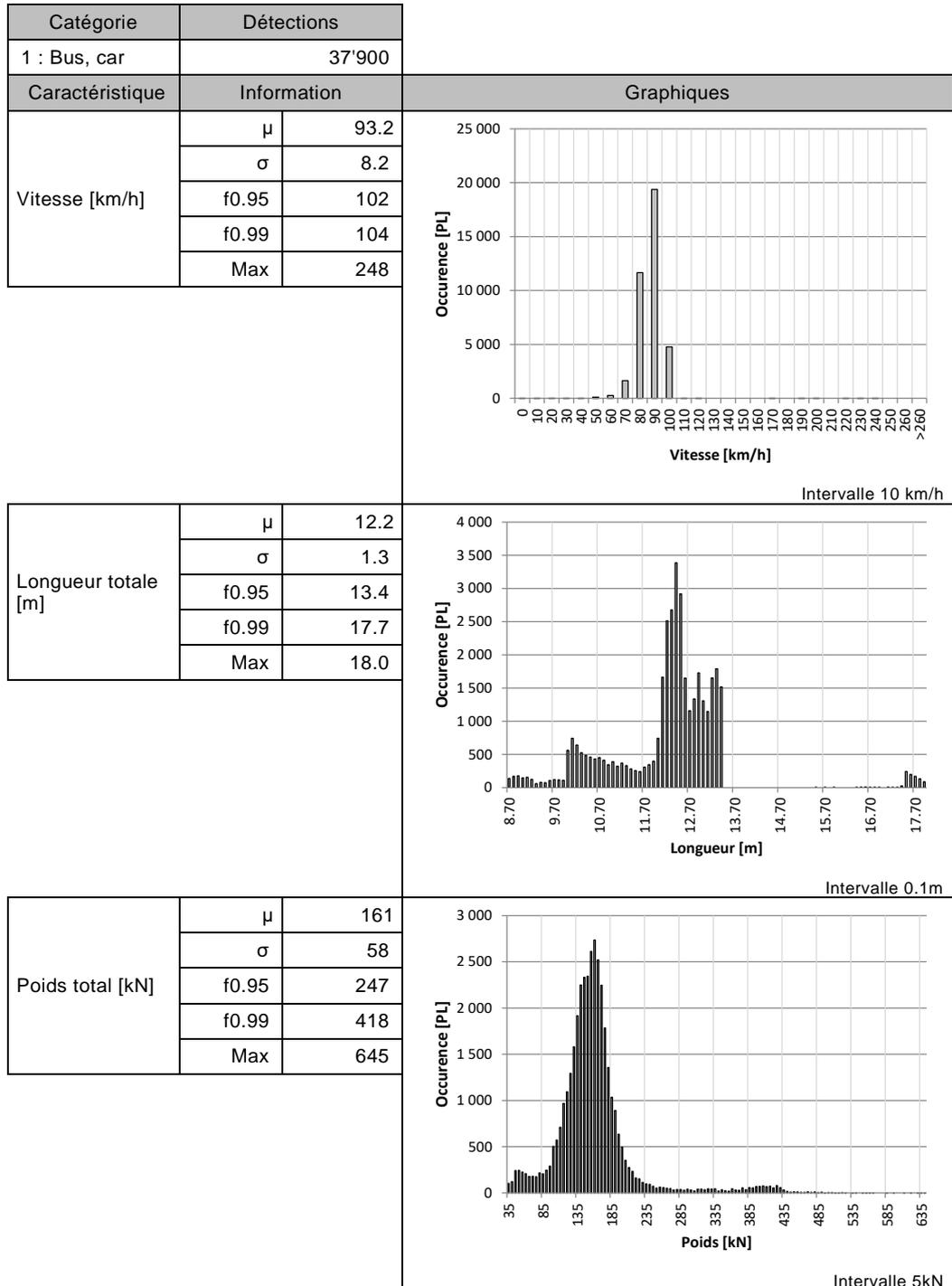
4.6 Tendence pour l'estimation du taux d'accroissement annuel

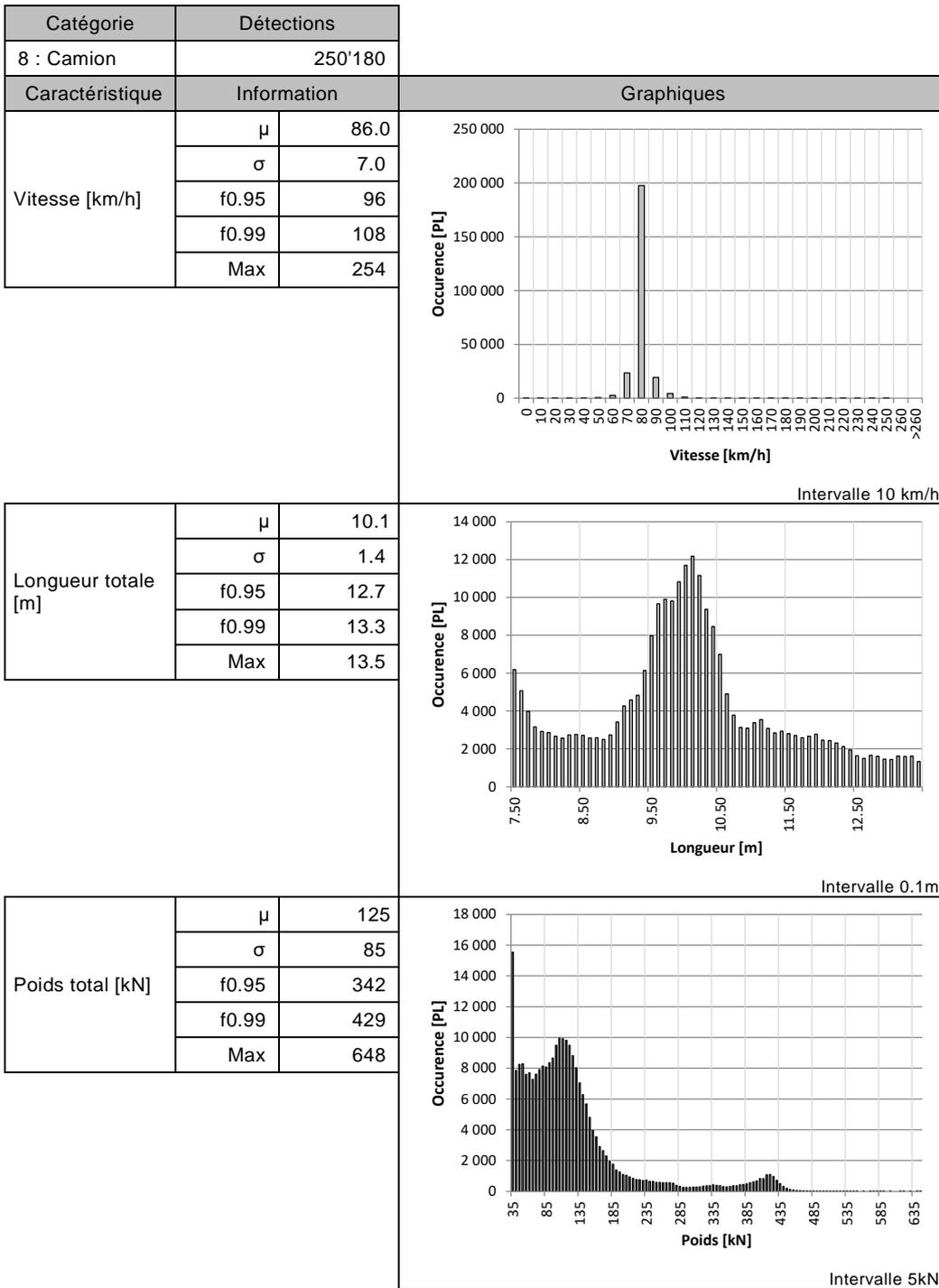
Tendance pour l'estimation du taux d'accroissement annuel		
Direction 1 : Zürich	Direction 2 : Bâle	Sur la base de :
+1.0%	+1.6%	Nombre de détections
+1.4%	+1.3%	Masse totale
+2.4%	+2.1%	Trafic pondéral équivalent total W

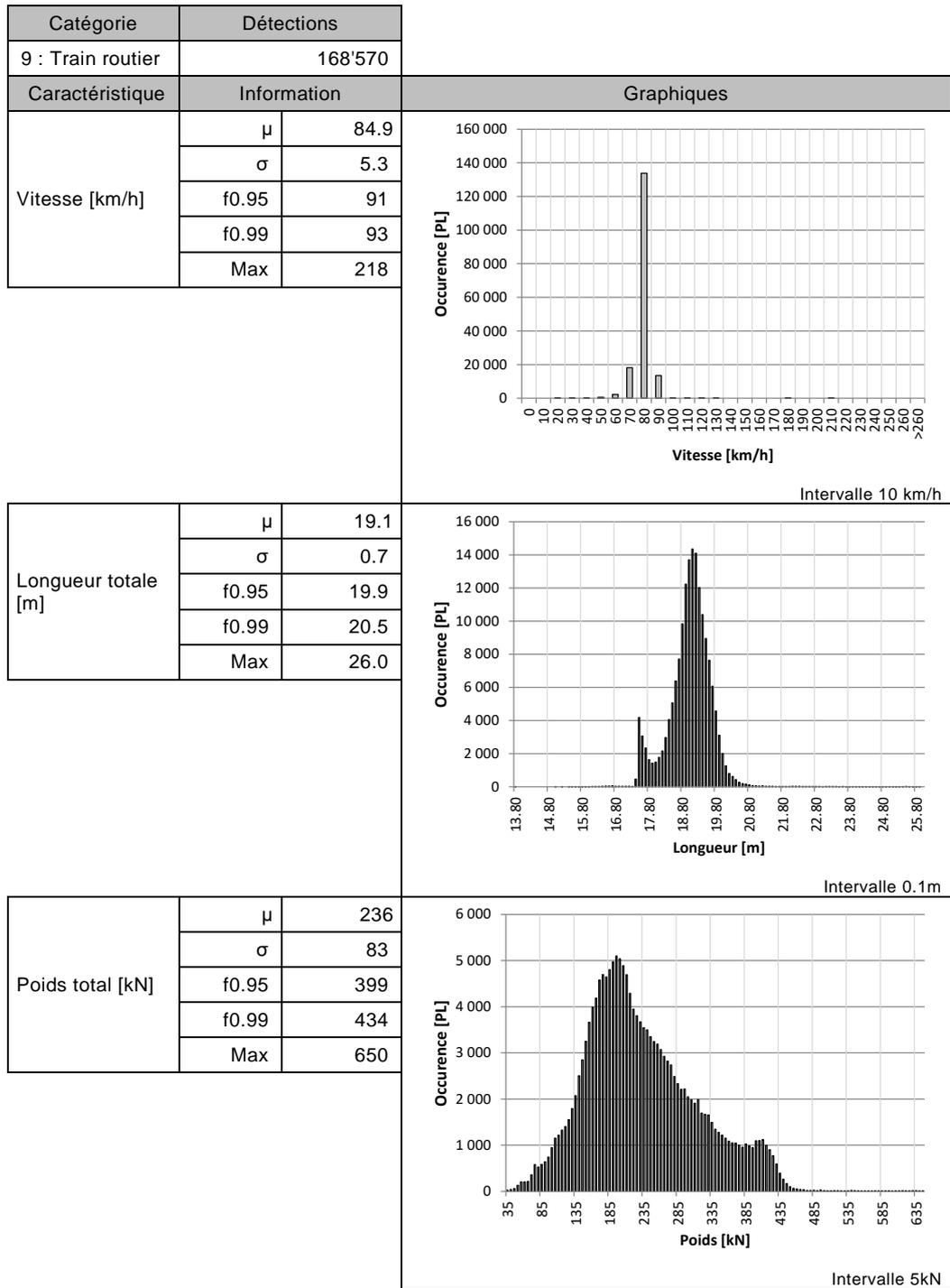
Cette section est déterminée sur la base des rapports annuels 2013 et 2014.

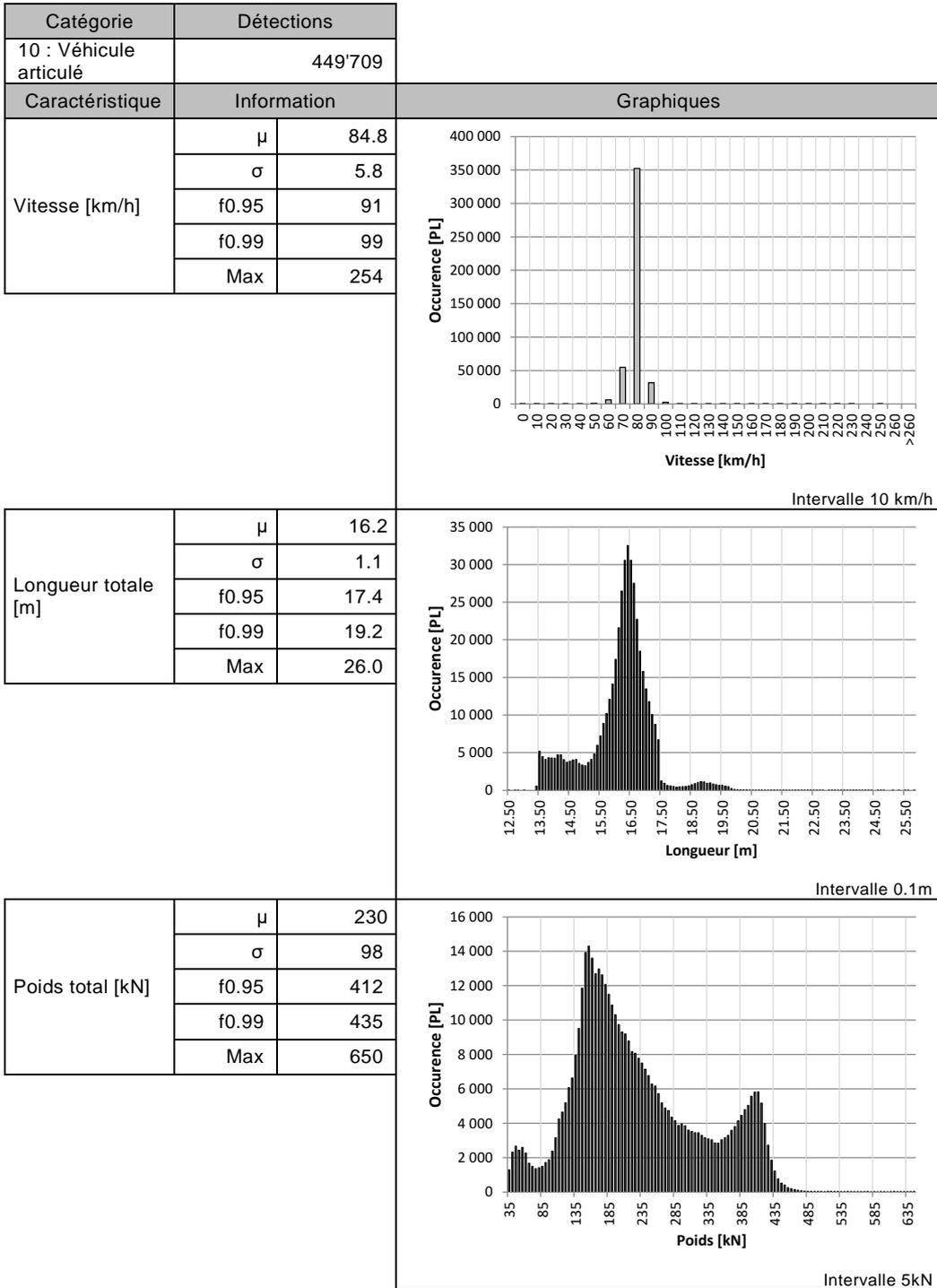
5 Caractéristiques des poids lourds

5.1 Caractéristiques des catégories de poids lourds



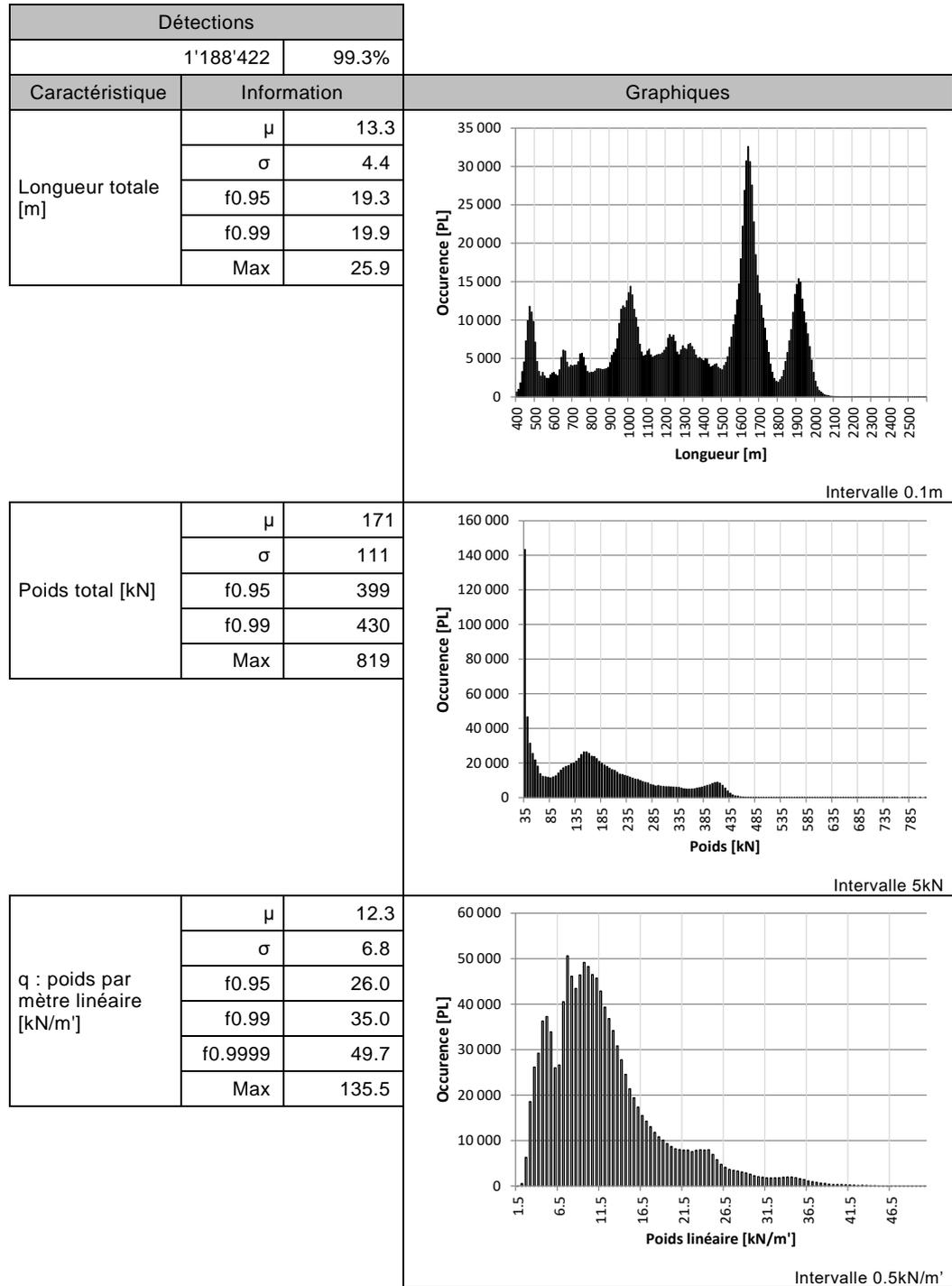


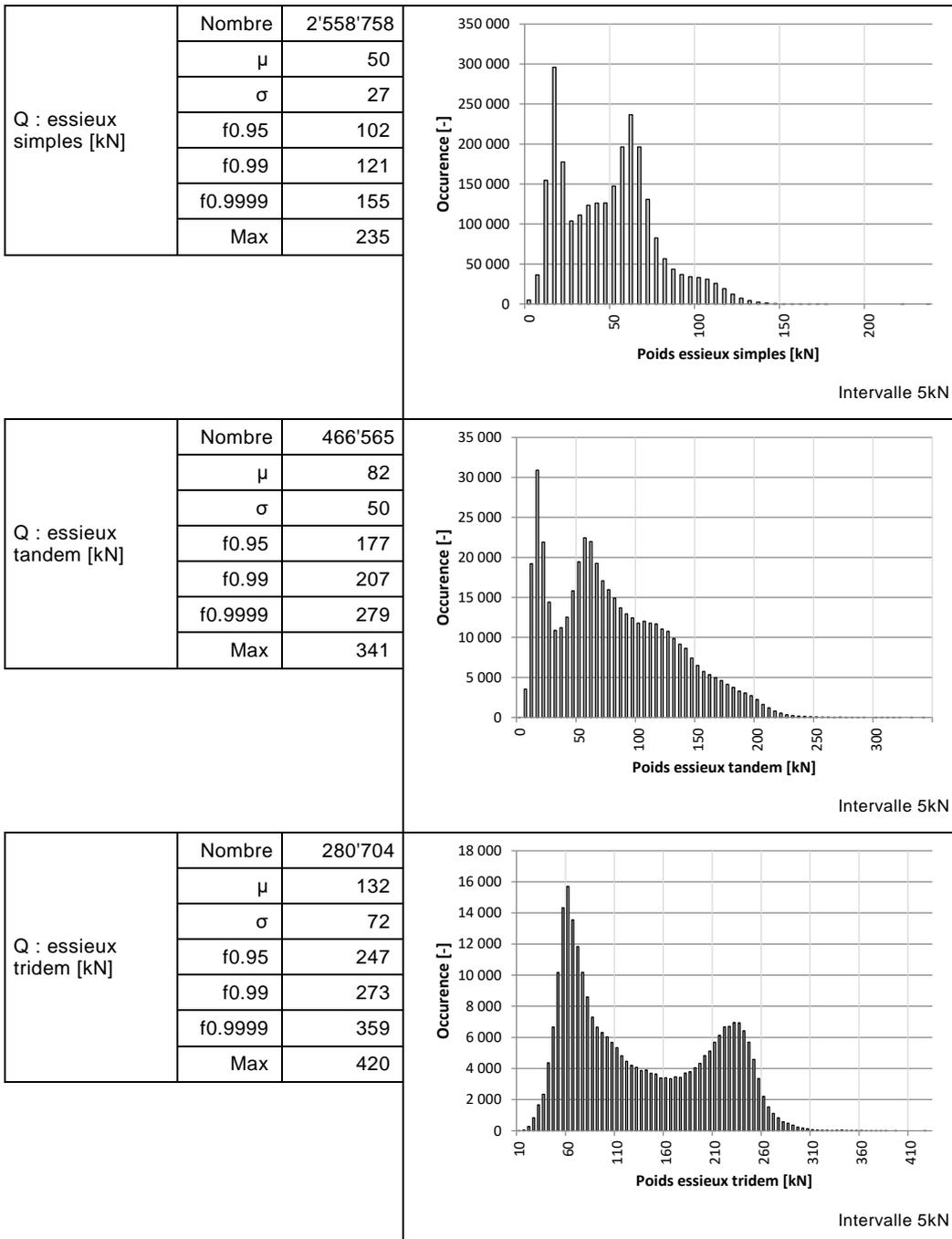




5.2 Caractéristiques globales de l'échantillon

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



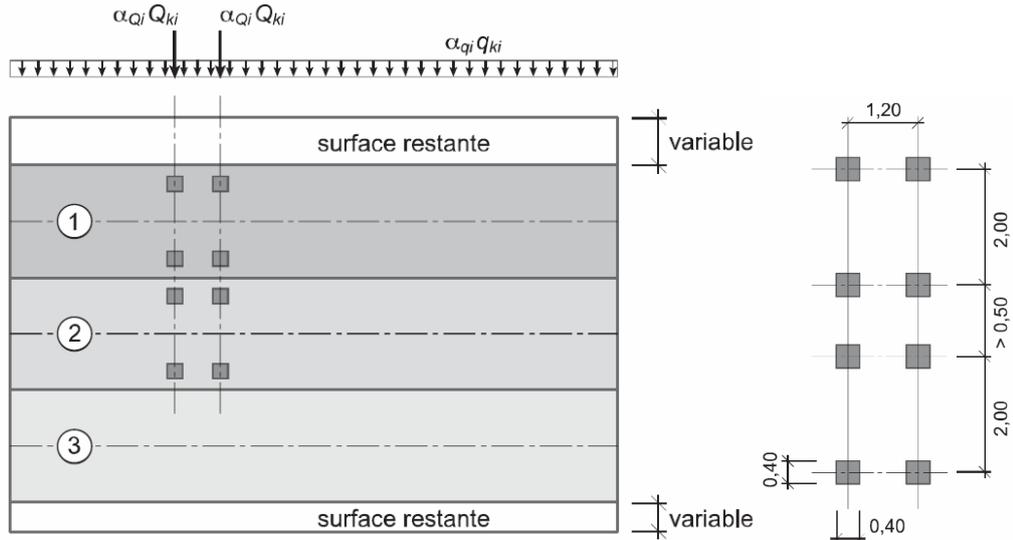


6 Modèle selon norme SIA 261

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

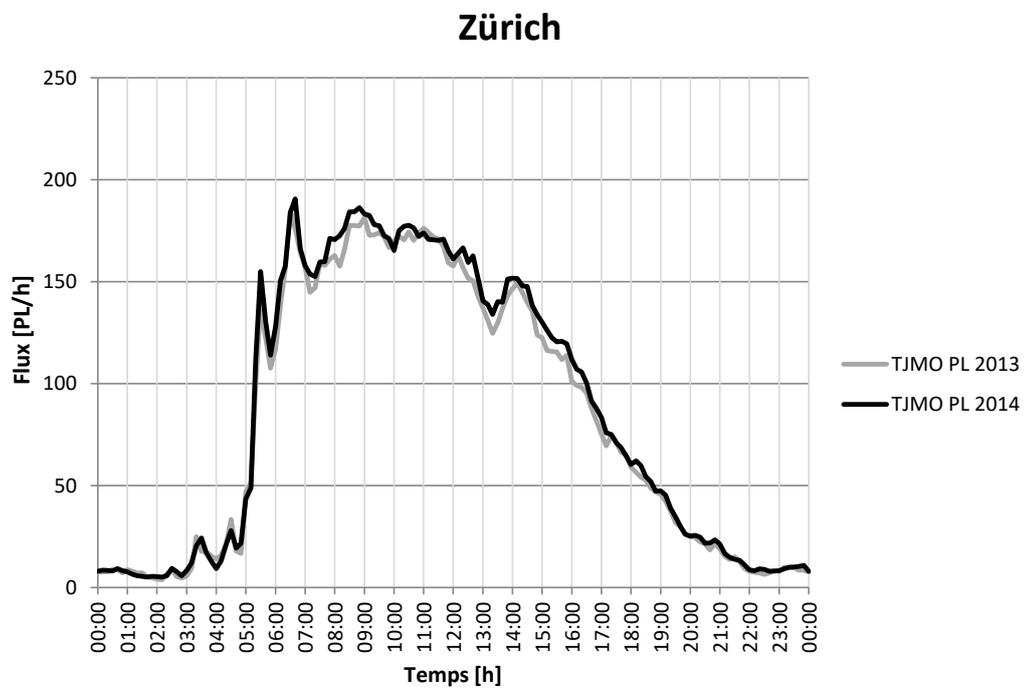
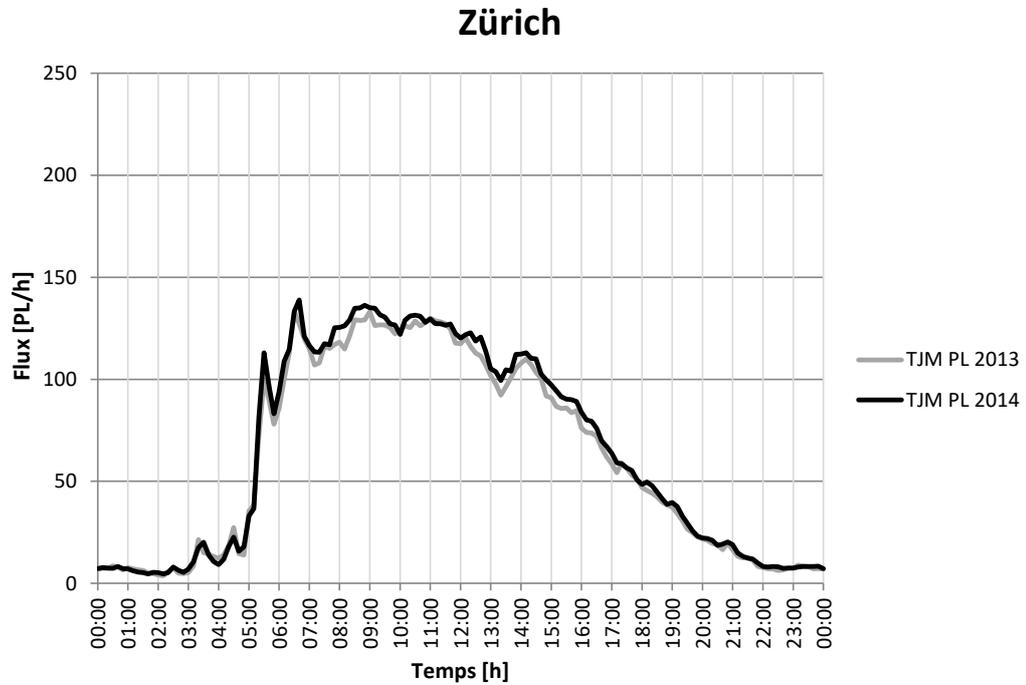
Charge concentrée Q					
Type d'essieu	Charge moy. [kN]	Charge moy. par axe [kN]	f0.95 [kN] (par axe)	f0.99 [kN] (par axe)	f0.9999 [kN] (par axe)
Simple	50	50	102	121	155
Tandem	82	41	177 (88)	207 (104)	279 (140)
Tridem	132	44	247 (82)	273 (91)	359 (120)

6.1.2 Charge répartie q

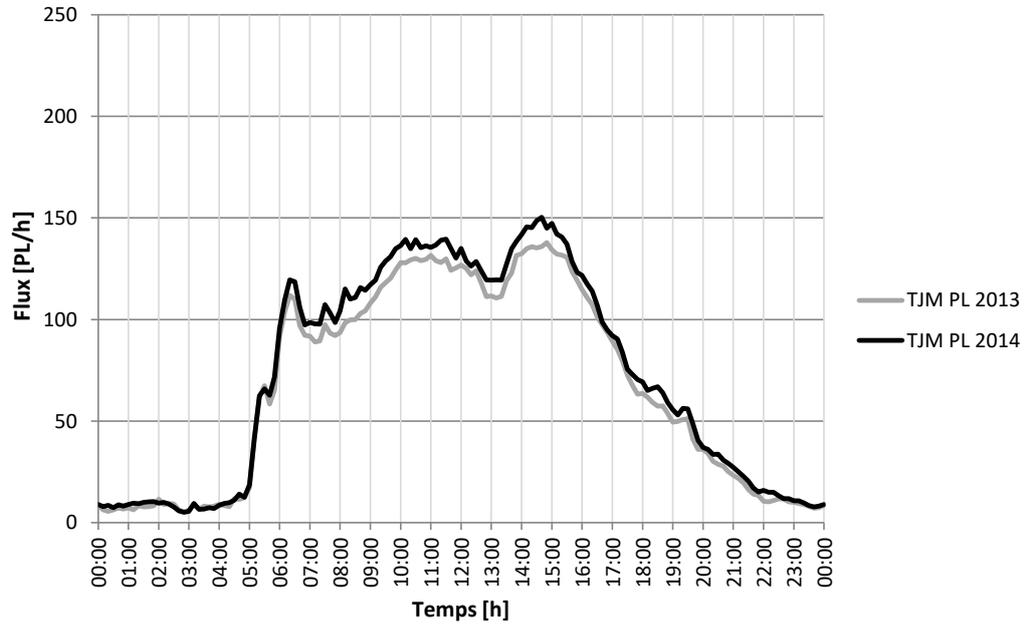
Charge répartie q				
Caractéristique	Charge moy.	f0.95	f0.99	f0.9999
Poids par mètre linéaire [kN/m']	12.3	26.0	35.0	49.7
Poids par surface (largeur 3 m) [kN/m²]	4.1	8.7	11.7	16.6

7 Tendances

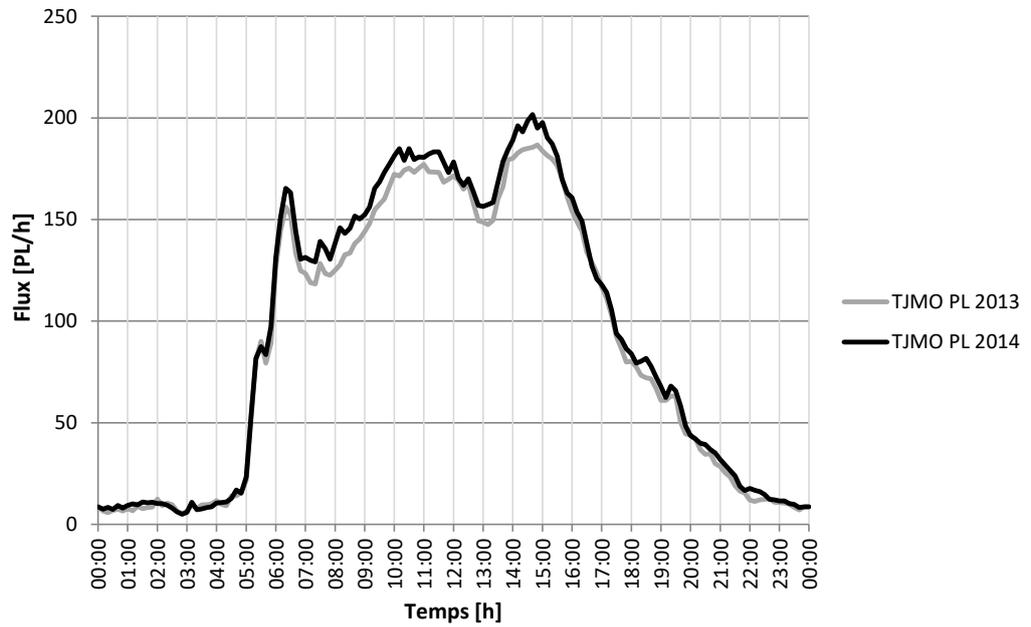
7.1 Evolution de la répartition horaire annuelle



Bâle

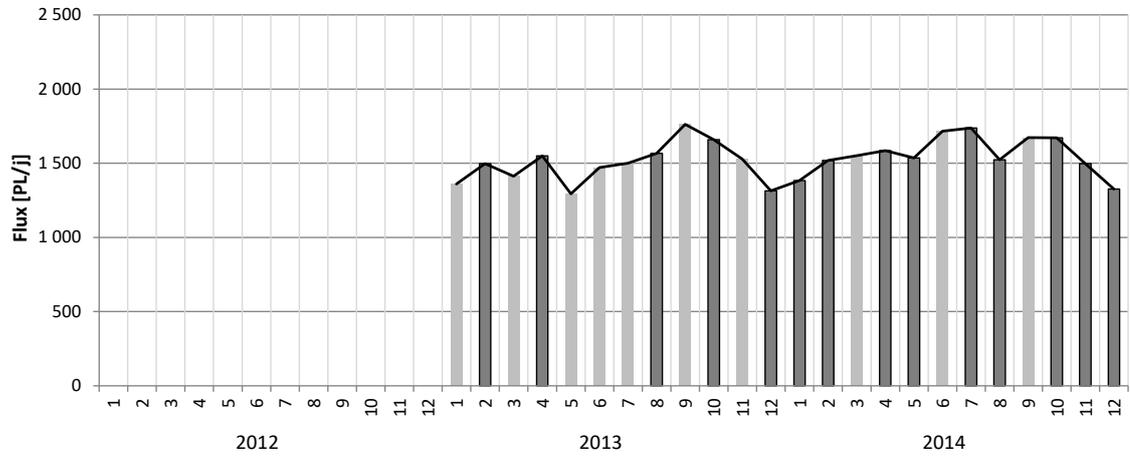


Bâle

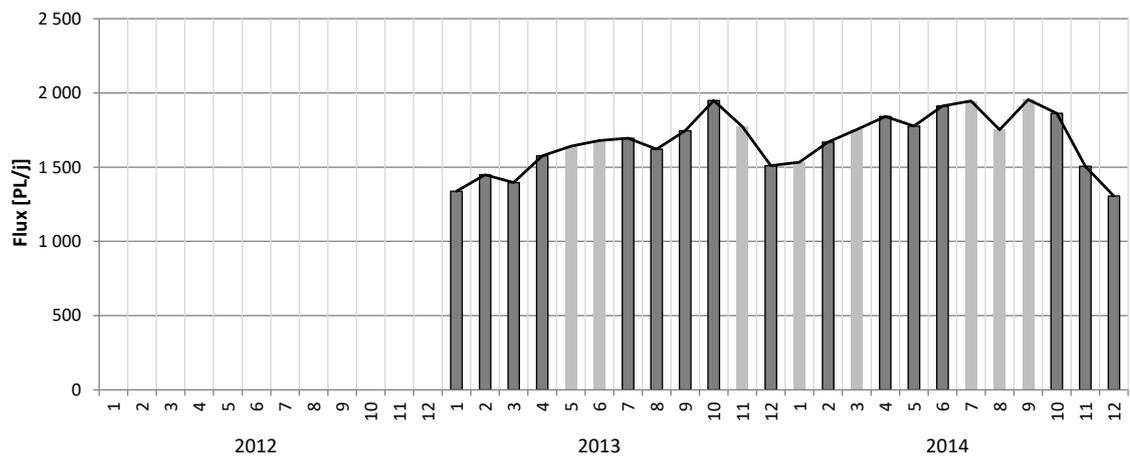


7.2 Evolution de la détection par mois

Zürich



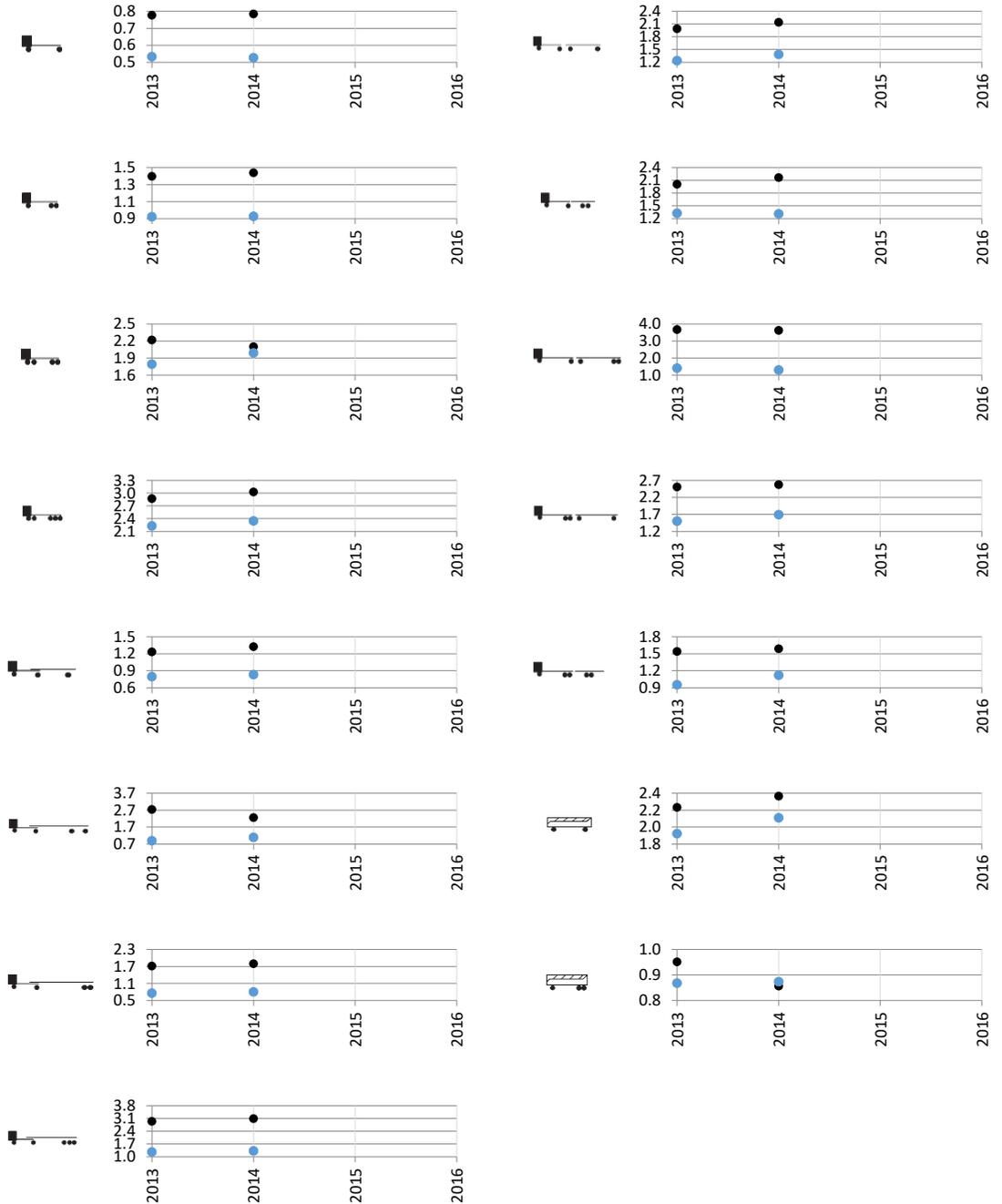
Bâle



7.3 Evolution du modèle de la norme SN 640 320

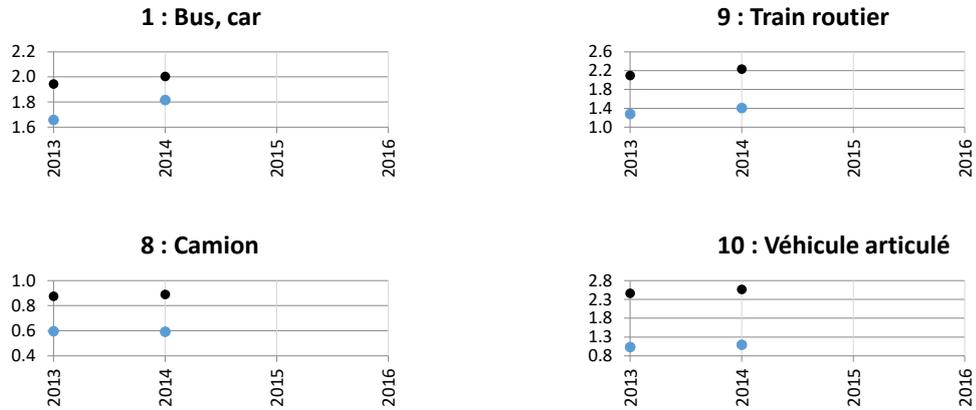
Sont considérées dans ce chapitre uniquement les chaussées souples et semi-rigides.

7.3.1 Evolution des facteurs d'équivalence par classes de véhicules



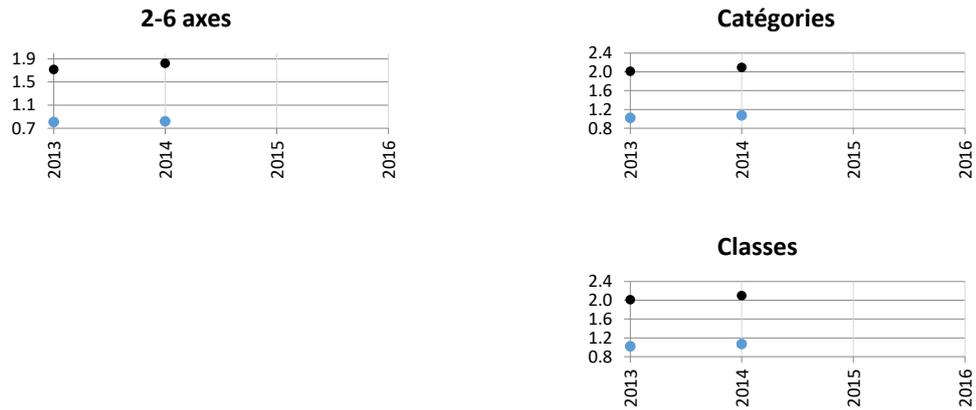
Noir : Direction Zürich ; Bleu : Direction Bâle.

7.3.2 Evolution des facteurs d'équivalence par catégories de véhicules



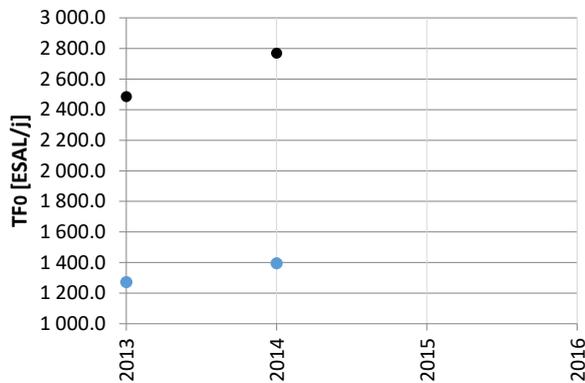
Noir : Direction Zürich ; Bleu : Direction Bâle.

7.3.3 Evolution du facteur d'équivalence moyen



Noir : Direction Zürich ; Bleu : Direction Bâle.

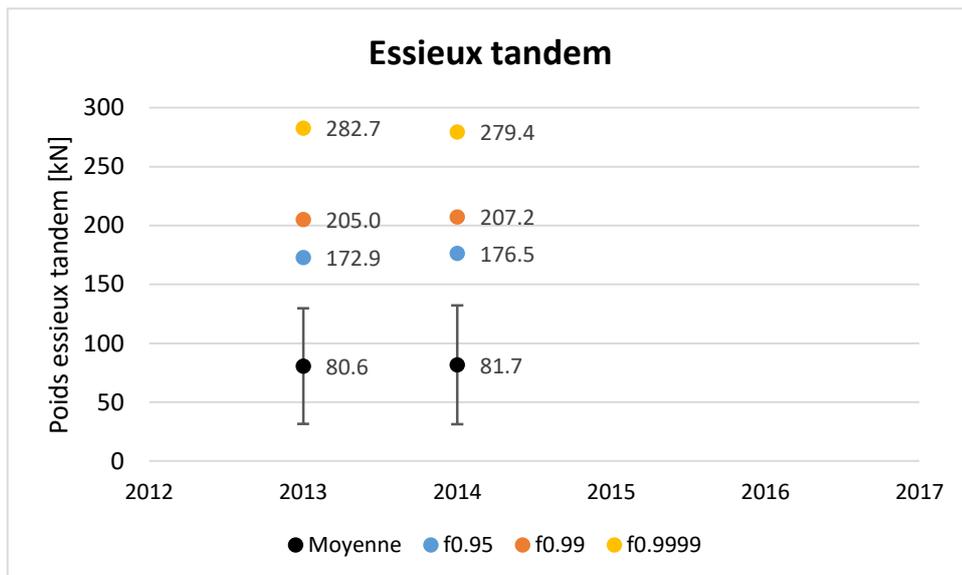
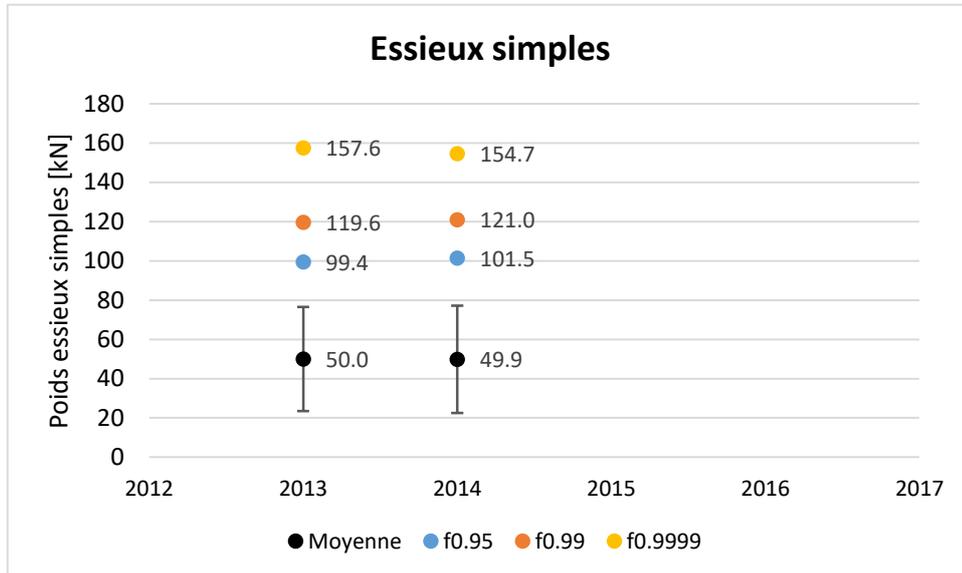
7.3.4 Evolution du trafic pondéral équivalent journalier

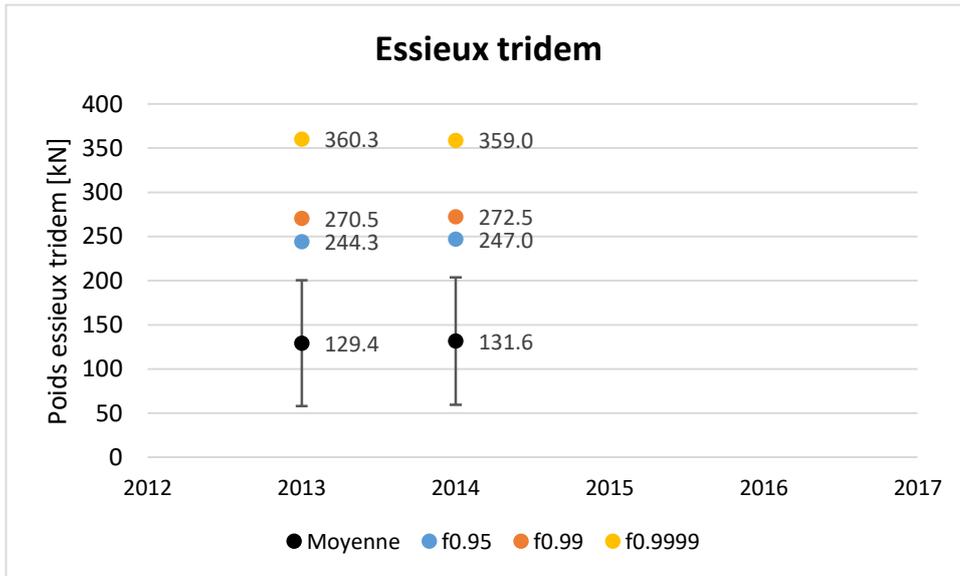


Noir : Direction Zürich ; Bleu : Direction Bâle.

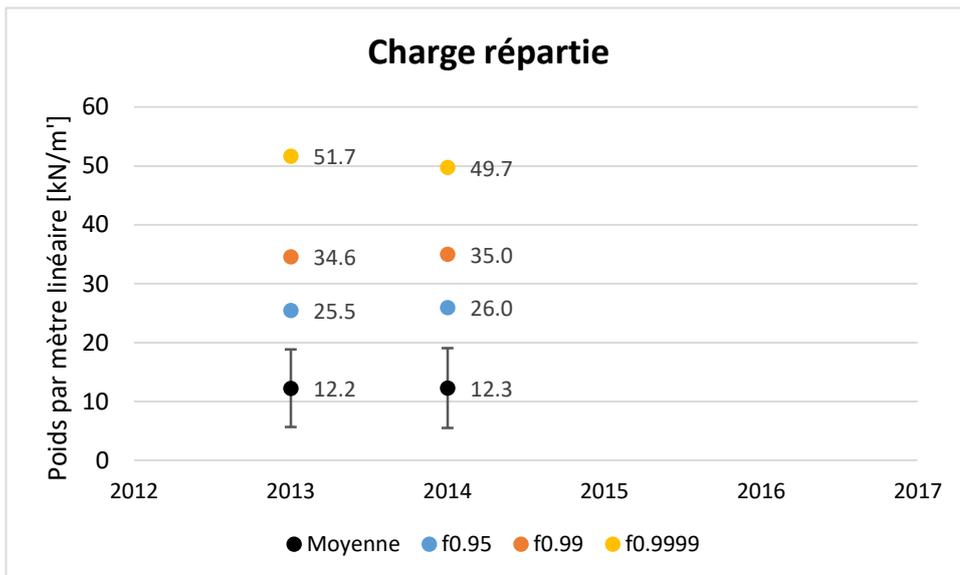
7.4 Evolution du modèle de la norme SIA 261

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 :	01.10.2013 – Direction Zürich 02.10.2013 – Direction Bâle	
Facteurs de corrections relevés :	Direction Zürich : -2.54% / -2.97% Direction Bâle : 5.23% / 1.00%	
Application du facteur de correction :	Direction Zürich : Oui/Oui Direction Bâle : Oui/Oui	
Niveau de confiance à la calibration :	Direction Zürich : Très bon / Très bon Direction Bâle : Très bon / Bon	
Données pouvant être utilisées pour référence :	Direction Zürich : Fin 2013 – 2014 Direction Bâle : Fin 2013 – 2014	
Constations sur la base du traitement des données WIM		
Pertes de données :	~ 3 jours / 2 jours	
Exclusions :	0.93%	
Cohérence globale des valeurs :	En ordre	
Cohérence des tendances de la station :	En ordre	
Classification SWISS10, VT \geq 3.5 to :	24.2%	
Silhouettes incohérentes :	29.9% dont 28.7% potentiellement dus à la classification SWISS10 1.2% d'autres incohérences	
Propositions		
La confiance dans les données de la station est bonne. 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.
-