



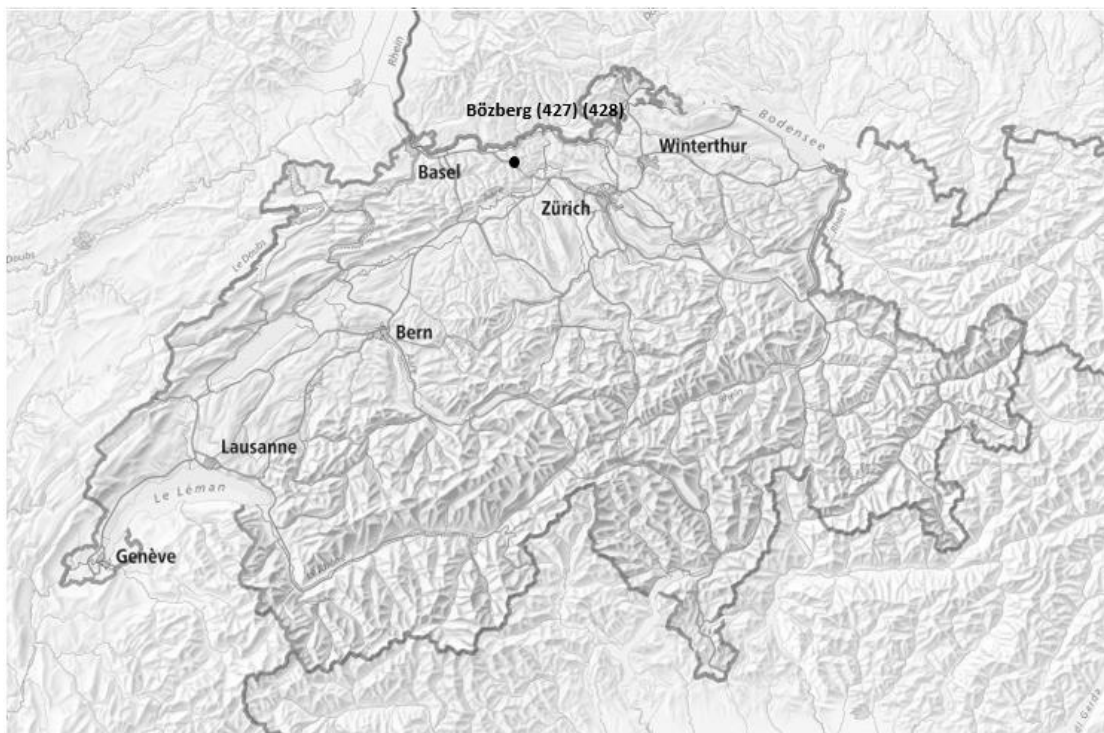
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Bözberg – 2018

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_2018_427_428

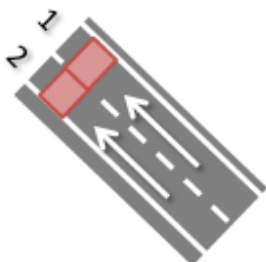
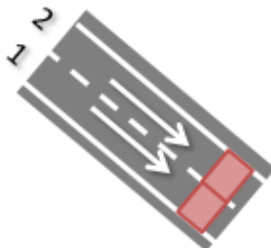
Version 1

Créé le 31.05.2019 – MAF

Table des matières

	Impressum	2
1	Fiche de station	4
2	Intégrité des données	5
3	Traitements statistiques	6
3.1	Répartition horaire annuelle	6
3.2	Répartition horaire annuelle HV (> 10 tonnes)	7
3.3	Répartition horaire journalière	8
3.4	Détection de véhicules	10
3.4.1	Par mois	10
3.4.2	Par nombre d'axes	11
3.4.3	Par classes SWISS10	11
3.4.4	Par tranches de masse	12
3.4.5	Silhouettes prédominantes	12
4	Modèle selon norme SN 640 320	13
4.1	Répartition entre les voies de circulation	13
4.2	Facteurs d'équivalence par classes de véhicules	13
4.3	Facteurs d'équivalence par catégories de véhicules	13
4.4	Facteur d'équivalence moyen	14
4.5	Classe de trafic pondéral équivalent actuelle selon SN 640 324	14
4.6	Tendance pour l'estimation du taux d'accroissement annuel	14
5	Caractéristiques des poids lourds	15
5.1	Caractéristiques des catégories de poids lourds	15
5.2	Caractéristiques globales de l'échantillon	19
6	Modèle selon norme SIA 261	21
6.1	Modèle de charge 1 selon SIA 261	21
6.1.1	Charge concentrée Q	21
6.1.2	Charge répartie q	21
7	Tendances	22
7.1	Evolution de la répartition horaire annuelle	22
7.2	Evolution de la détection par mois	24
7.3	Evolution du modèle de la norme SN 640 320	25
7.3.1	Evolution des facteurs d'équivalence par classes de véhicules	25
7.3.2	Evolution des facteurs d'équivalence par catégories de véhicules	26
7.3.3	Evolution du facteur d'équivalence moyen	26
7.3.4	Evolution du trafic pondéral équivalent journalier	26
7.4	Evolution du modèle de la norme SIA 261	27
7.4.1	Evolution des quantiles de la charge concentrée Q	27
7.4.2	Evolution des quantiles de la charge répartie q	28
8	Niveau de confiance	29
	Bibliographie	30

1 Fiche de station

Station	Canton	RN	N° ASTRA	Filiale	UT	Directions	Voies
Bözberg	AG	A3	428 / 429	F3	VIII	2	2 + 2
Situation							
428 : Direction Bâle  427 : Direction Zürich 							
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			01.05.2018 – 10 : 31 à 13 : 59 23.10.2018 – 12 : 37 à 15 : 06				
Evènements particuliers							
Apparemmment, un arrêt des mesures de la station 427 sur la voie 2 à partir du 4 juin 2015 est identifié. Celui-ci touche l'entier de l'année 2018. Les données statistiques de ce rapport sont à prendre avec précaution.							
Décisions							
Concaténation							
Nom de fichiers :			2018_427_concat.log ; 2018_428_concat.log ;				
Nombre d'enregistrements :			5'359'883 (427) ; 5'481'864 (428)				
Nombre de jours effectifs :			364.8 (427) ; 364.8 (428)				

2 Intégrité des données

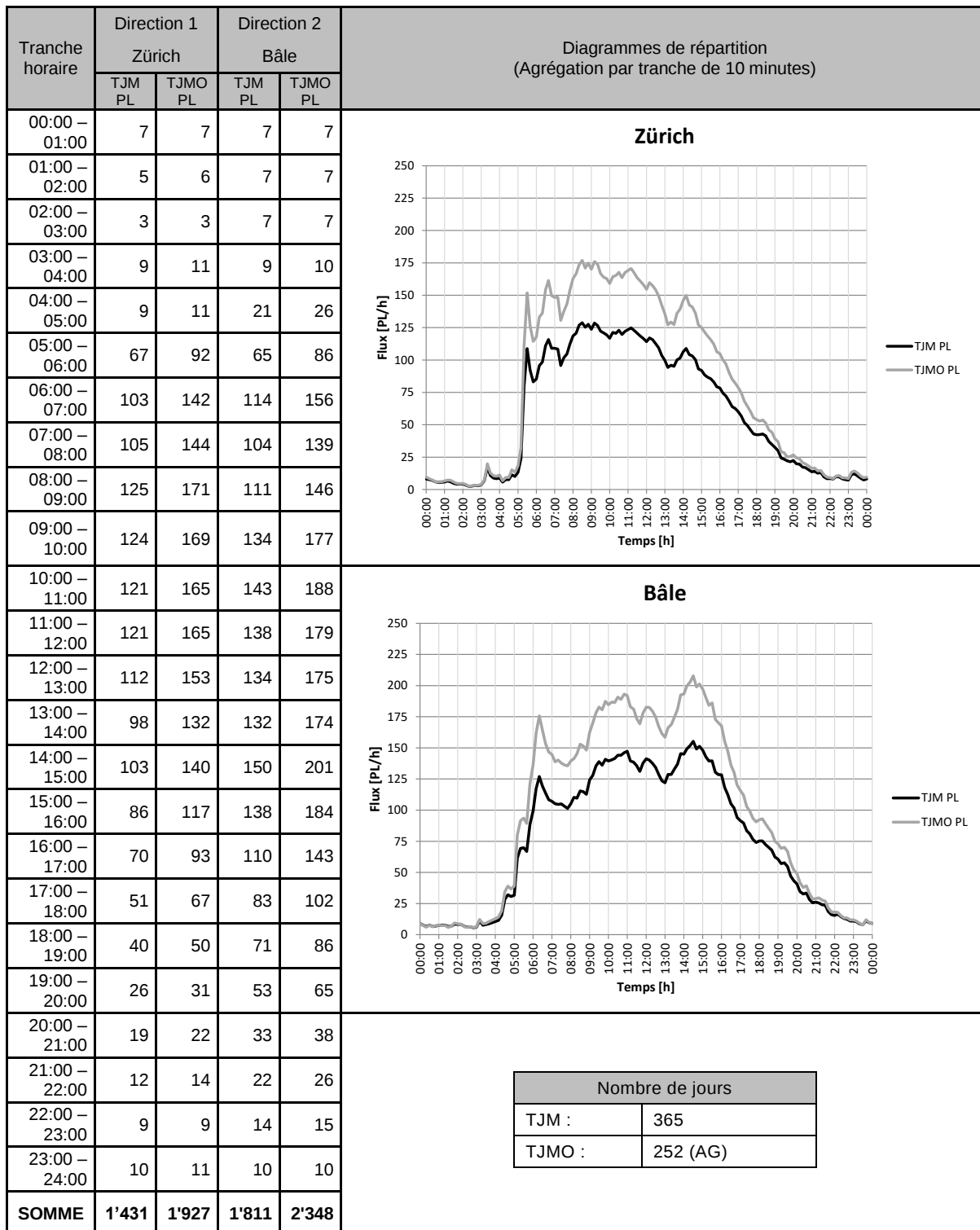
Documents de référence : [5] [6] [7] [8] [9] [10] [11]

Filtre des données (démarche pas à pas)	
1)	Véhicules de moins de 3.5 tonnes (9'649'058 enregistrements).
2)	525'612 enregistrements direction D1 (427). 667'077 enregistrements direction D2 (428).
3)	Longueur totale nulle (0 enregistrements).
4)	Longueur totale supérieure à 26.00m (436 enregistrements).
5)	Poids nul sur un des axes (0 enregistrements).
6)	Entraxe inférieur à 60cm (7'549 enregistrements).
7)	Poids total supérieur à 65 tonnes (1'285 enregistrements, hors grues mobiles).
8)	Poids sur un axe supérieur à 18 tonnes (54 enregistrements, hors grues mobiles).
9)	Longueur totale inférieure à 4.00m (1'238 enregistrements).
<i>Décisions</i>	
1)	Exclusion (2018_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 :	2018_427_428.log
Nombre d'enregistrements :	1'182'127
Nom de fichier d'exclusions :	2018_427_428_exclus.log
Nombre d'enregistrements :	10'562

Sur un total de 10'841'747 enregistrements, 9'649'058 ont été séparés en raison de leur appartenance aux véhicules légers (< 3.5 tonnes) et 10'562 enregistrements (0.89%) ont été exclus du jeu de données de base en raison d'incohérences potentielles de données.

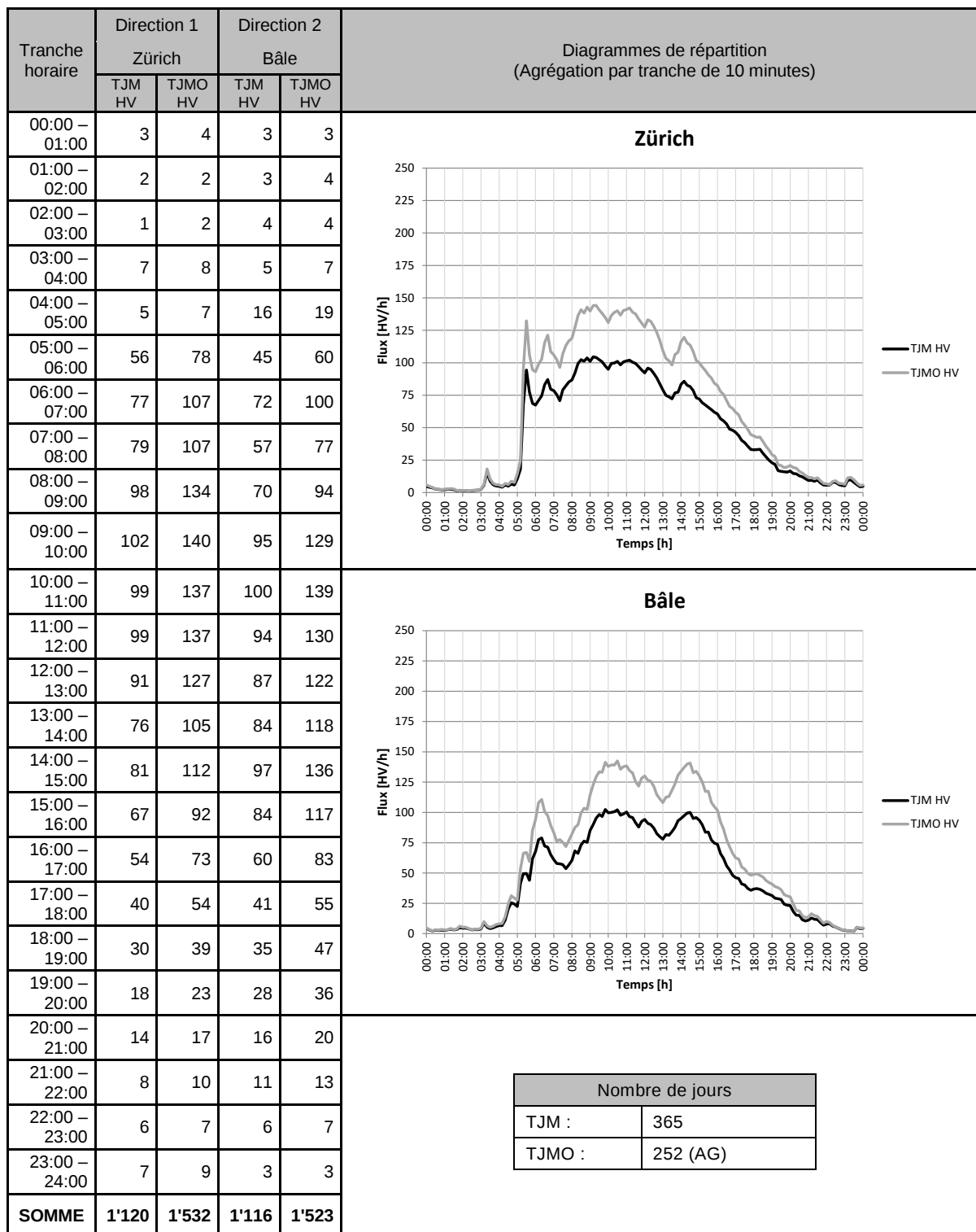
3 Traitements statistiques

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)

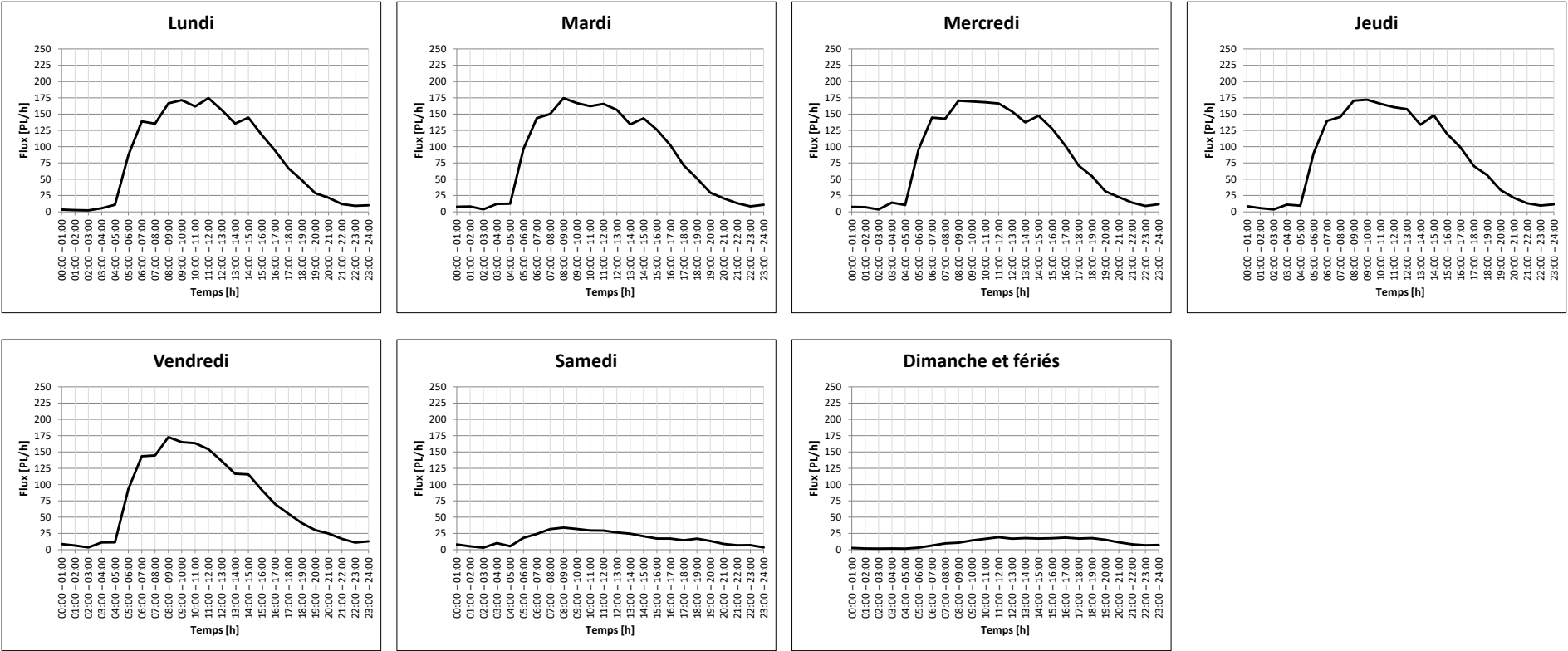


Remarque : Le calcul des répartitions horaires prend en compte l'intégrité des données (jours manquants et pertes de données).

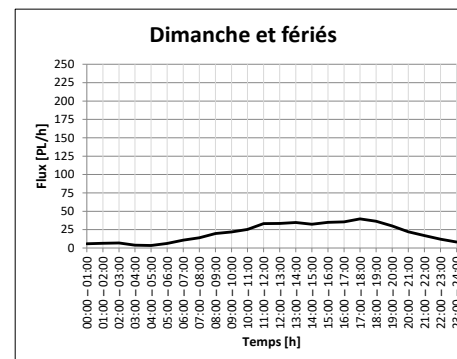
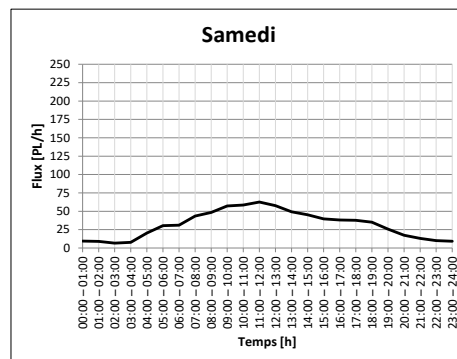
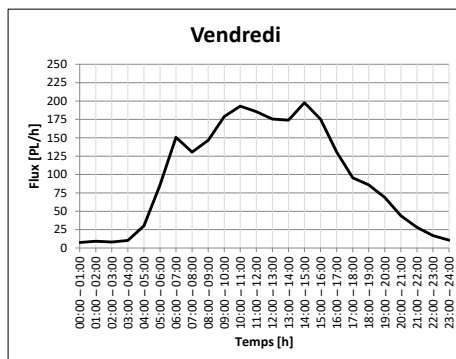
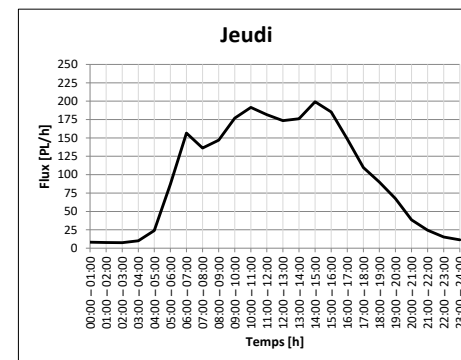
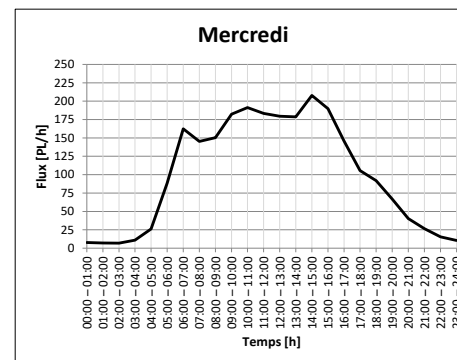
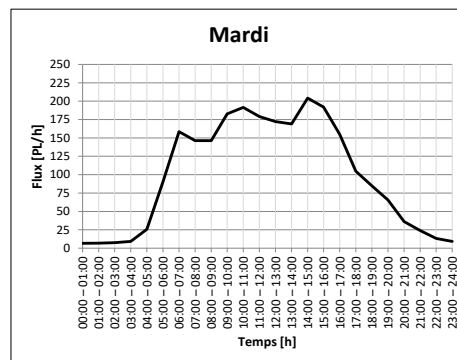
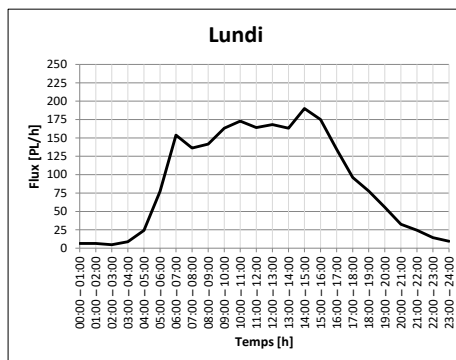
3.3 Répartition horaire journalière

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

Direction 1 : Zürich (Agrégation par heure)



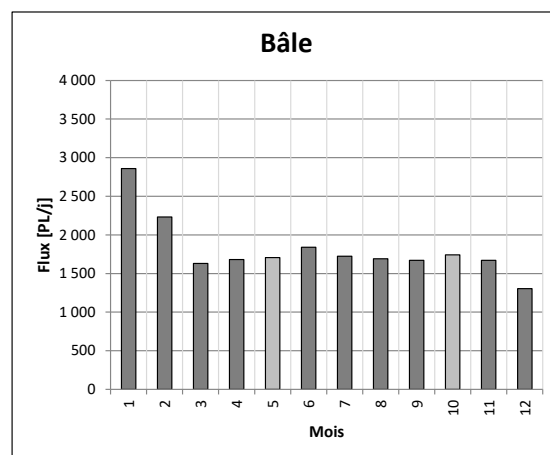
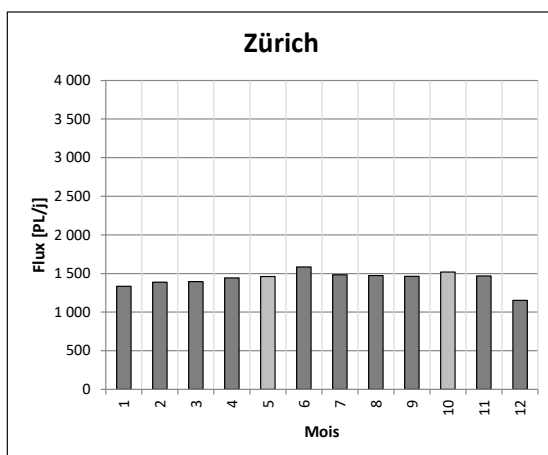
Direction 2 : Bâle (Agrégation par heure)



3.4 Détection de véhicules

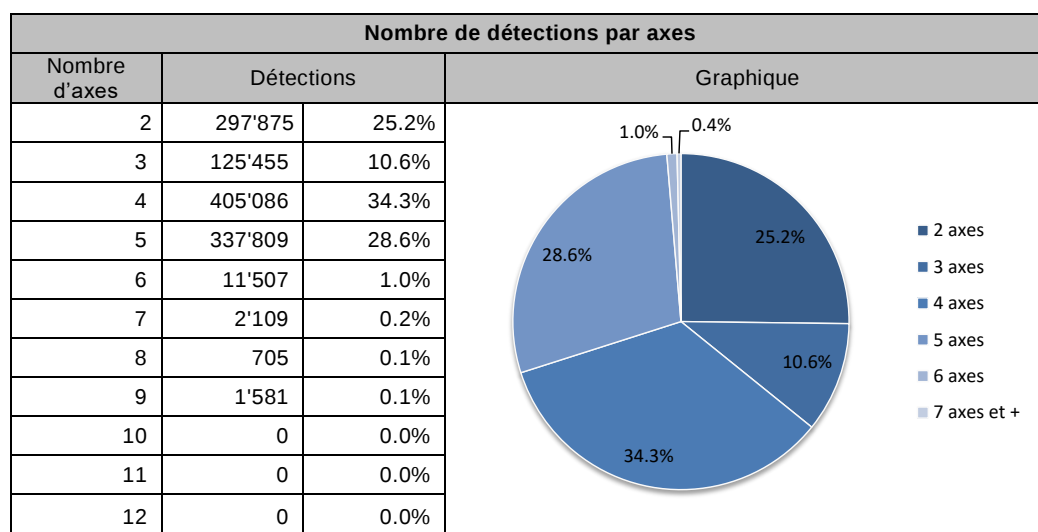
3.4.1 Par mois

Nombre de détections par mois		
Mois	Direction 1 : Zürich	Direction 2 : Bâle
Janvier	41'385	88'658
Février	38'864	62'504
Mars	43'225	50'512
Avril	43'313	50'449
Mai	45'131	52'736
Juin	47'550	55'223
Juillet	46'015	53'422
Août	45'677	52'394
Septembre	43'882	50'121
Octobre	46'956	53'788
Novembre	44'074	50'142
Décembre	35'710	40'395



Remarque : Le calcul des répartitions mensuelles prend en compte l'intégrité des données (jours manquants et pertes de données). Mois de mai et octobre : valeurs de détections non estimées, valeurs journalières estimées.

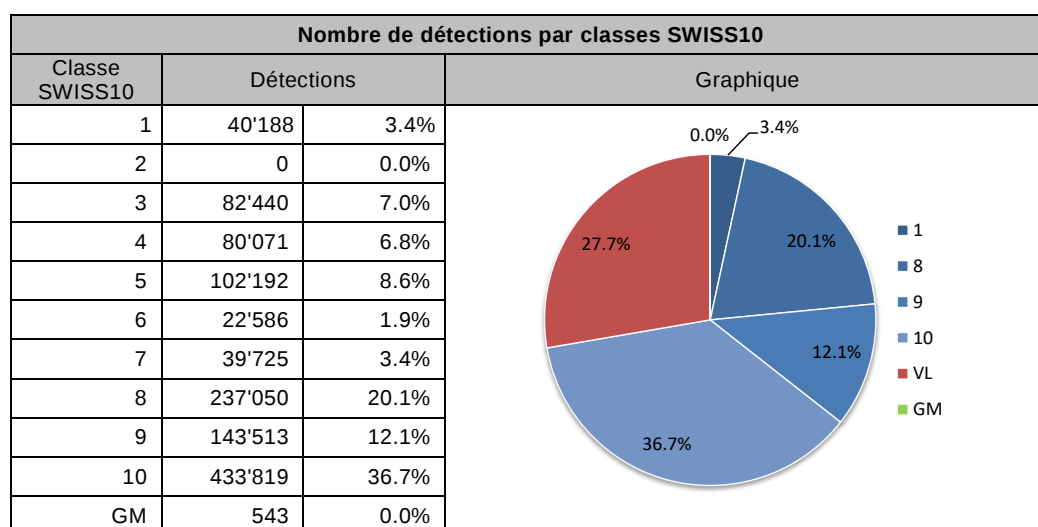
3.4.2 Par nombre d'axes



3.4.3 Par classes SWISS10

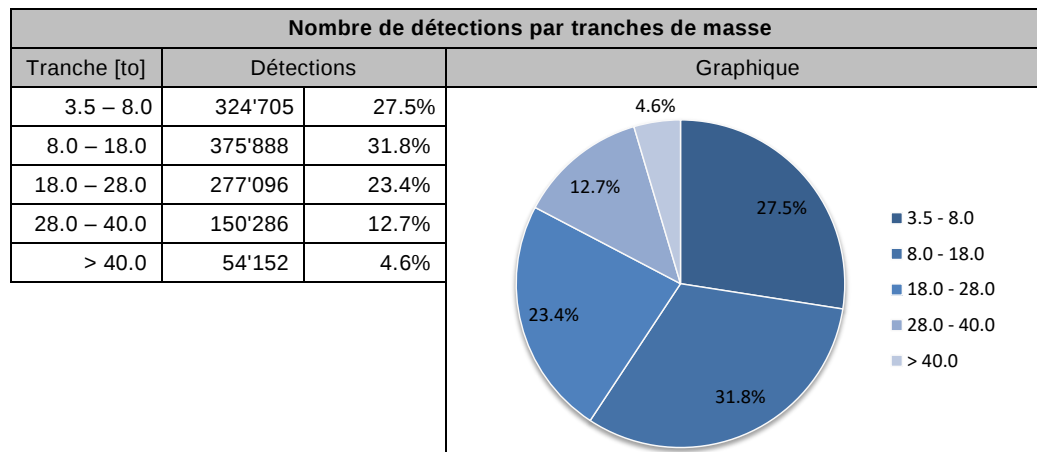
Classes de véhicules Swiss 10 [4]

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		2 : Véhicules assimilables à des camions (véhicules > 3.5 t)
7 : Voiture de livraison avec galerie		
1 : Bus, car	1 : Bus, car	
8 : Camion	5 : Camion	
9 : Train routier	6 : Train articulé + véhicule articulé	
10 : Véhicule articulé		



On constate que 327'014 enregistrements (classes 2 à 7, 27.7%) 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	220'981	18.7%
S/S	0 - - - - 0		8	145'426	12.3%
S/S/Ta	0 - - - - 0 + - - - 00		10	142'246	12.0%
S/S	Non-cohérent			124'610	7.9%
S/S/Ta	Non-cohérent			93'489	5.3%
S/S/S/S	0 - - - - 0 + 0 - - - - 0		9	62'485	4.7%
S/S/S/S	Non-cohérent			55'251	3.6%
S/S/S	Non-cohérent			42'783	3.0%
S/S/Tr	Non-cohérent			35'924	3.0%
S/Ta/S/S	0 - - - 00 + 0 - - - - 0		9	35'802	2.3%
S/Ta	0 - - - - 00		8	27'656	2.2%
S/S	0 - - - - 0		1	26'482	2.0%
S/S/S	0 - - - - 0 + - - 0 - -		10	23'972	1.5%
S/S/Ta	0 - - - - 0 + - - 00 - -		9	18'108	1.5%
S/Ta	Non-cohérent			17'644	1.4%
Ta/Ta	Non-cohérent			16'945	1.4%
S/Ta/Ta	0 - - - 00 + - - 00 - -		9	12'385	1.0%
Autres silhouettes selon SN 640 320					
S/S/S/S	0 - - - - 0 + - - - 0 - 0		10	9'591	0.8%
S/Ta	0 - - - - 00		1	7'515	0.6%
Ta/Tr	00 - - 000		Non-classé (8)	4'248	0.4%
S/S/S/Ta	0 - - - - 0 + 0 - - - 00		9	1'619	0.1%
Ta/Ta	00 - - - 00		8	432	0.0%

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

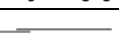
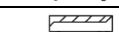
4 Modèle selon norme SN 640 320

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	44.1%	-	50.9%	5.0%	Nombre de détections
	51.8%	-	46.8%	1.4%	Masse totale
	55.9%	-	44.0%	0.1%	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 : Zürich	Direction 2 : Bâle	Norme 2011	Direction 1 : Zürich	Direction 2 : Bâle	Norme 2011
	0.70	0.84	0.7	0.65	0.80	0.6
	1.17	1.18	1.4	1.64	1.53	2.1
	1.39	1.69	1.5	2.40	2.98	2.7
	2.39	2.58	1.9	5.57	5.90	3.0
	1.13	1.09	0.5	1.05	1.01	0.5
	1.57	1.24	1.7	1.53	1.18	1.8
	1.59	1.04	1.8	1.74	1.06	2.2
	2.54	1.67	2.0	3.27	2.00	2.2
	1.63	1.66	2.0	1.59	1.61	1.9
	2.05	1.64	1.7	2.27	1.75	1.6
	2.29	1.41	1.3	2.52	1.51	1.0
	2.13	2.21	2.5	2.70	2.72	2.6
	1.31	1.39	1.2	1.87	1.95	0.9
	1.95	2.59	0.7	2.03	2.75	0.6
	0.79	1.04	1.4	1.02	1.37	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	1.72	2.20	2.3	1.90	2.42	2.3
8 : Camion	0.79	0.91	0.9	0.84	0.95	1.0
9 : Train routier	1.80	1.74	1.9	2.05	1.93	2.0
10 : Véhicule articulé	2.16	1.38	1.7	2.67	1.57	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)	1.58	0.98	1.6	1.95	1.14	1.7
	99.3%	99.3%		99.3%	99.3%	
Catégories	1.77	1.38		2.12	1.53	
	73.0%	58.6%		73.0%	58.6%	
Classes	1.77	1.37		2.12	1.52	
	70.6%	56.6%		70.6%	56.5%	

4.5 Classe de trafic pondéral équivalent actuelle selon SN 640 324

Chaussées souples et semi-rigides

Direction 1 : Zürich

$$TF_0 = \frac{521'783 \text{ PL}}{364.8 \text{ jours}} \cdot 1.58 \cdot 55.9\% = 2'255 \text{ ESAL/jour} \rightarrow \text{Trafic de classe T5 : Très lourd}$$

Direction 2 : Bâle

$$TF_0 = \frac{660'344 \text{ PL}}{364.8 \text{ jours}} \cdot 0.98 \cdot \frac{44.0\%}{44.1\%} = 1'777 \text{ ESAL/jour} \rightarrow \text{Trafic de classe T5 : Très lourd}$$

Chaussées rigides et combinées

Direction 1 : Zürich

$$TF_0 = \frac{521'783 \text{ PL}}{364.8 \text{ jours}} \cdot 1.95 \cdot 55.9\% = 2'796 \text{ ESAL/jour} \rightarrow \text{Trafic de classe T5 : Très lourd}$$

Direction 2 : Bâle

$$TF_0 = \frac{660'344 \text{ PL}}{364.8 \text{ jours}} \cdot 1.14 \cdot \frac{44.0\%}{44.1\%} = 2'062 \text{ ESAL/jour} \rightarrow \text{Trafic de classe T5 : Très lourd}$$

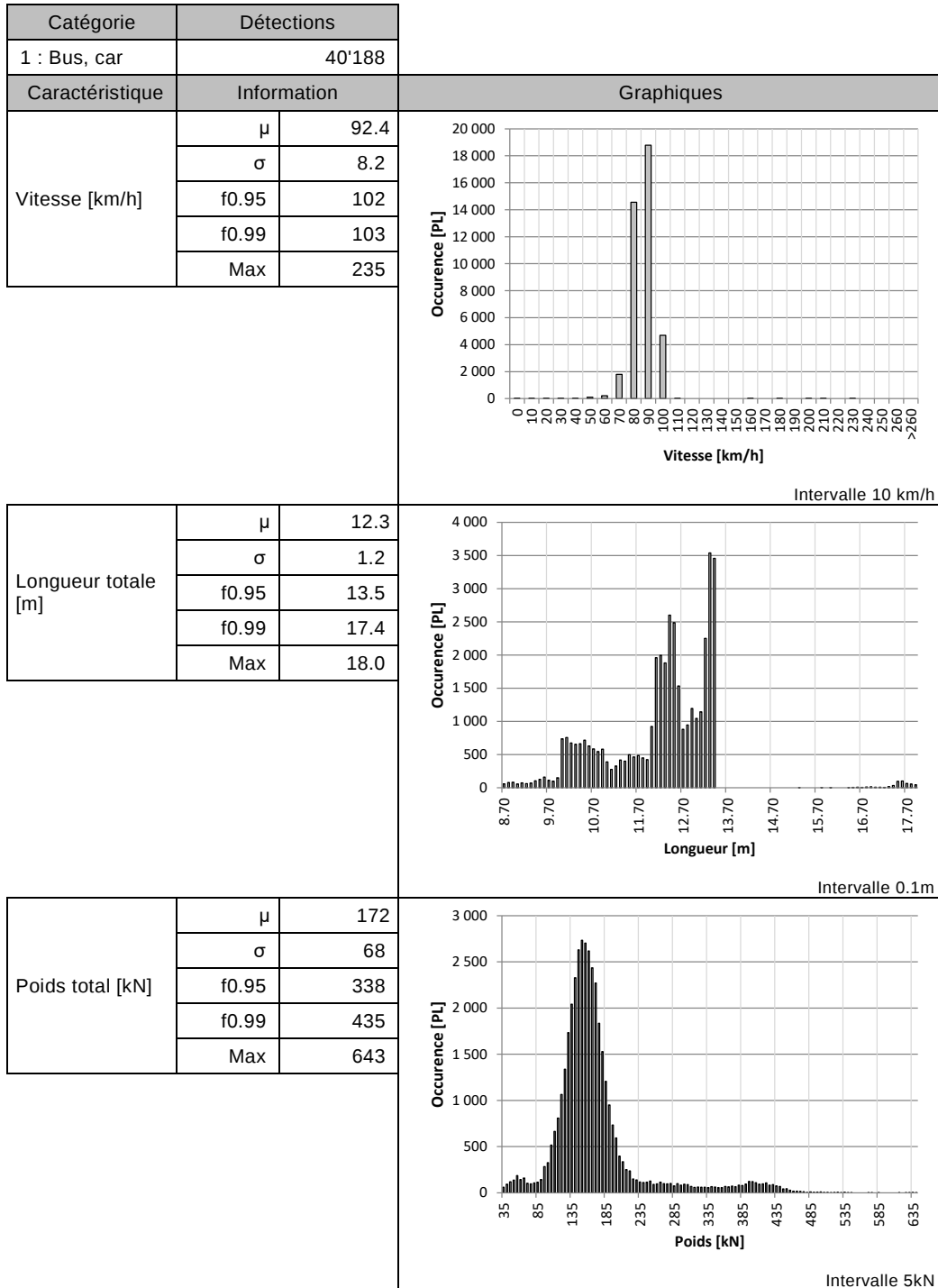
4.6 Tendance pour l'estimation du taux d'accroissement annuel

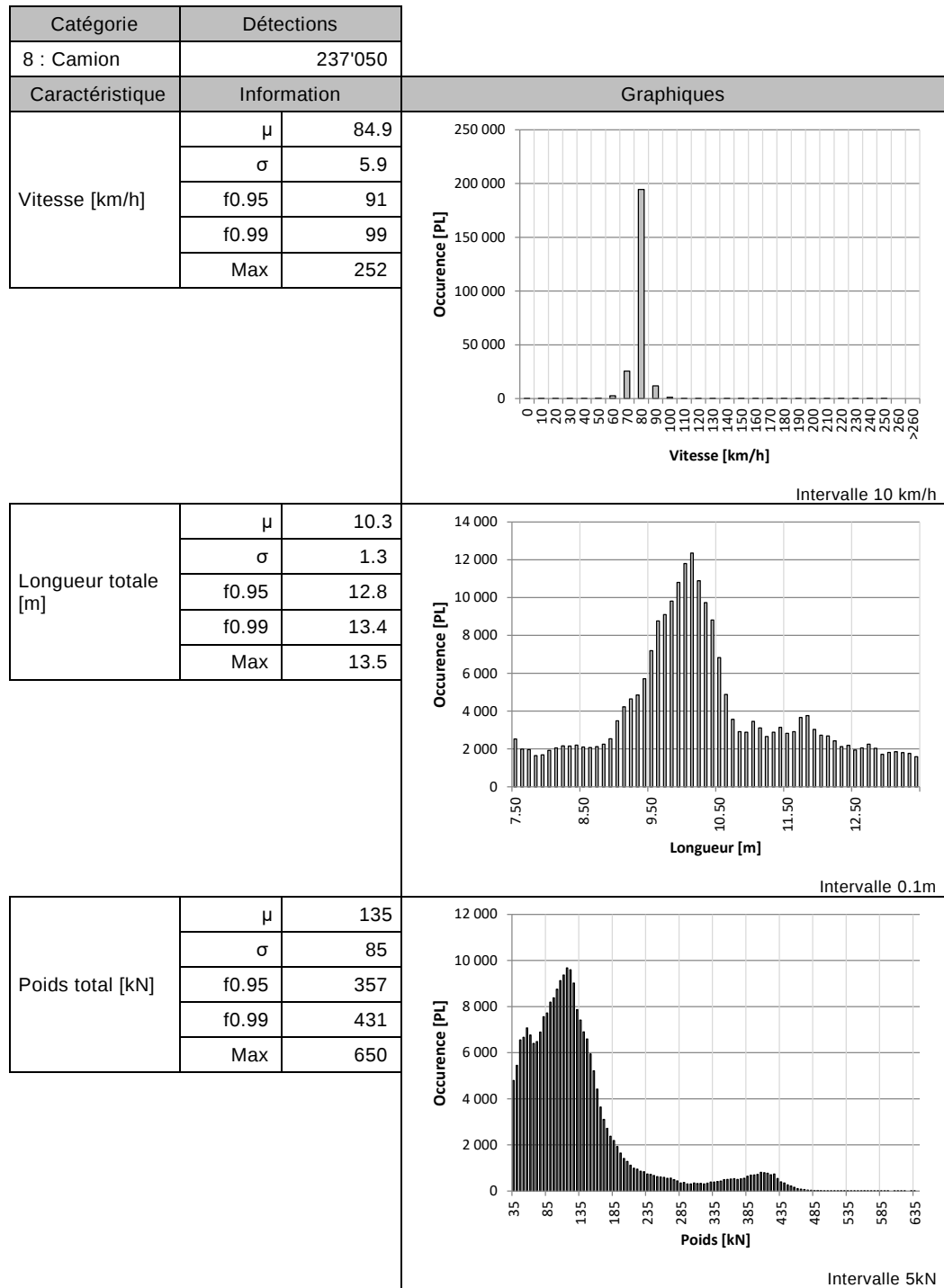
Tendance pour l'estimation du taux d'accroissement annuel		
Direction 1 : Zürich	Direction 2 : Bâle	Sur la base de :
-	-	Nombre de détections
-	-	Masse totale
-	-	Trafic pondéral équivalent total W

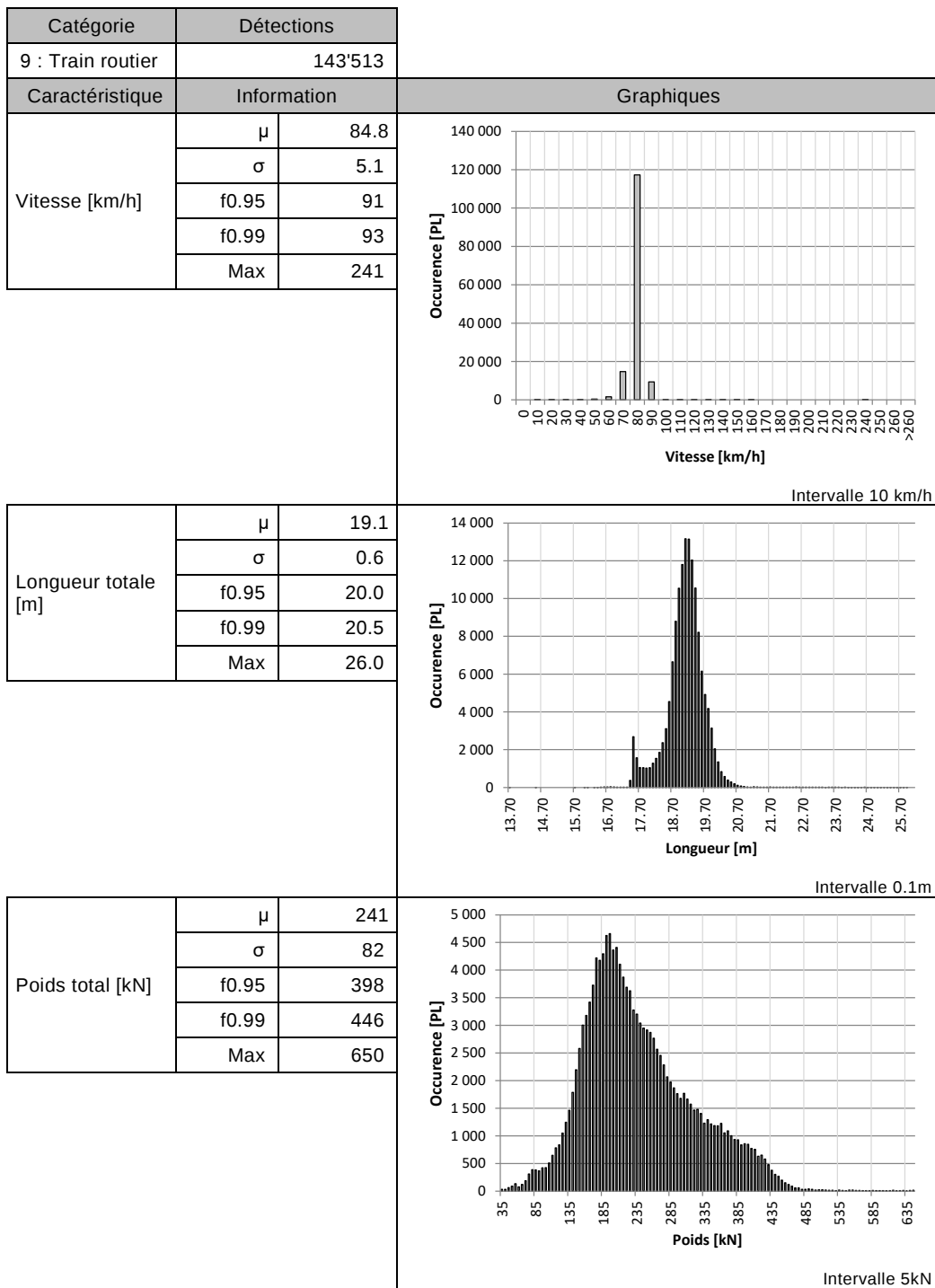
Non-définissable en raison de l'arrêt partiel de la station 427 (Voie 2) et des incohérences relevées.

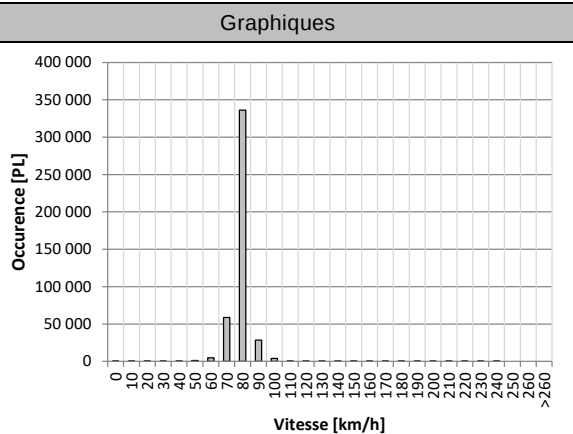
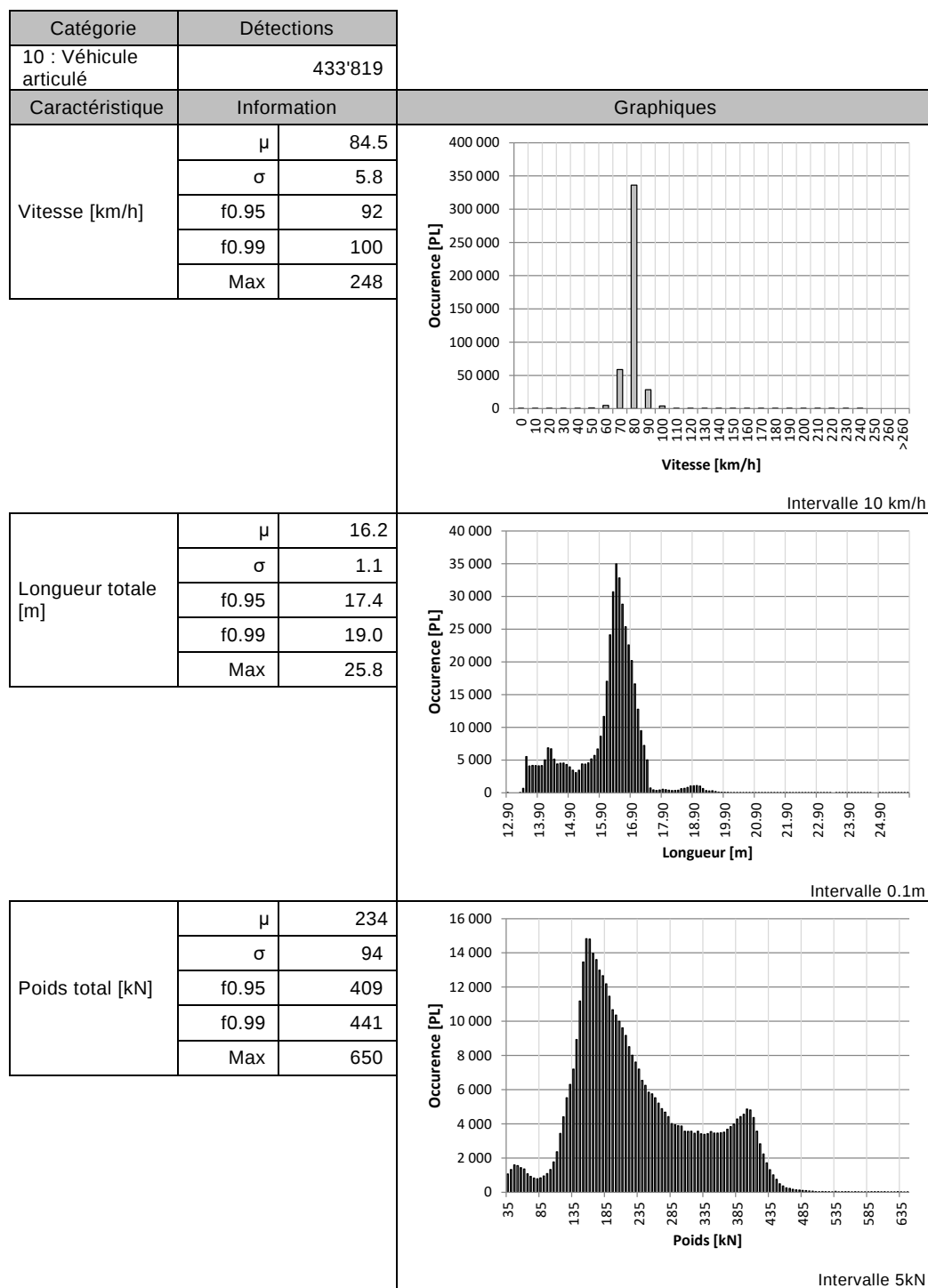
5 Caractéristiques des poids lourds

5.1 Caractéristiques des catégories de poids lourds

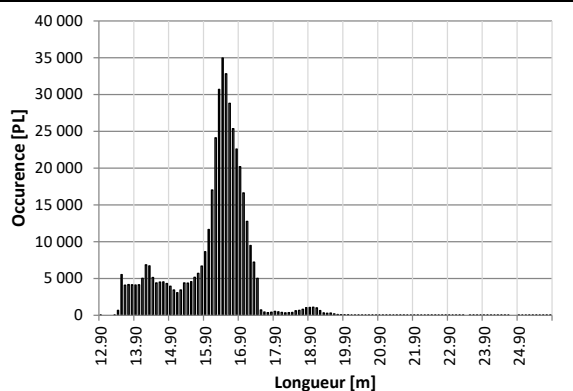




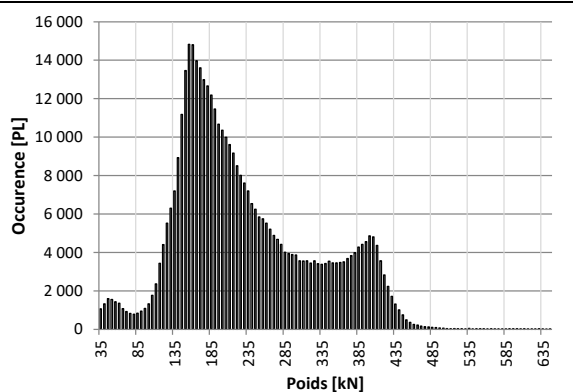




Intervalle 10 km/h



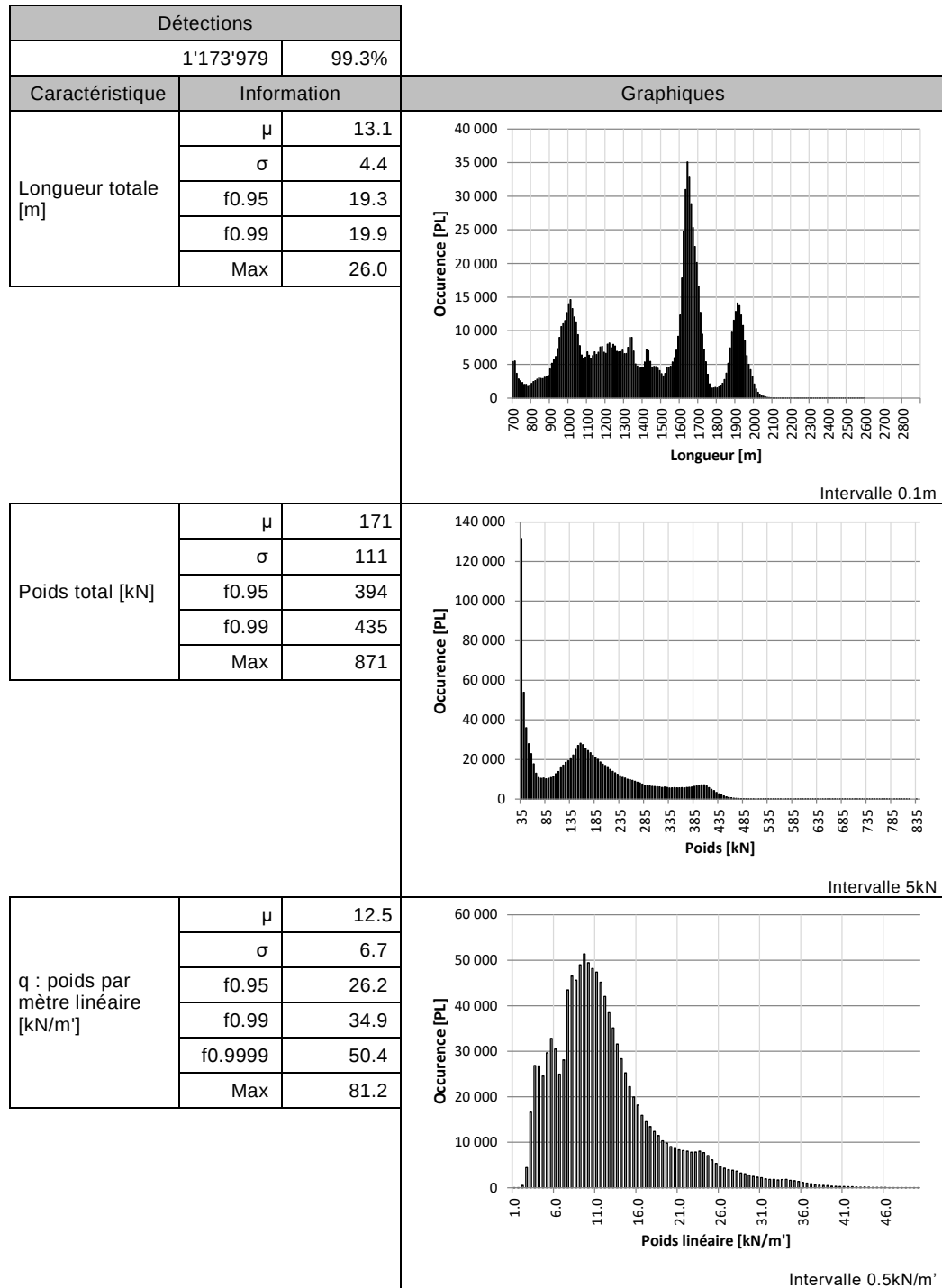
Intervalle 0.1m

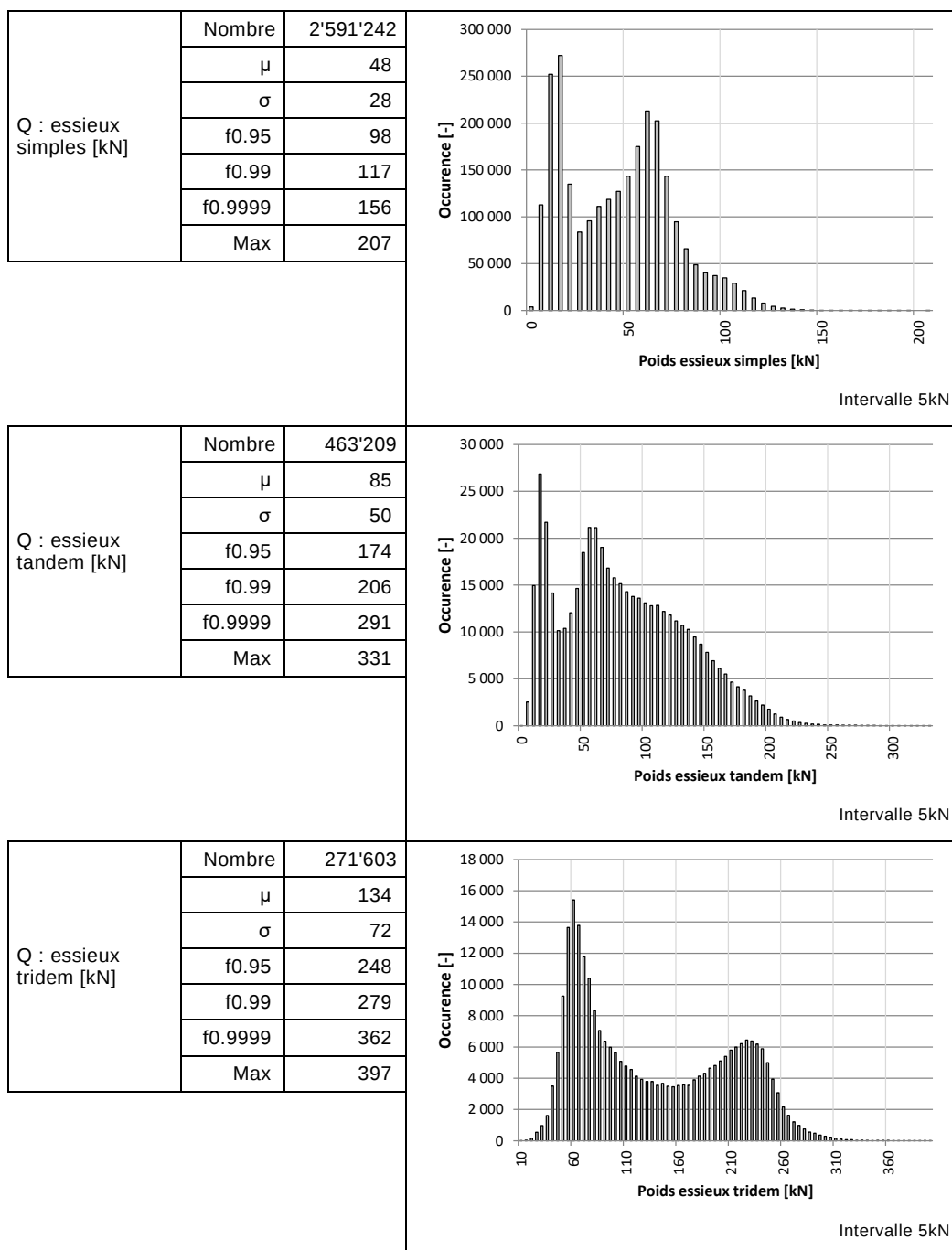


Intervalle 5kN

5.2 Caractéristiques globales de l'échantillon

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



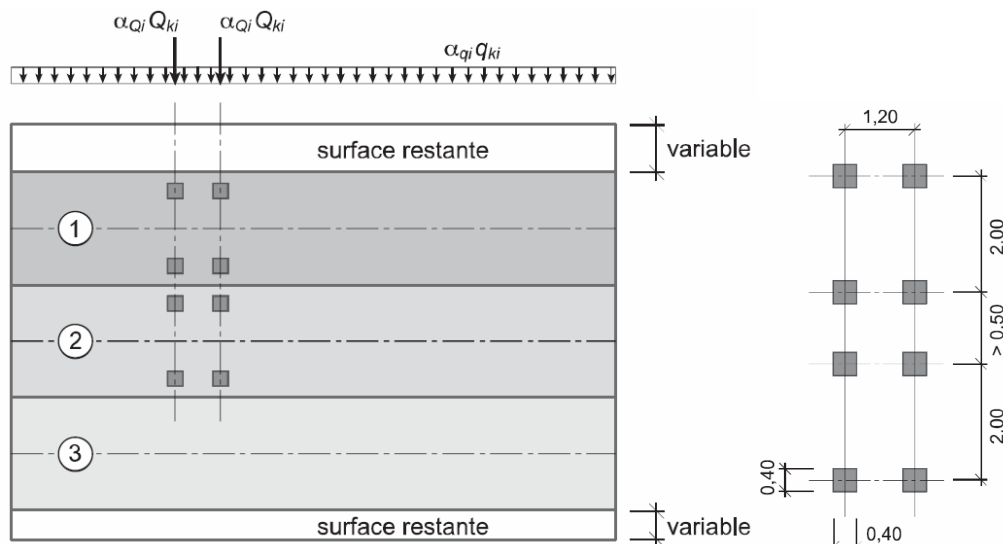


6 Modèle selon norme SIA 261

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

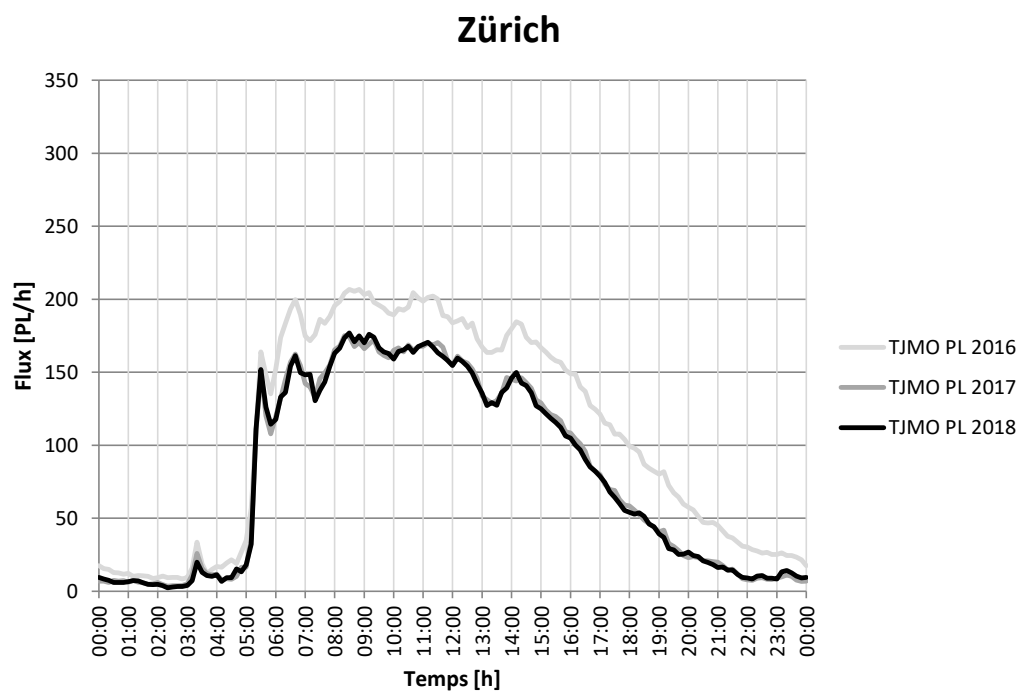
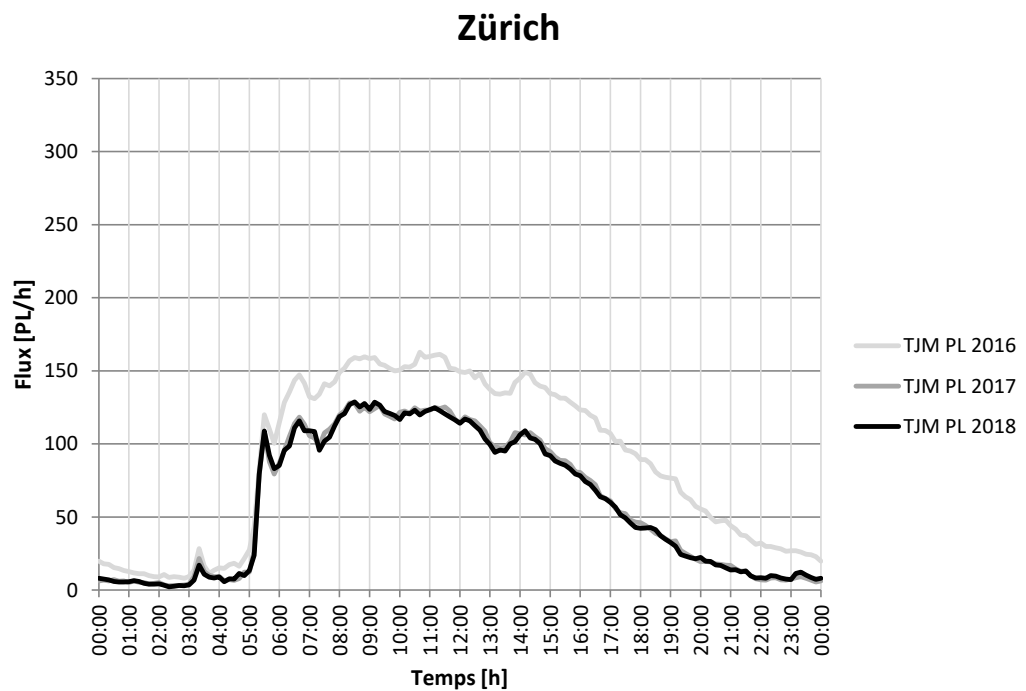
Charge concentrée Q					
Type d'essieu	Charge moy. [kN]	Charge moy. par axe [kN]	f0.95 [kN] (par axe)	f0.99 [kN] (par axe)	f0.9999 [kN] (par axe)
Simple	48	48	98	117	156
Tandem	85	42	174 (87)	206 (103)	291 (145)
Tridem	134	45	248 (83)	279 (93)	362 (121)

6.1.2 Charge répartie q

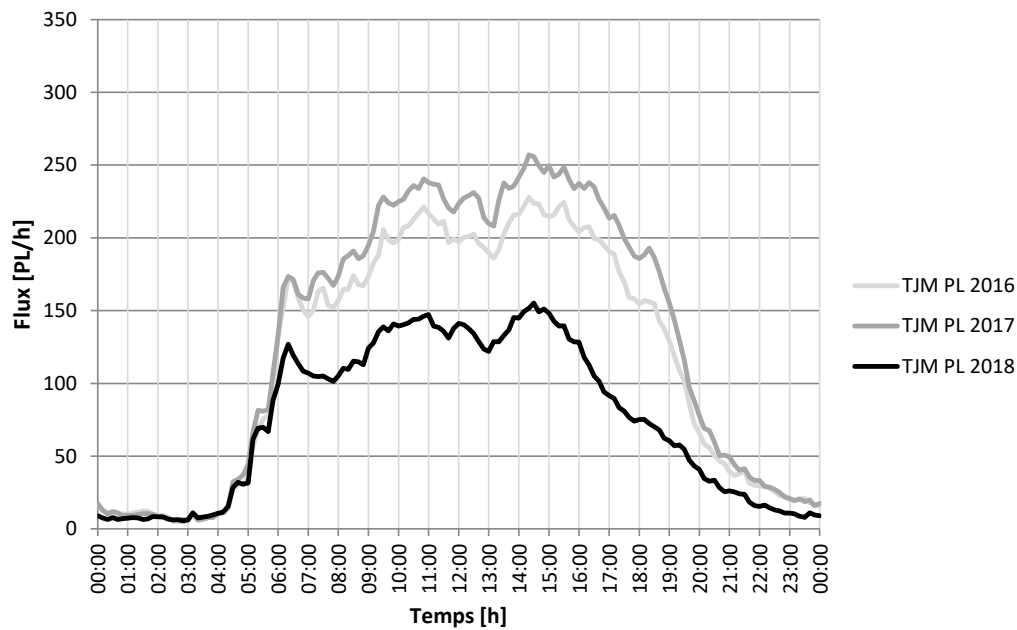
Charge répartie q				
Caractéristique	Charge moy.	f0.95	f0.99	f0.9999
Poids par mètre linéaire [kN/m]	12.5	26.2	34.9	50.4
Poids par surface (largeur 3 m) [kN/m²]	4.2	8.7	11.6	16.8

7 Tendances

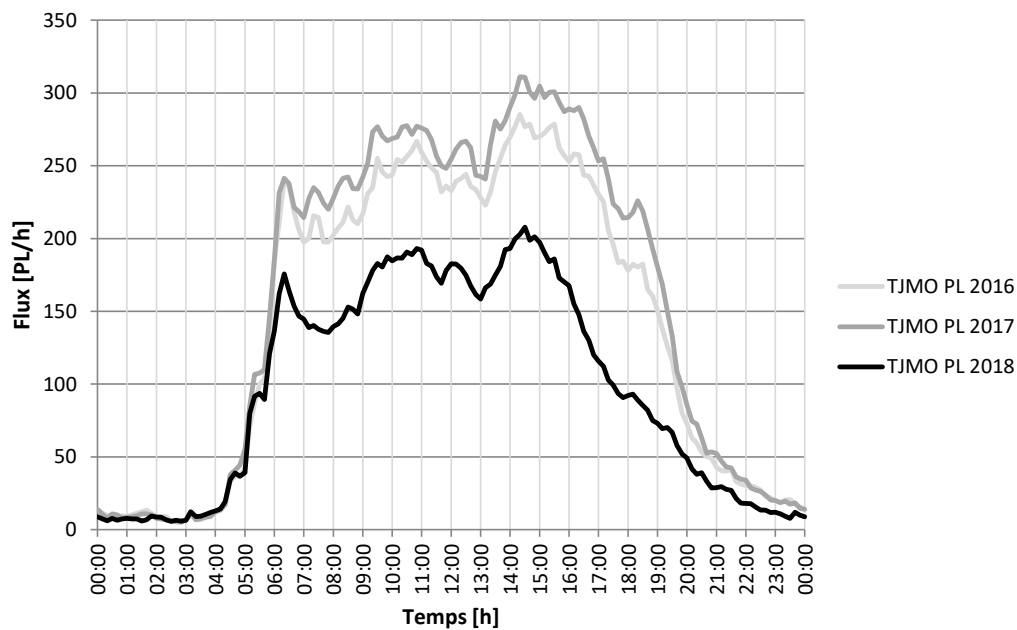
7.1 Evolution de la répartition horaire annuelle



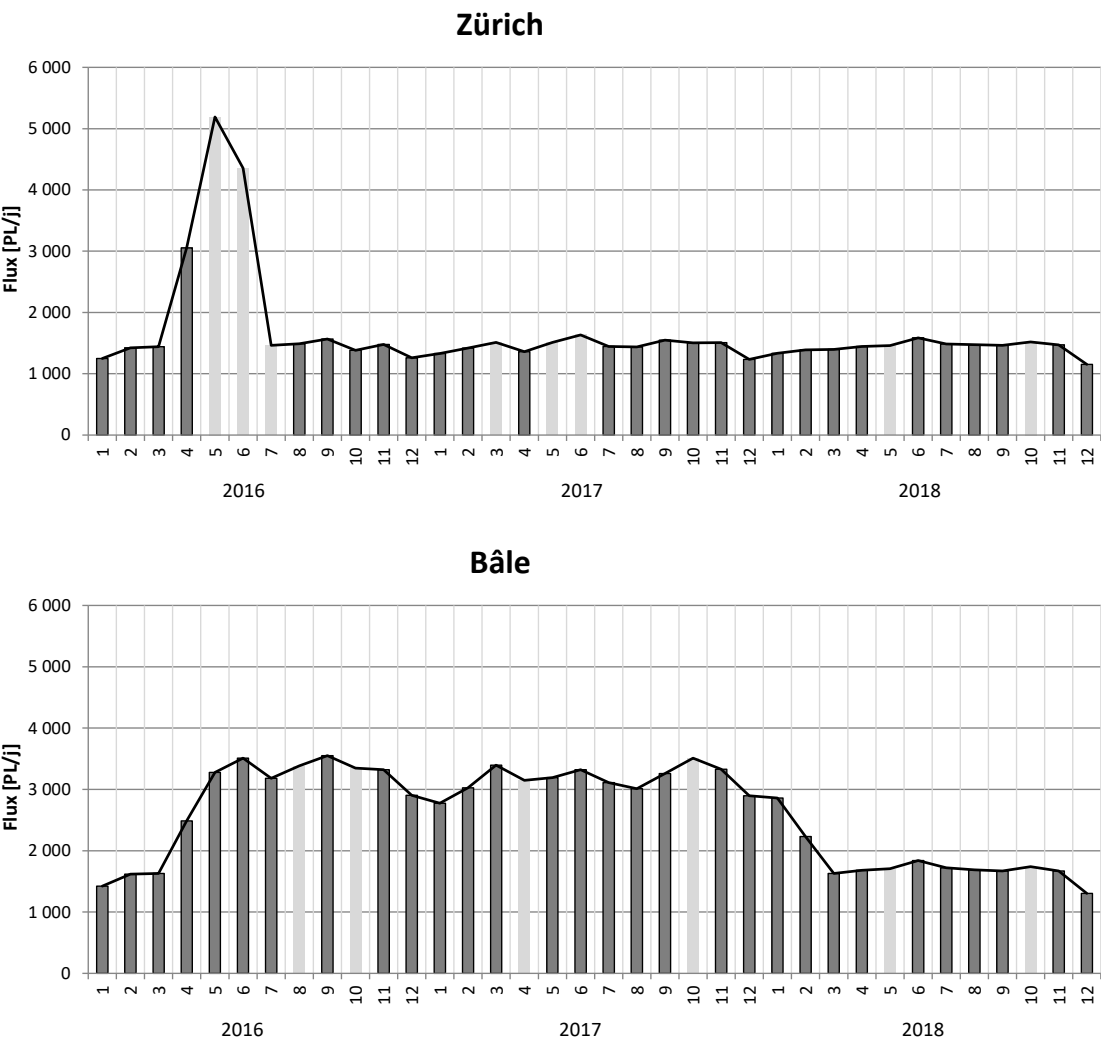
Bâle



Bâle



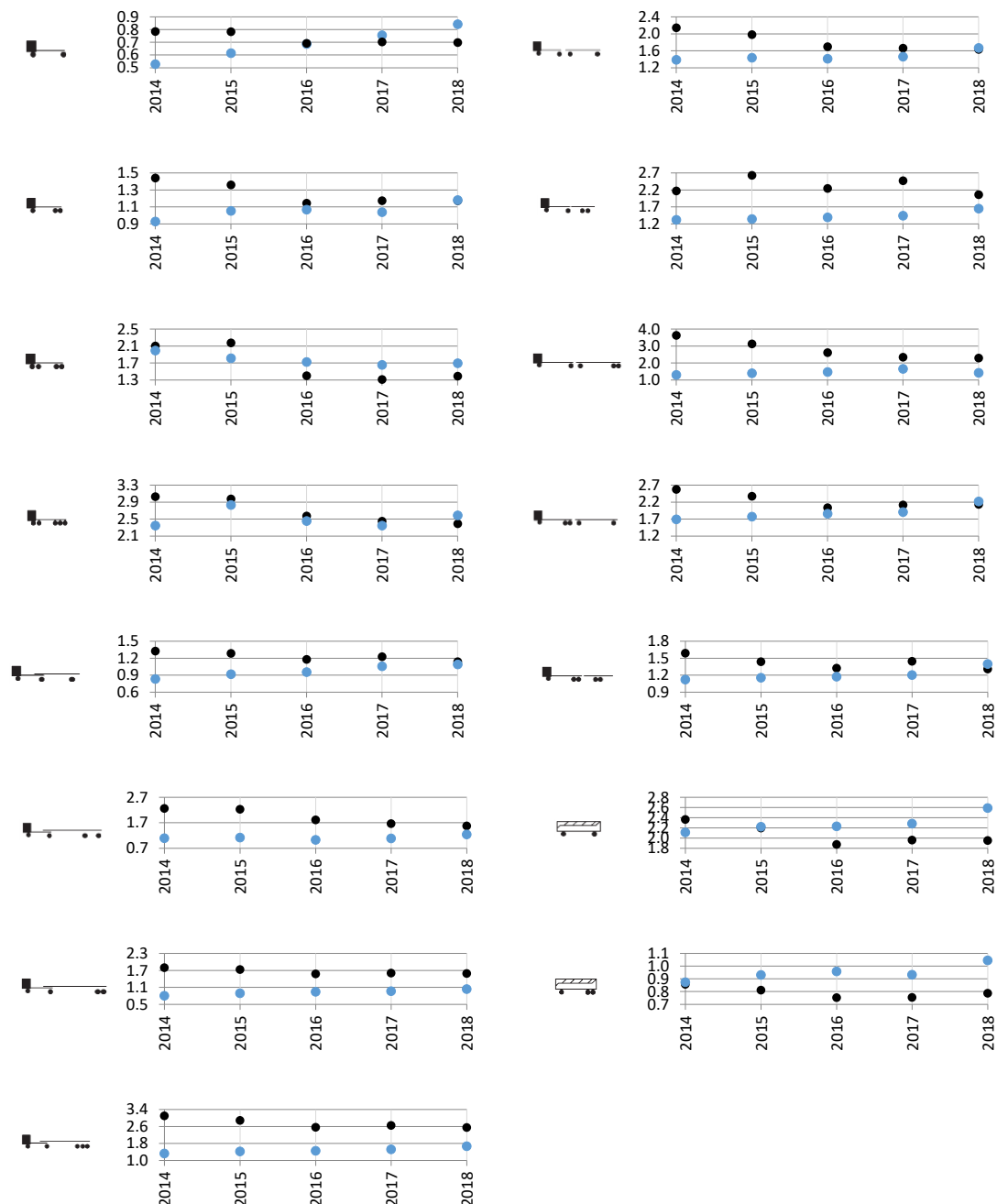
7.2 Evolution de la détection par mois



7.3 Evolution du modèle de la norme SN 640 320

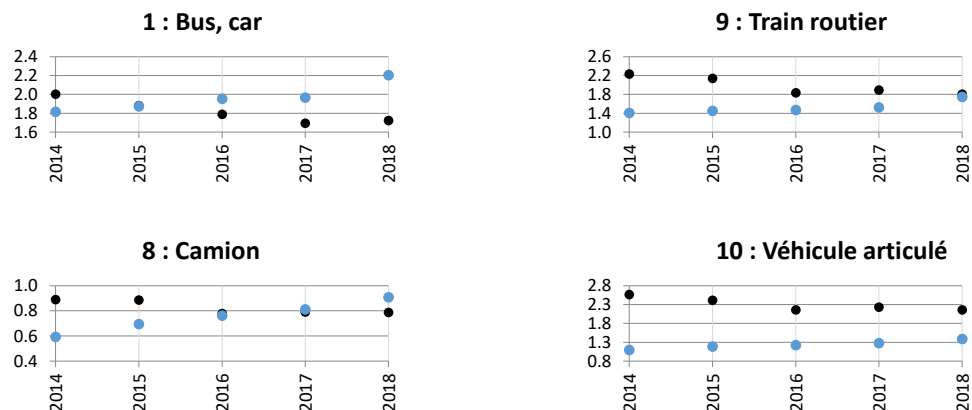
Sont considérées dans ce chapitre uniquement les chaussées souples et semi-rigides.

7.3.1 Evolution des facteurs d'équivalence par classes de véhicules



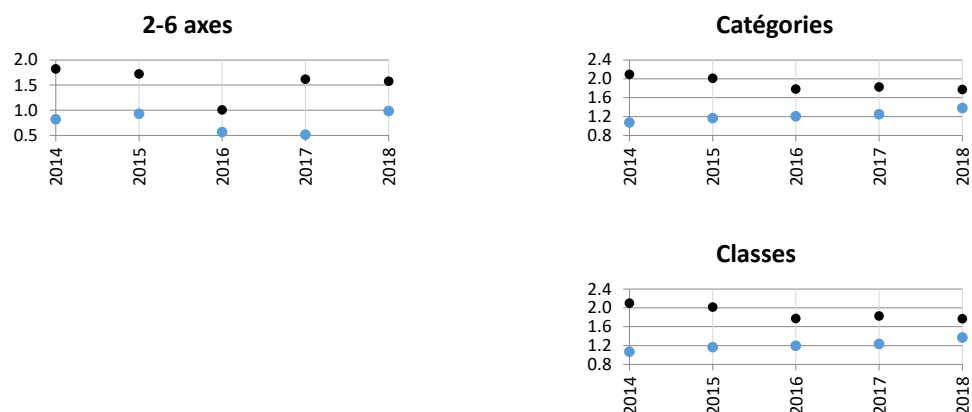
Noir : Direction Zürich ; Bleu : Direction Bâle.

7.3.2 Evolution des facteurs d'équivalence par catégories de véhicules



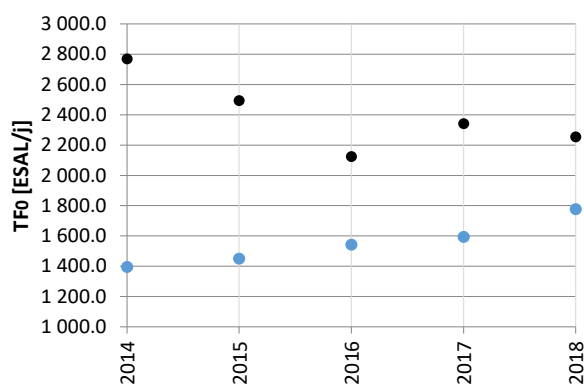
Noir : Direction Zürich ; Bleu : Direction Bâle.

7.3.3 Evolution du facteur d'équivalence moyen



Noir : Direction Zürich ; Bleu : Direction Bâle.

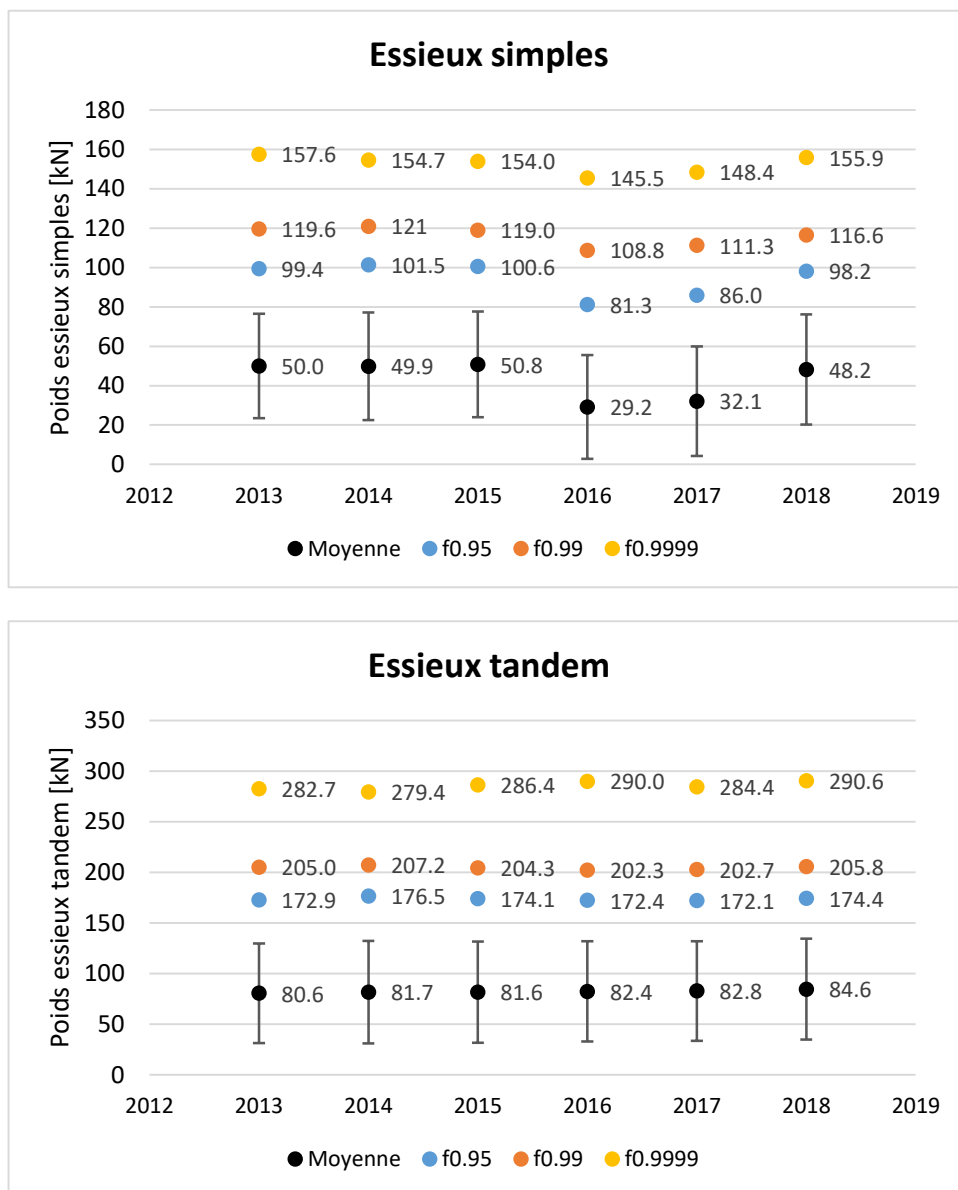
7.3.4 Evolution du trafic pondéral équivalent journalier

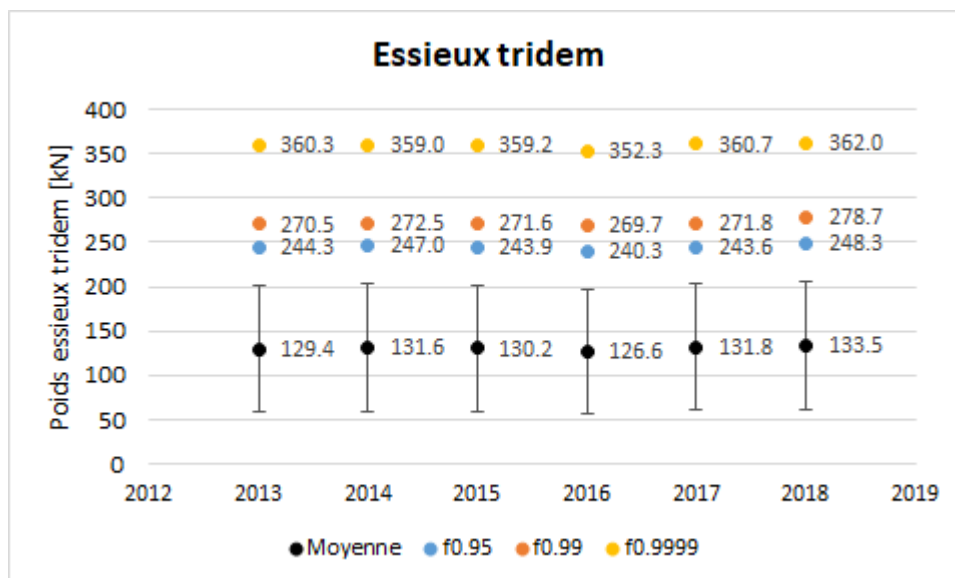


Noir : Direction Zürich ; Bleu : Direction Bâle.

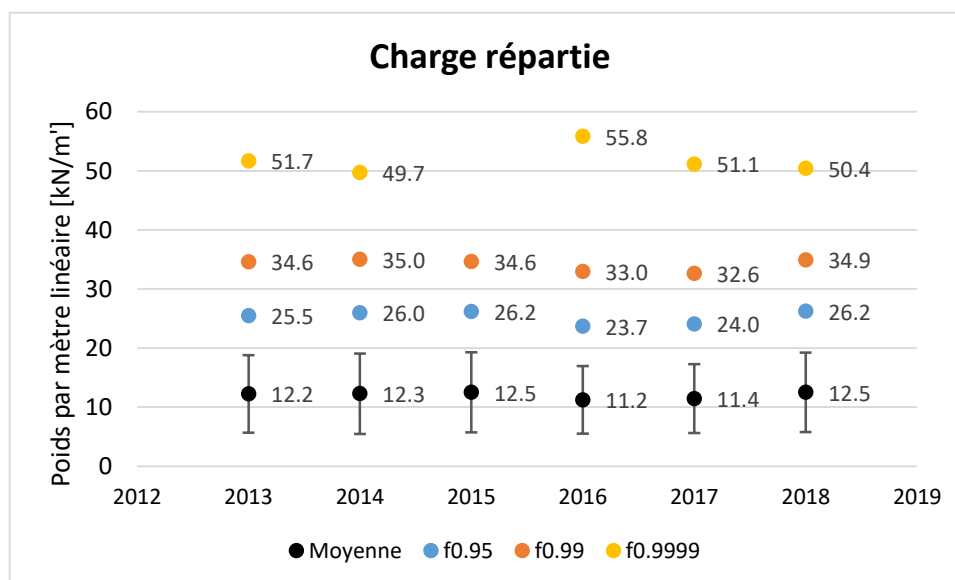
7.4 Evolution du modèle de la norme SIA 261

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 :	06.09.2017 – Direction Zürich Voie 1 06.09.2017 – Direction Bâle Voie 1	
Facteurs de corrections relevés :	Direction Zürich : 2.17% Direction Bâle : 6.22%	
Application du facteur de correction :	Direction Zürich : Oui Direction Bâle : Oui	
Niveau de confiance à la calibration :	Direction Zürich : Bon Direction Bâle : Très bon	
Données pouvant être utilisées pour référence :	Direction Zürich : - Direction Bâle : Fin 2017 – 2018	
Constations sur la base du traitement des données WIM		
Pertes de données :	~ 1 jour / 1 jour	
Exclusions :	0.89%	
Cohérence globale des valeurs :	Ecart mesurables	
Cohérence des tendances de la station :	Ecart mesurables	
Classification SWISS10, VT ≥ 3.5 to :	27.7%	
Silhouettes incohérentes :	34.3% dont 33.6% potentiellement dus à la classification SWISS10 0.7% d'autres incohérences	
Propositions		
La confiance dans les données de la station est satisfaisante, des écarts sont relevés. 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) (2017) « **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, Rapport n° 685*.
- [6] M.-A. Fénart, M. Ould-Henia, M. Delaby (2017) « **Actualisation des facteurs d'équivalence de la norme SN640320** », Office fédéral des routes OFROU, *Projet de recherche VSS 2015/411, Rapport n° 1606*.
- [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.