



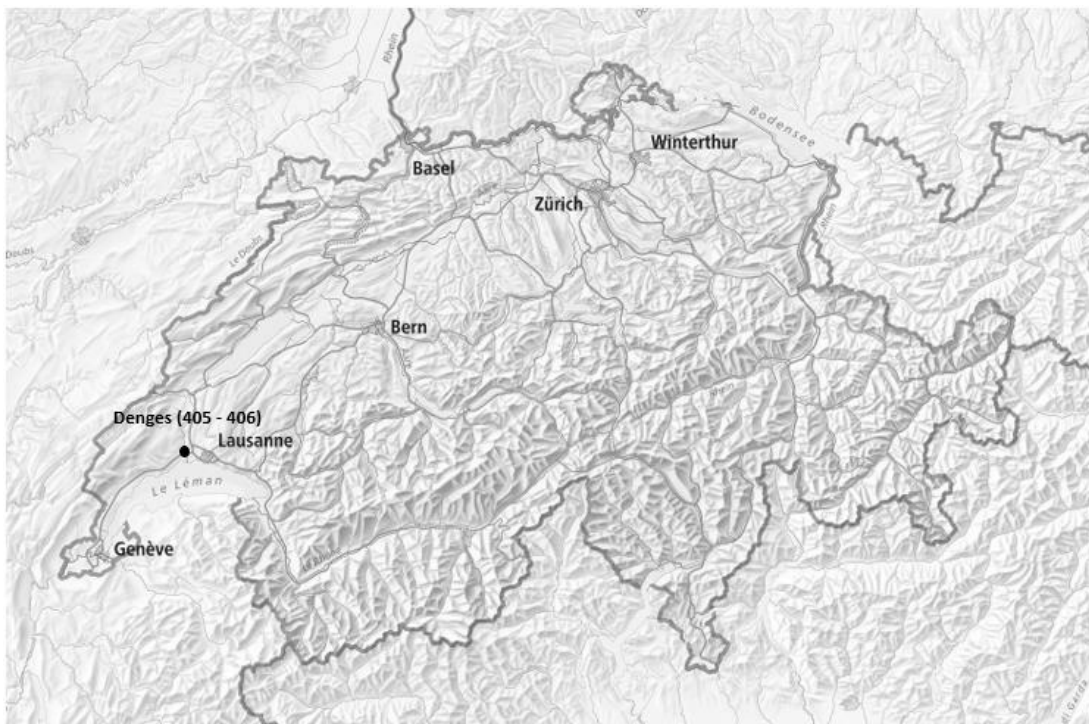
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Denges - 2014

Bearbeitung und Veröffentlichung der WIM-Daten



Ittigen, 30.11.2017

Impressum

**Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK**

Bundesamt für Strassen ASTRA

Abteilung Strassennetze

Verkehr & Innovation Management

Überwachung des Strassenverkehrs

Dokument

Dokument WIM_2014_405_406

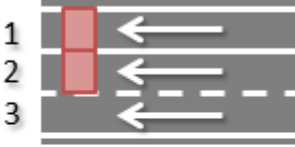
Version 1

Erschffen am 30.11.2017 – MAF

Inhaltsverzeichnis

	Impressum	2
1	Datenblatt.....	4
2	Integrität der Daten	5
3	Statistikbearbeitung.....	6
3.1	Jährliche Stundenaufteilung	6
3.2	Jährliche Stundenaufteilung HV (> 10 Tonnen)	7
3.3	Tägliche Stundenverteilung.....	8
3.4	Fahrzeugerkennung	10
3.4.1	Nach Monat	10
3.4.2	Nach Anzahl Achsen	11
3.4.3	Nach Klasse SWISS10	11
3.4.4	Nach Gewichtskategorie	12
3.4.5	Dominierender Umriss	12
4	Vorlage nach Norm SN 640 320	13
4.1	Aufteilung zwischen den Fahrspuren	13
4.1	Äquivalenzfaktor nach Fahrzeugklassen	13
4.2	Äquivalenzfaktor nach Fahrzeugkategorien.....	13
4.3	Mittlerer Äquivalenzfaktor.....	14
4.4	Aktuelle äquivalente Verkehrslastklasse nach SN 640 324.....	14
4.5	Tendenz für die Schätzung der jährlichen Zuwachsrates	14
5	Charakteristik der Lastwagen	15
5.1	Charakteristik der Lastwagen-Kategorien.....	15
5.2	Globale Charakteristik der Proben	19
6	Vorlage nach Norm SIA 261	21
6.1	Vorlage der Last 1 nach SIA 261	21
6.1.1	Konzentrierte Last Q	21
6.1.2	Verteilte Last q	21
7	Tendenz.....	22
7.1	Entwicklung der jährlichen Stundenaufteilung	22
7.2	Entwicklung der Erkennung nach Monat	24
7.3	Entwicklung der Vorlage der Norm SN 640 320	25
7.3.1	Entwicklung der Äquivalenzfaktoren nach Fahrzeugklasse	25
7.3.2	Entwicklung der Äquivalenzfaktoren nach Fahrzeugkategorie	26
7.3.3	Entwicklung des mittleren Äquivalenzfaktors	26
7.3.4	Entwicklung der täglichen äquivalenten Verkehrslast.....	26
7.4	Entwicklung der Vorlage der Norm SIA 261	27
7.4.1	Entwicklung der Quantile der konzentrierten Last Q.....	27
7.4.2	Entwicklung der Quantile der verteilten Last q.....	28
8	Vertrauensebene	29
	Bibliografie.....	30

1 Datenblatt

Station	Kanton	RN	N° ASTRA	Filiale	UT	Richtung	Spur
Denges	VD	A1	405 / 406	F1	II	2	2x3
Situation							
406 : Richtung Genf  405 : Richtung Lausanne 							
Speicherung							
Art der Datei :			Tägliche Datei				
Format der Datei :			NoASTRAJAHRMONATTAG.erweiterng				
Ausbau der Datei :			*.V00, *.V01				
Filter Gewicht Fahrzeug :			> 2994 kg				
Einteilung SWISS :			SWISS10				

Datendatei	
Fehlende tägliche Dateien	01.01.2014 – 15.10.2014 (405)
Potentieller Datenverlust	16.10.2014 – 00 : 00 bis 15 : 20 (405) 03.12.2014 – 22 : 51 bis 00 : 00 (405) 04.12.2014 – 00 : 00 bis 05 : 42 (405) 29.01.2014 – 01 : 14 bis 01 : 20 (406) 09.05.2014 – 01 : 29 bis 00 : 00 (406) 17.07.2014 – 01 : 57 bis 02 : 02 (406) 30.09.2014 – 07 : 13 bis 07 : 18 (406) 23.12.2014 – 05 : 28 bis 05 : 33 (406)
<i>Besonderer Anlass</i>	
<i>Entscheide</i>	
<i>Erkenntniss</i>	
Name der Datei :	2014_405_concat.log ; 2014_406_concat.log ;
Anzahl Speicherung :	143'844 (405) ; 751'307 (406)
Anzahl effektiver Tage :	76.1 (405) ; 364.0 (406)

2 Integrität der Daten

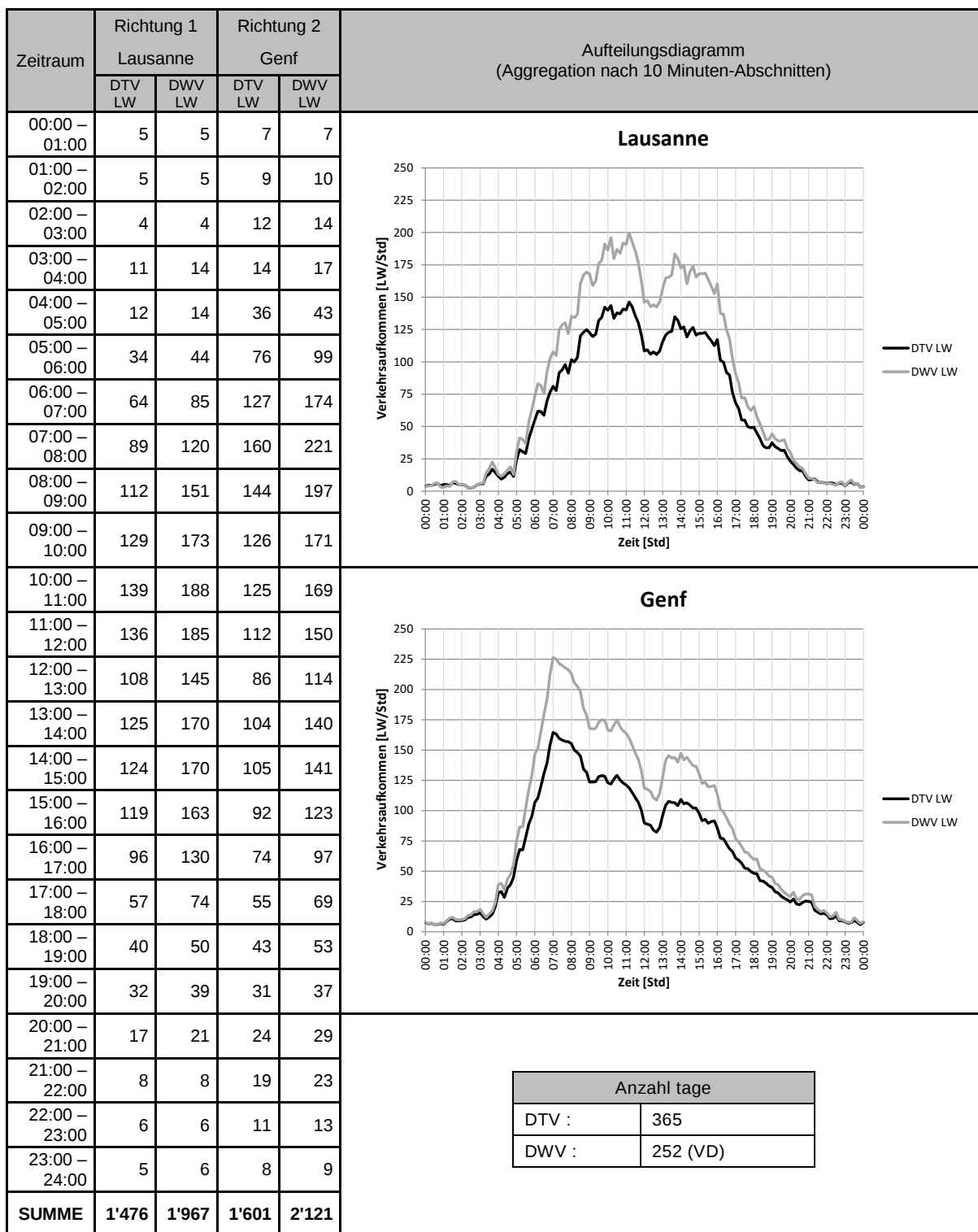
Referenzdokument : [5] [6] [7] [8] [9] [10] [11]

Datenfilter (Vorgehensweise Schritt nach Schritt)	
1)	Fahrzeuge unter 3.5 Tonnen (124'227 Einträge).
2)	119'009 Einträge Richtung D1 (405). 128 Einträge Richtung D2 (405). 600'620 Einträge Richtung D1 (406). 823 Einträge Richtung D2 (406).
3)	Gesamtlänge nichtig (163 Einträge).
4)	Gesamtlänge über 26.00m (6'408 Einträge).
5)	Gewicht nichtig auf einer der Achsen (91 Einträge).
6)	Abstand unter 60cm (16'708 Einträge).
7)	Gesamtgewicht über 65 Tonnen (385 Einträge, ohne mobile Kräne).
8)	Gewicht auf einer Achse über 18 Tonnen (38 Einträge, ohne mobile Kräne).
9)	Gesamtlänge unter 4.00m (442 Einträge).
<i>Entscheide</i>	
1)	Ausschluss. (2014_405_406_u3500.log).
2)	Ausschluss der Richtungsspeicherungen D2.
3)	Ausschluss.
4)	Ausschluss.
5)	Ausschluss.
6)	Ausschluss.
7)	Ausschluss..
8)	Ausschluss.
9)	Ausschluss.
<i>Datei</i>	
Name der Datei der Statistikbearbeitung	2014_405_406.log
Anzahl Einträge :	695'394
Name der Ausschlussdatei :	2014_405_406_exclus.log
Anzahl Einträge :	25'186

Auf einer Gesamtmenge von 895'151 Einträgen, wurden 174'571 aufgrund ihrer Zugehörigkeit den leichten Fahrzeugen (< 3.5 Tonnen) getrennt und 25'186 Einträge (3.5%) wurden aufgrund ihrer potentieller Unstimmigkeit mit den Daten ausgeschlossen.

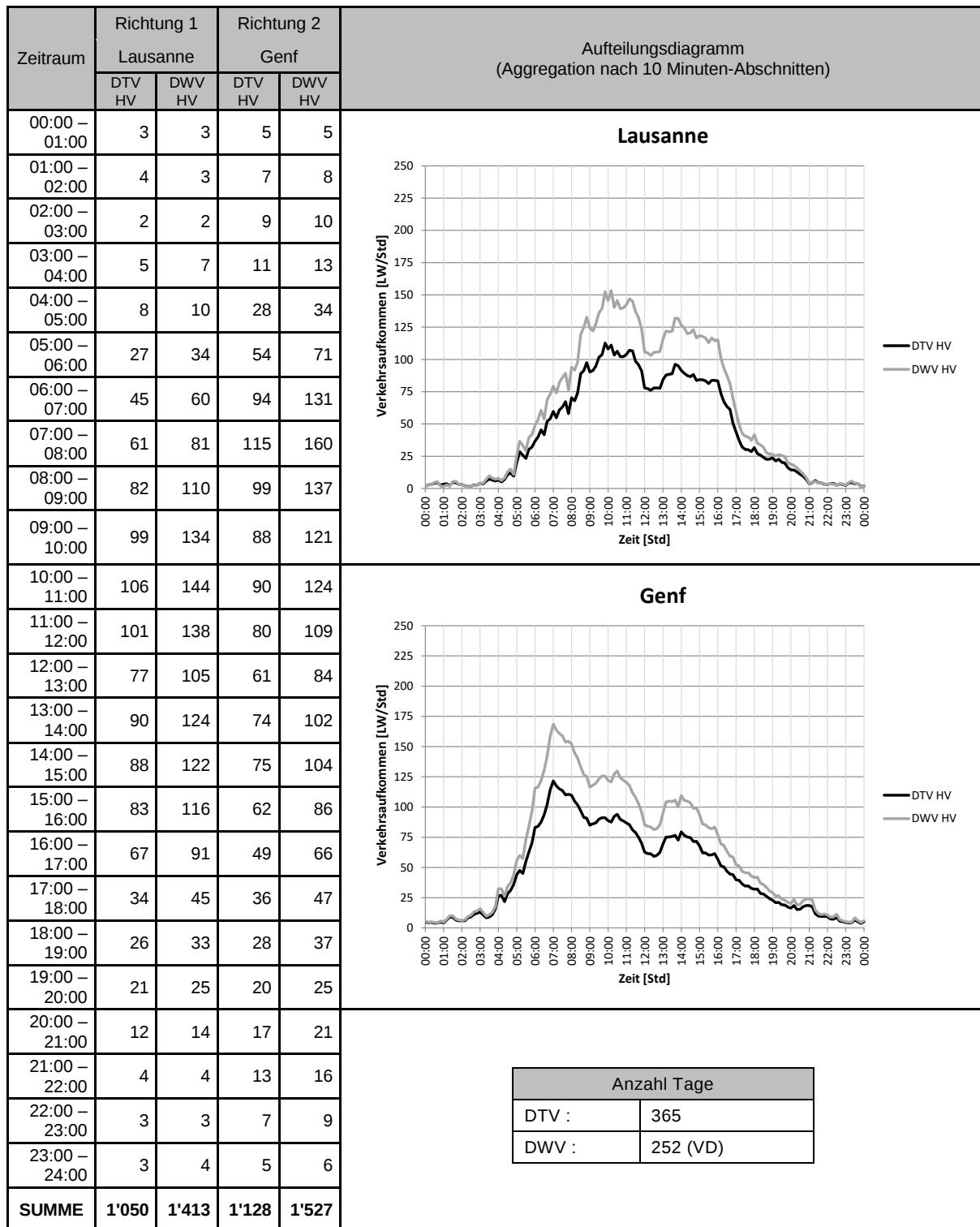
3 Statistikbearbeitung

3.1 Jährliche Stundenaufteilung



Bemerkung : Die Berechnung der Stundenaufteilungen zieht die Integrität der Daten in Betracht (fehlende Tage und Datenverluste).

3.2 Jährliche Stundenaufteilung HV (> 10 Tonnen)

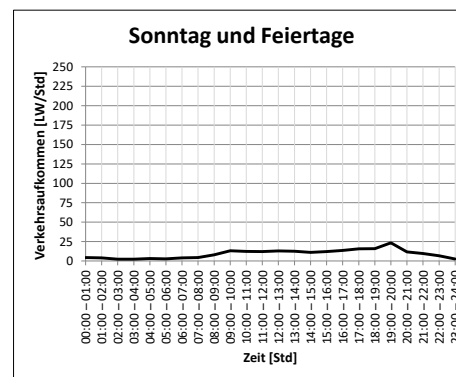
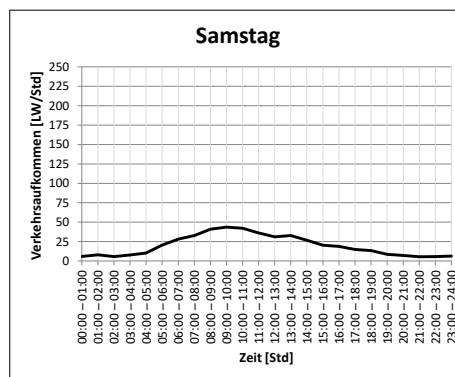
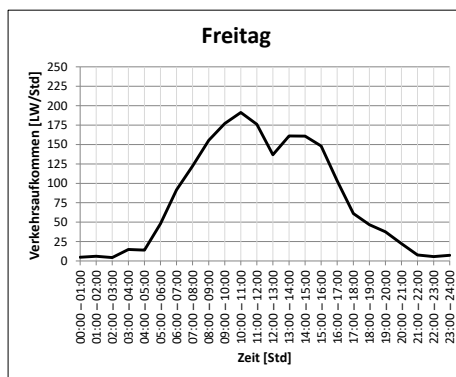
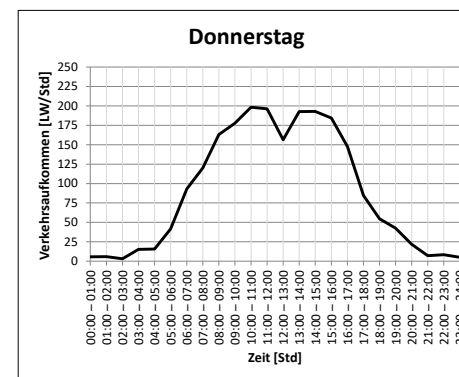
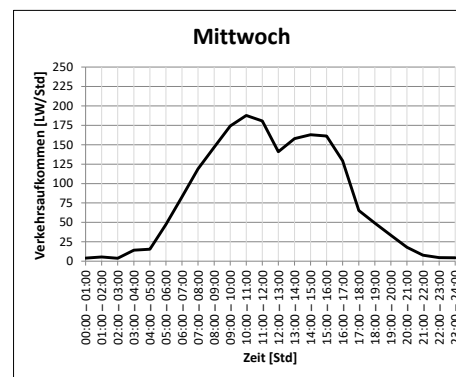
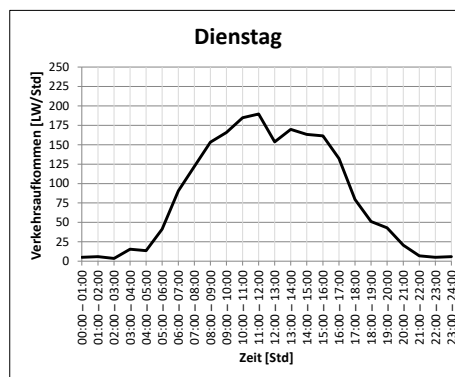
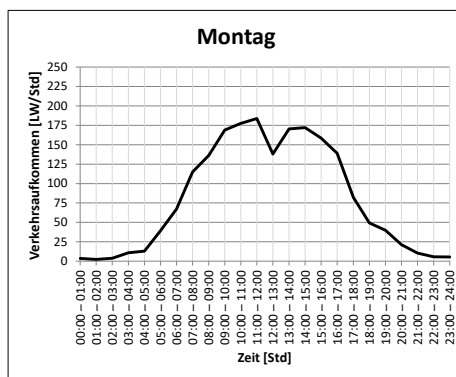


Bemerkung : Die Berechnung der Stundenaufteilungen zieht die Integrität der Daten in Betracht (fehlende Tage und Datenverluste).

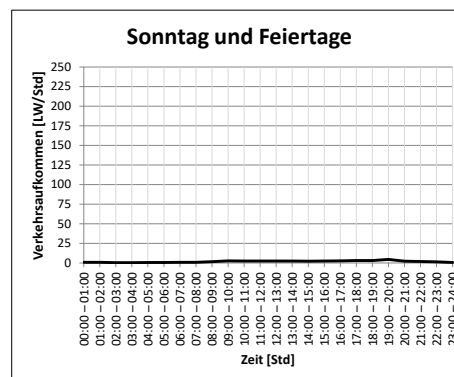
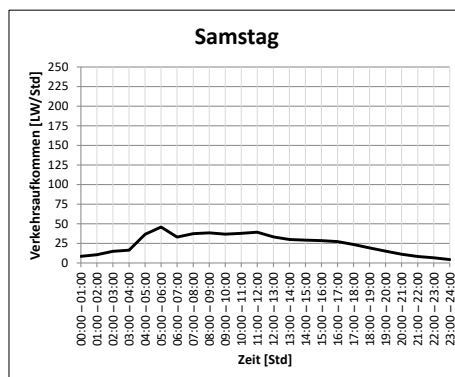
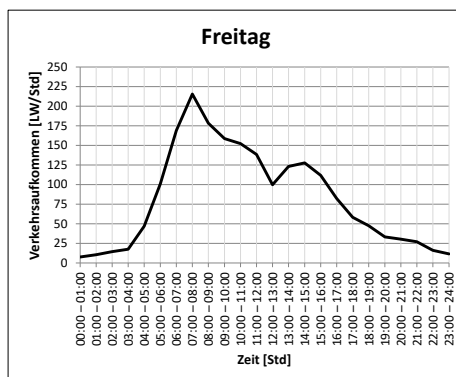
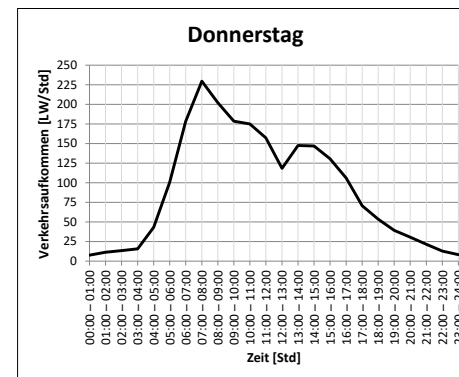
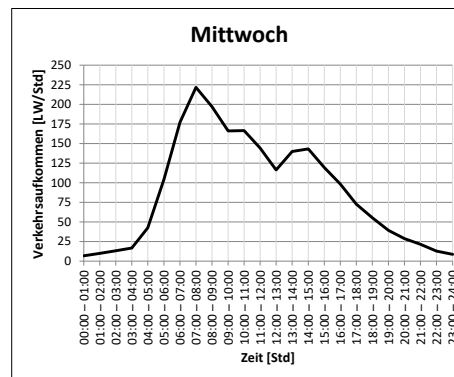
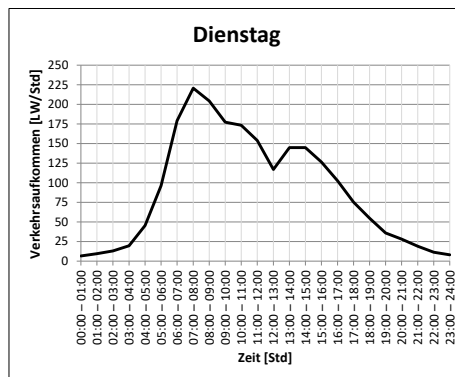
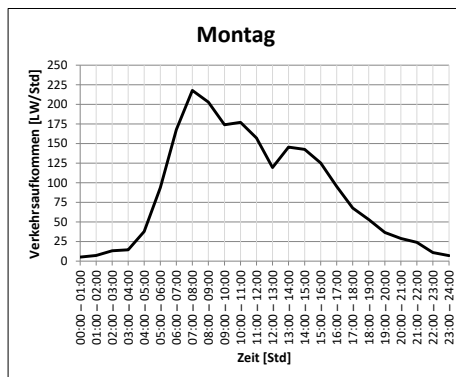
3.3 Tägliche Stundenverteilung

Tage	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag und Feiertage
Anzahl (VD)	49	52	52	49	50	52	61

Richtung 1 : Lausanne (Aggregation nach Stunde)



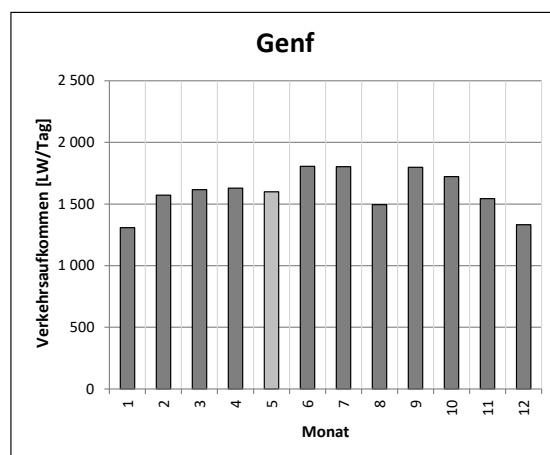
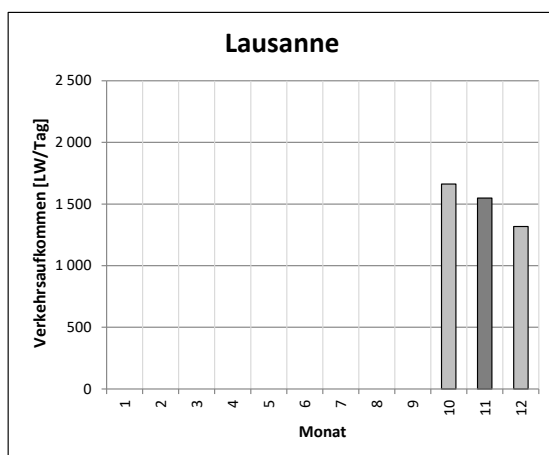
Richtung 2 : Genf (Aggregation nach Stunde)



3.4 Fahrzeugerkennung

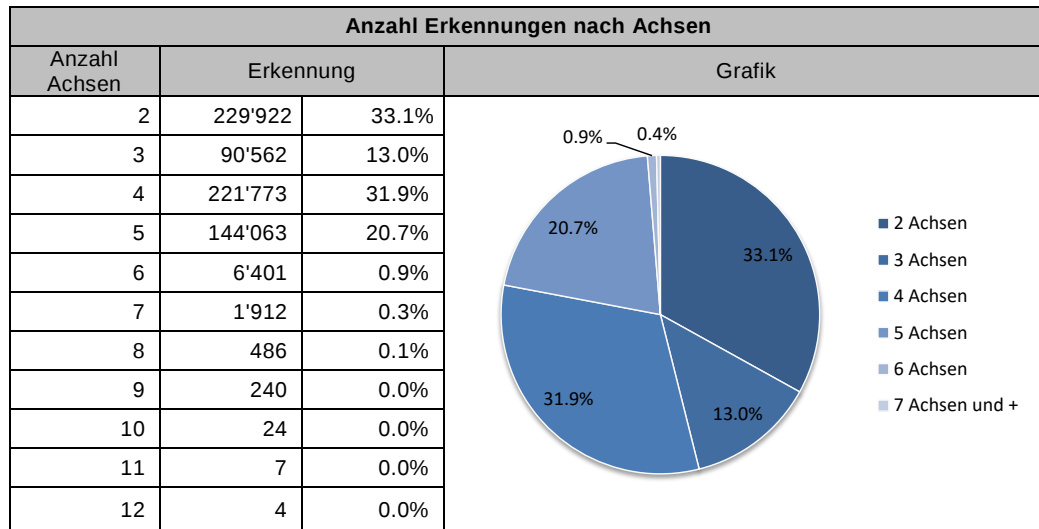
3.4.1 Nach Monat

Anzahl Erkennungen nach Monat		
Monat	Richtung 1 : Lausanne	Richtung 2 : Genf
Januar	-	40'573
Februar	-	44'023
März	-	50'109
April	-	48'885
Mai	-	48'138
Juni	-	54'151
Juli	-	55'866
August	-	46'324
September	-	53'929
Oktober	25'585	53'365
November	46'425	46'288
Dezember	40'455	41'278



Bemerkung: Die Berechnung der monatlichen Aufteilungen zieht die Integrität der Daten in Betracht (Fehlende Tage und Datenverluste). Oktober und Dezember (405), Mai (406): Erkennung nicht geschätzt, tägliche Werte geschätzt.

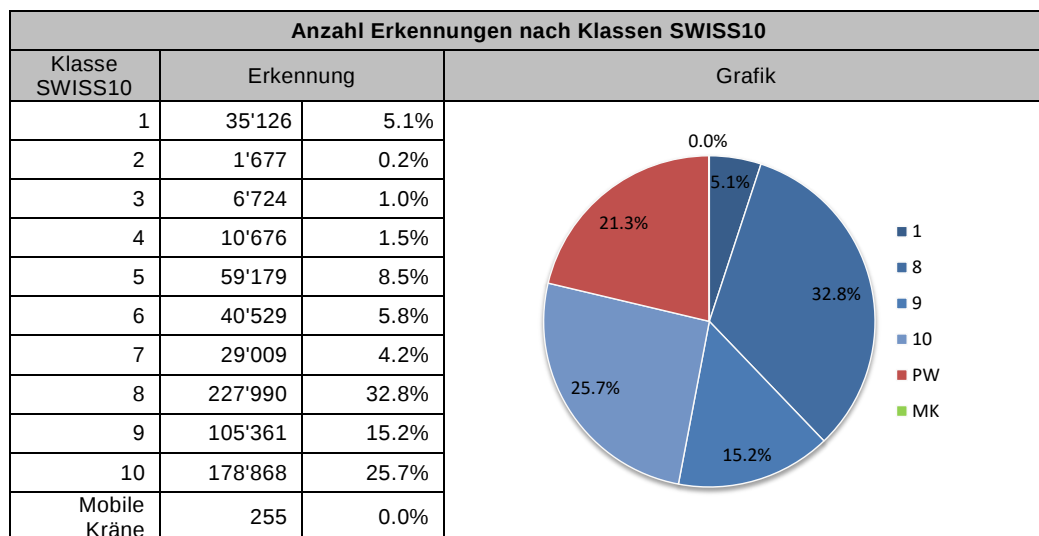
3.4.2 Nach Anzahl Achsen



3.4.3 Nach Klasse SWISS10

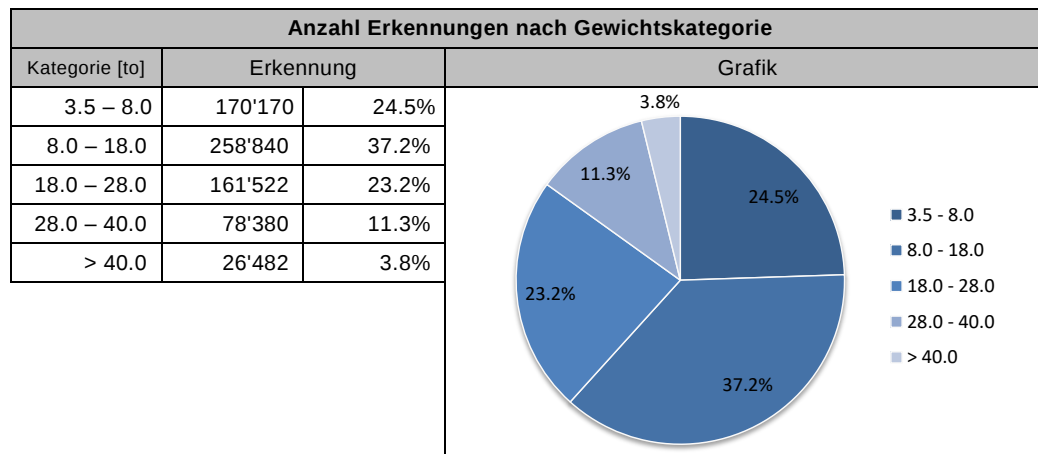
Fahrzeugklassen Swiss 10 [4]

Erfassung der Klassen nach Schema «Swiss 10 »	Erfassung für die Schweizerische Strassenverkehrszählung (SSVZ)	Erfassung für das Verkehrsmanagement
2 : Motorrad	2 : Motorrad	1 : PW-ähnliche Fahrzeuge (Fahrzeuge < 3.5 t)
3 : Personenwagen	3 : Personenwagen	
4 : Personenwagen mit Anhänger		
5 : Lieferwagen	4 : Lieferwagen	
6 : Lieferwagen mit Anhänger		
7 : Lieferwagen mit Auflieger		
1 : Bus, Reisebus	1 : Bus, Reisebus	2 : LKW-ähnliche Fahrzeuge (Fahrzeuge > 3.5 t)
8 : Lastkraftwagen	5 : Lastkraftwagen	
9 : Lastenzug	6 : Lastenzug + Sattelzug	
10 : Sattelzug		



On constate Wir stellen fest, dass 147'794 Einträge (Klasse 2 bis 7, 21.3%) der Kategorie der leichten Fahrzeuge untergeordnet wurden, diese jedoch, deren Einträge nach, unter den schweren Fahrzeugen eingeordnet werden sollten.

3.4.4 Nach Gewichtskategorie



3.4.5 Dominierender Umriss

Gemäss [6] : « Wird als dominierende Klasse des Lastwagenverkehrs beschrieben, jeder Umriss, dessen Anteil sich auf über 1% der gesamten Anzahl Lastwagen erhebt »

Dominierender Umriss					
Konfiguration		Umriss	SWISS10	Erkennung	
S/S	0 - - - - 0		8	135'971	19.6%
S/S/Tr	0 - - - - 0 + - - - - 000		10	78'598	11.3%
S/S	Unschlüssig			67'800	9.7%
S/S/Ta	0 - - - - 0 + - - - - 00		10	65'438	9.4%
S/S/Ta	Unschlüssig			46'803	6.7%
S/S/S/S	0 - - - - 0 + 0 - - - - 0		9	42'257	6.1%
Ta/Ta	00 - - - 00		8	38'862	5.3%
S/Ta	0 - - - - 00		8	30'159	4.3%
S/S	0 - - - - 0		1	24'889	3.6%
S/S/S	Unschlüssig			22'392	3.2%
S/Ta/S/S	0 - - - - 00 + 0 - - - - 0		9	21'957	3.2%
S/S/Ta	0 - - - - 0 + - - - 00 - -		9	17'793	2.6%
S/S/S	0 - - - - 0 + - - 0 - -		10	13'704	2.0%
S/Ta	Unschlüssig			10'477	1.5%
S/S/Tr	0 - - - - 0 + - - 000 - -		9	9'803	1.4%
S/S/Tr	Unschlüssig			8'421	1.2%
S/Ta	0 - - - - 00		1	7'153	1.0%
S/S/S/S/S	Unschlüssig			6'948	1.0%
Andere Umrisse nach SN 640 320					
S/Ta/Ta	0 - - - - 00 + - - - 00 - -		9	5'323	0.8%
S/S/S/S	0 - - - - 0 + - - - - 0 - 0		10	4'756	0.7%
Ta/Tr	00 - - 000		Nicht Eingeordnet (8)		
S/S/S/Ta	0 - - - - 0 + 0 - - - - 00		9	1'438	0.2%

Legende : S : Achse einfach, Ta : Achse doppelt, Tr : Achse dreifach

4 Vorlage nach Norm SN 640 320

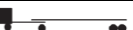
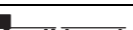
Referenzdokument : [1] [2] [6] [12]

4.1 Aufteilung zwischen den Fahrspuren

Aufteilung zwischen den Fahrspuren							
Konfiguration	Richtung 1 : Lausanne			Richtung 2 : Genf			Auf Basis von :
	1	2	3	3	2	1	
2x3 Spur	13.8%	34.2%	NB	NB	35.8%	16.2%	Anzahl Erkennungen
	14.5%	33.4%	NB	NB	35.1%	16.9%	Gesamtgewicht
	13.8%	30.7%	NB	NB	37.8%	17.7%	Äquivalente Verkehrslast total W

Legende : NB : nicht-bemesst

4.1 Äquivalenzfaktor nach Fahrzeugklassen

Mittlerer Äquivalenzfaktor k nach Schwerverkehrsklassen						
Umriss	Flexibler und halbstarrer Oberbau			Starrer und kombinierter Oberbau		
	Richtung 1 : Lausanne	Richtung 2 : Genf	Norm 2011	Richtung 1 : Lausanne	Richtung 2 : Genf	Norm 2011
	0.61	0.75	0.7	0.56	0.72	0.6
	1.26	1.40	1.4	1.83	2.10	2.1
	1.45	1.31	1.5	2.57	2.32	2.7
	2.38	2.44	1.9	5.54	5.51	3.0
	0.76	1.40	0.5	0.65	1.34	0.5
	1.23	2.19	1.7	1.19	2.22	1.8
	0.86	1.12	1.8	0.89	1.19	2.2
	2.21	2.38	2.0	2.75	3.02	2.2
	1.24	1.83	2.0	1.17	1.80	1.9
	1.67	1.97	1.7	1.80	2.13	1.6
	2.69	1.86	1.3	2.96	2.02	1.0
	1.39	2.09	2.5	1.68	2.64	2.6
	1.27	1.60	1.2	1.77	2.34	0.9
	2.17	2.60	0.7	2.29	2.78	0.6
	0.83	1.13	1.4	1.10	1.58	2.1

4.2 Äquivalenzfaktor nach Fahrzeugkategorien

Mittlerer Äquivalenzfaktor k nach Fahrzeugkategorien						
Kategorie SWISS10	Flexibler und halbstarrer Oberbau			Starrer und kombinierter Oberbau		
	Richtung 1 : Lausanne	Richtung 2 : Genf	Norm 2011	Richtung 1 : Lausanne	Richtung 2 : Genf	Norm 2011
1 : Bus, Reisebus	1.84	2.20	2.3	2.02	2.44	2.3
8 : Lastkraftwagen	0.85	0.96	0.9	1.09	1.22	1.0
9 : Lastenzug	1.51	1.91	1.9	1.64	2.13	2.0
10 : Sattelzug	1.55	1.80	1.7	1.86	2.16	2.0

4.3 Mittlerer Äquivalenzfaktor

Mittlerer Äquivalenzfaktor k für den Strassentyp / Anteil auf Datenprobe						
Daten	Flexibler und halbstarrer Oberbau			Starrer und kombinierter Oberbau		
	Richtung 1 : Lausanne	Richtung 2 : Genf	Norm 2011	Richtung 1 : Lausanne	Richtung 2 : Genf	Norm 2011
Umriss (2-6 Achse)	1.11	1.27	1.6	1.34	1.54	1.7
	96.9%	98.5%		96.9%	98.5%	
Kategorie	1.29	1.51		1.52	1.79	
	74.1%	74.0%		74.1%	74.0%	
Klasse	1.27	1.51		1.52	1.79	
	72.1%	71.7%		72.1%	71.7%	

4.4 Aktuelle äquivalente Verkehrslastklasse nach SN 640 324

Starrer und kombinierter Oberbau

Richtung 1 : Lausanne

$$TF_0 = \frac{112'465 \text{ LW}}{76.1 \text{ Tage}} \cdot 1.11 \cdot \frac{30.7\%}{44.5\%} = 1'128 \text{ ESAL/Tag} \rightarrow \text{Klasse T5 : Sehr schwer}$$

Richtung 2 : Genf

$$TF_0 = \frac{582'929 \text{ LW}}{364.0 \text{ Tage}} \cdot 1.27 \cdot \frac{37.8\%}{55.5\%} = 1'390 \text{ ESAL/Tag} \rightarrow \text{Klasse T5 : Sehr schwer}$$

Starrer und kombinierter Oberbau

Richtung 1 : Lausanne

$$TF_0 = \frac{112'465 \text{ LW}}{76.1 \text{ Tage}} \cdot 1.34 \cdot \frac{30.7\%}{44.5\%} = 1'370 \text{ ESAL/Tag} \rightarrow \text{Klasse T5 : Sehr schwer}$$

Richtung 2 : Genf

$$TF_0 = \frac{582'929 \text{ LW}}{364.0 \text{ Tage}} \cdot 1.54 \cdot \frac{37.8\%}{55.5\%} = 1'685 \text{ ESAL/Tag} \rightarrow \text{Klasse T5 : Sehr schwer}$$

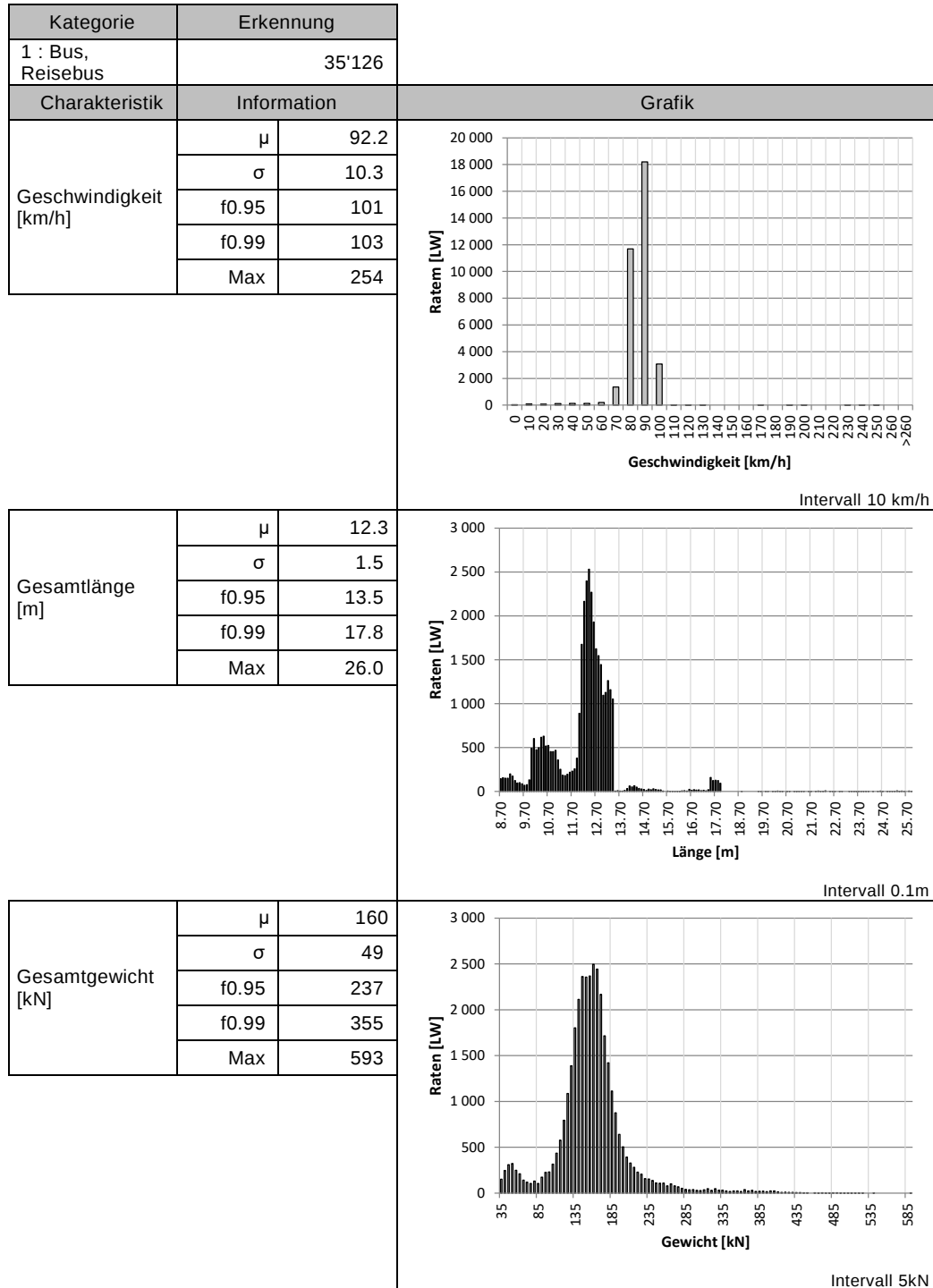
4.5 Tendenz für die Schätzung der jährlichen Zuwachsrate

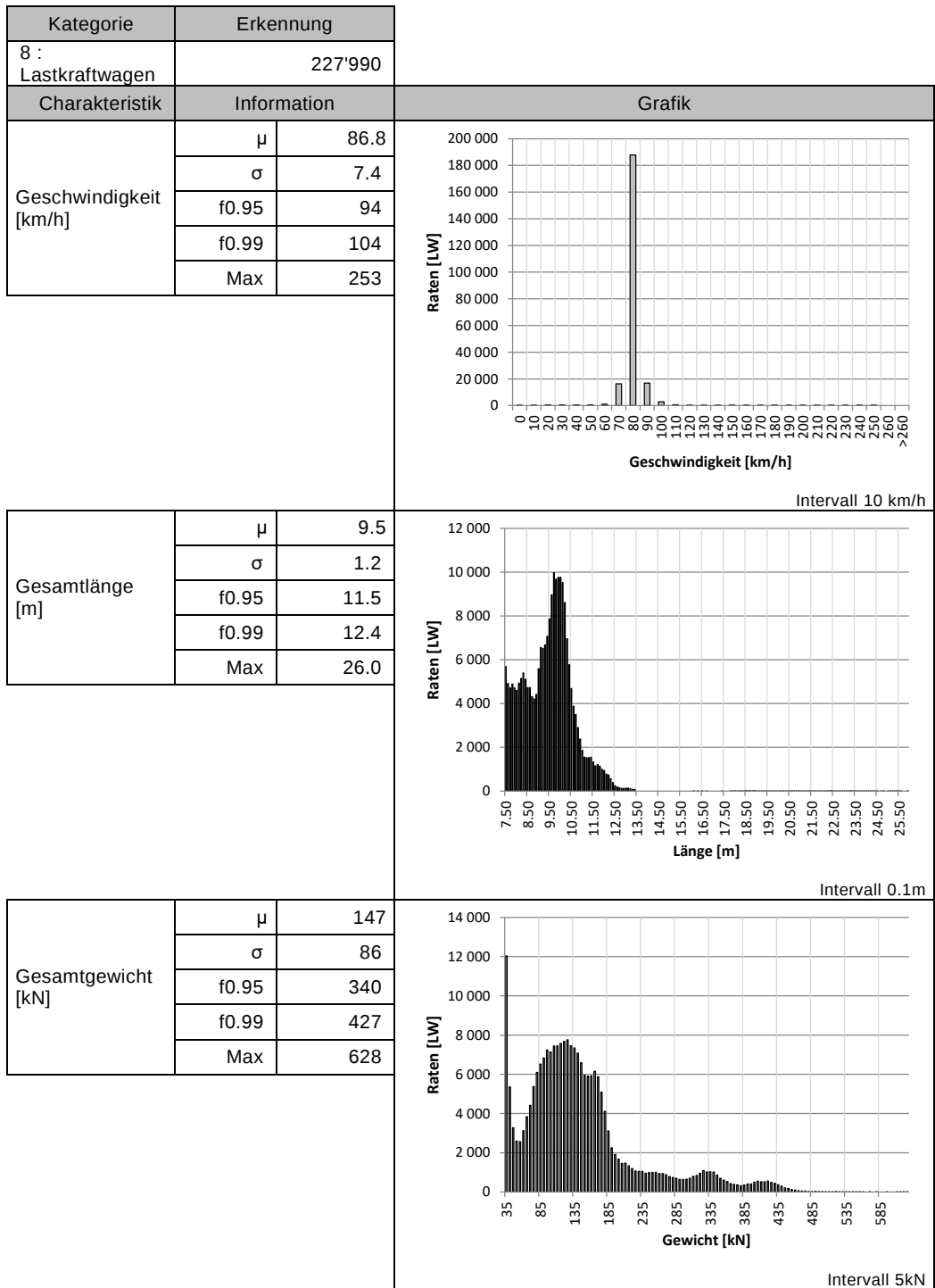
Tendenz für die Schätzung der jährlichen Zuwachsrate		
Richtung 1 : Lausanne	Richtung 2 : Genève	Auf Basis von :
-2.0%	-0.3%	Anzahl Erkennungen
-1.9%	-0.6%	Gesamtgewicht
-4.3%	-1.7%	Gesamte äquivalente Verkehrslast W

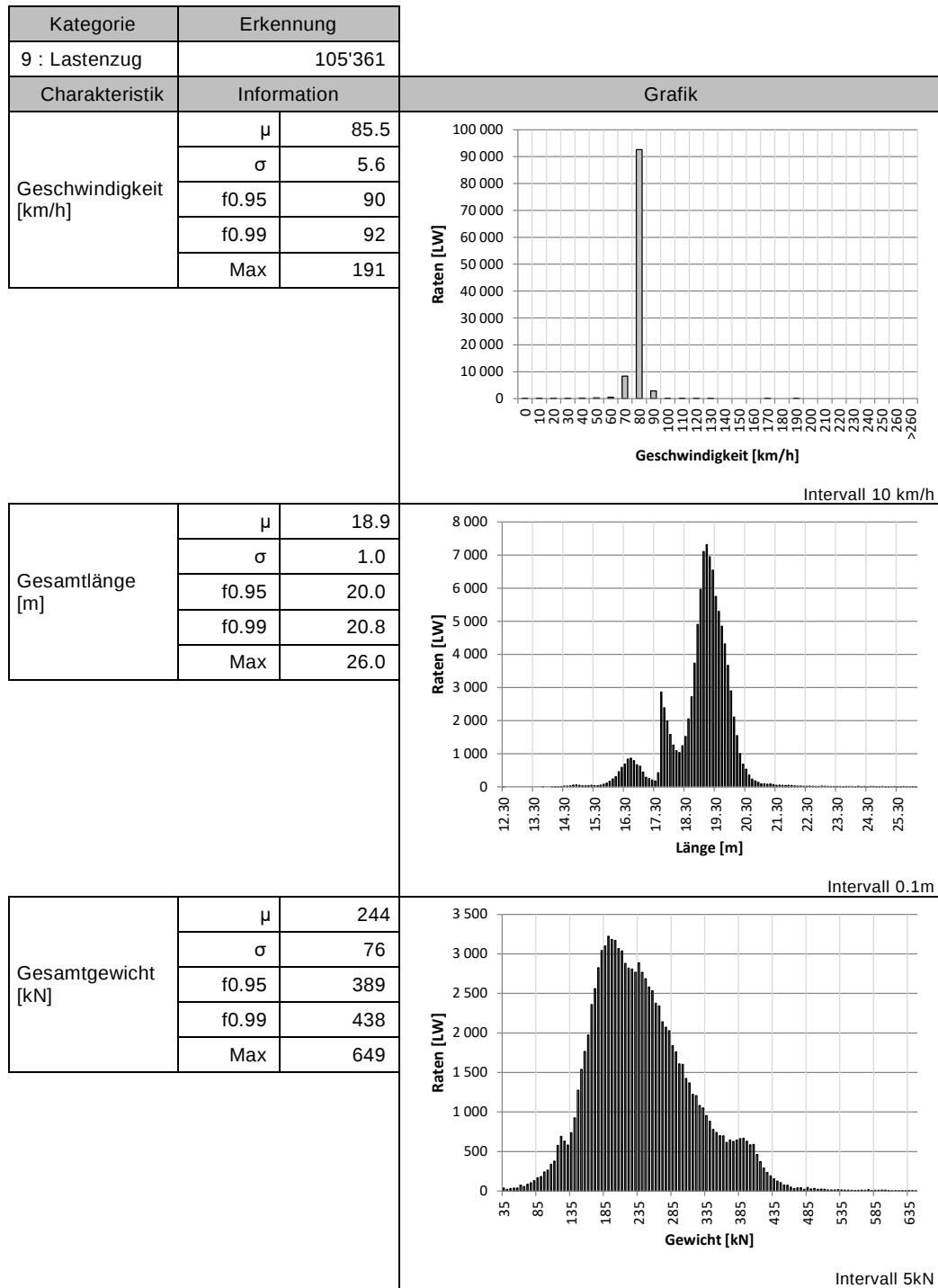
Dieser Abschnitt wurde bei den Jahresberichte von 2013 und 2014 festgestellt.

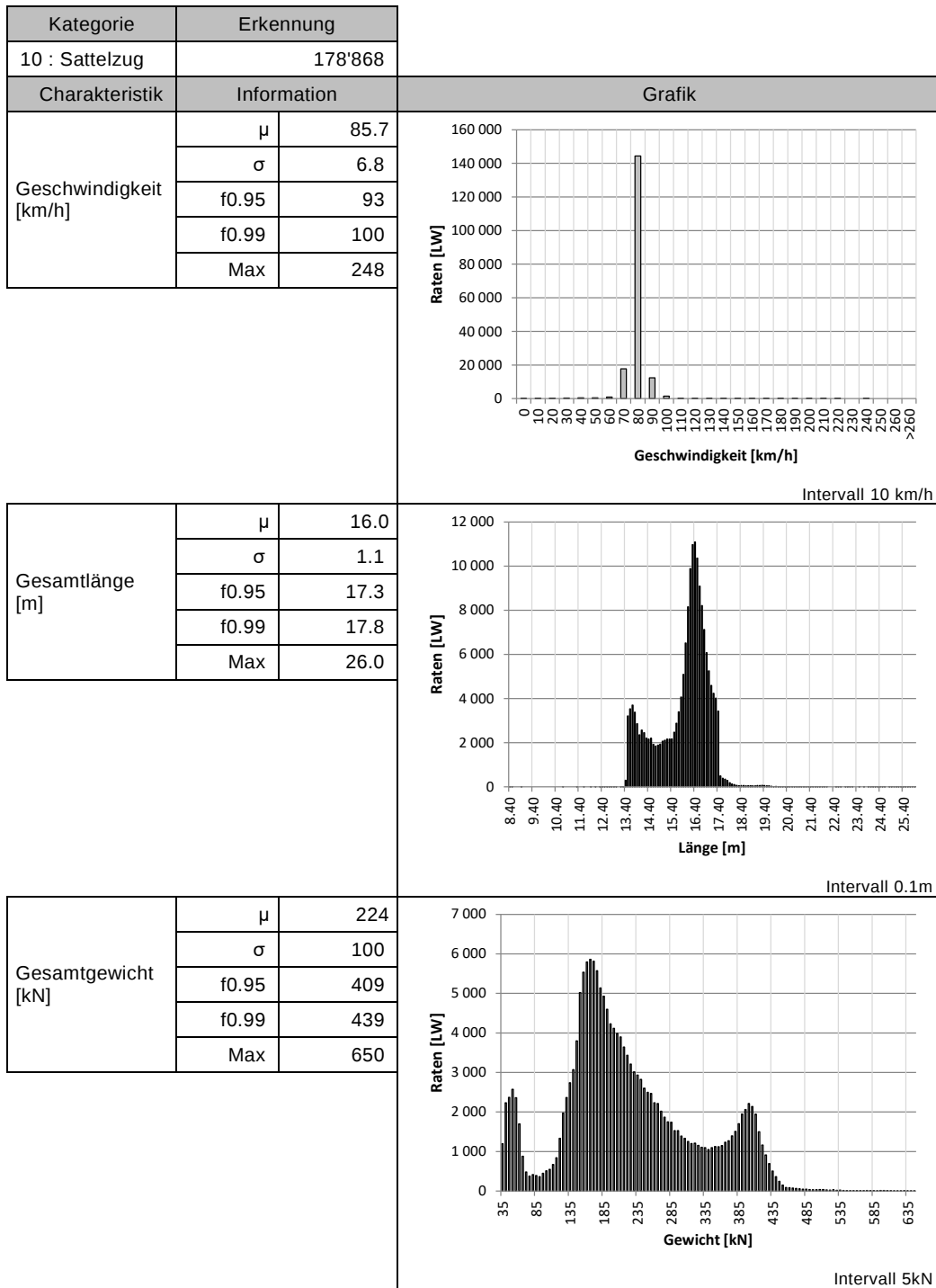
5 Charakteristik der Lastwagen

5.1 Charakteristik der Lastwagen-Kategorien



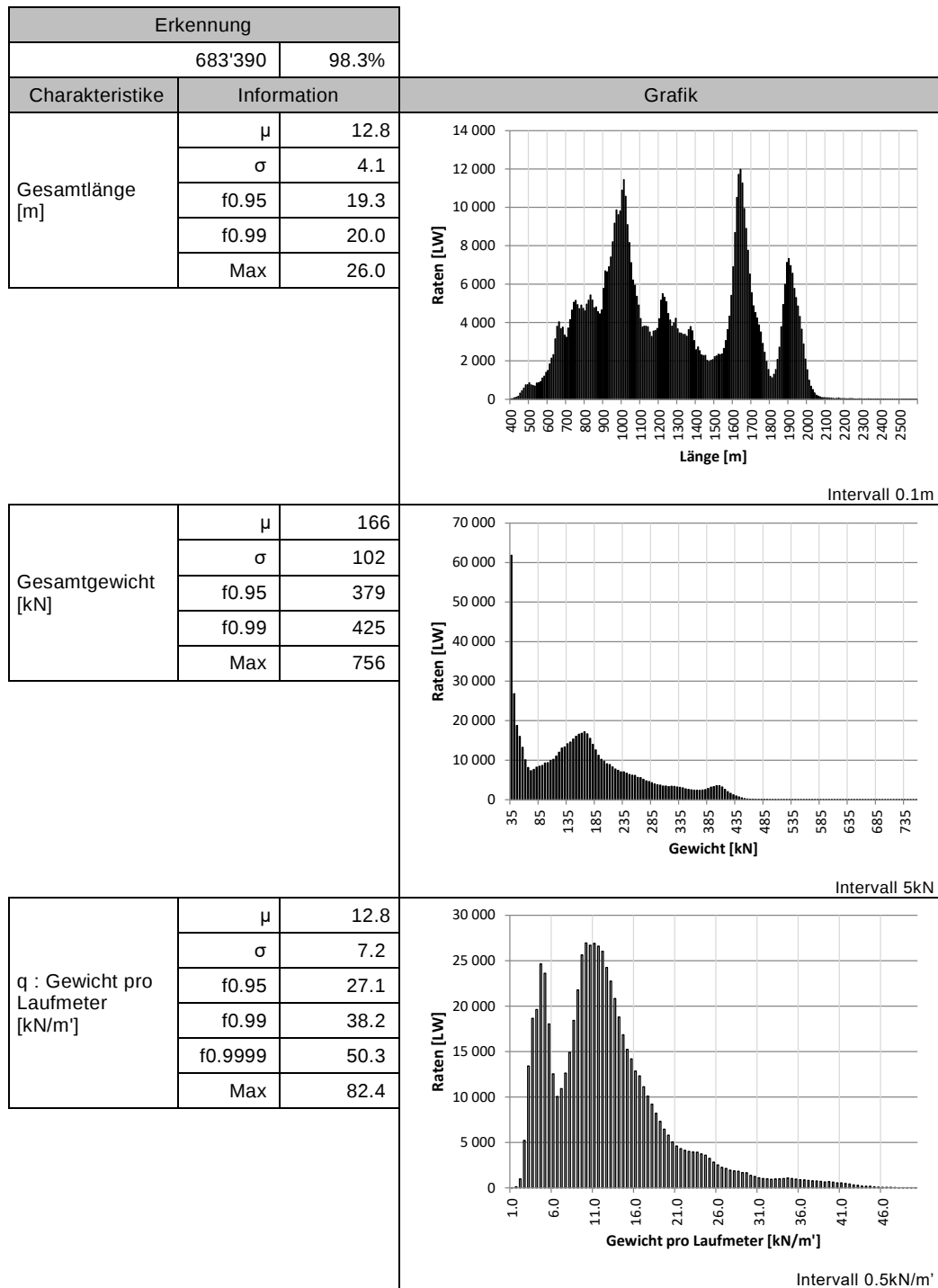


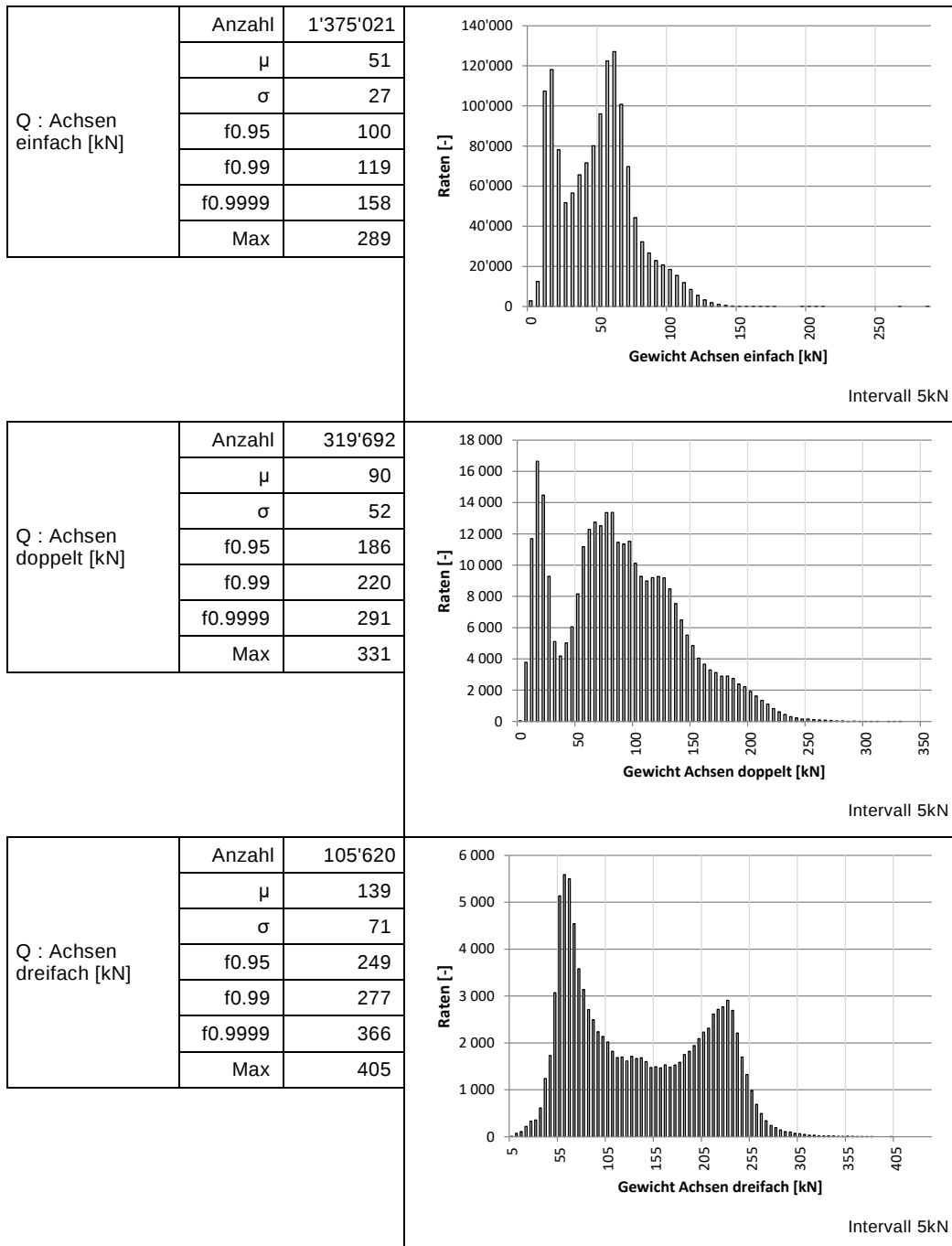




5.2 Globale Charakteristik der Proben

Auf Basis der Erkennungen der Umrissse 2 bis 6 Achsen.



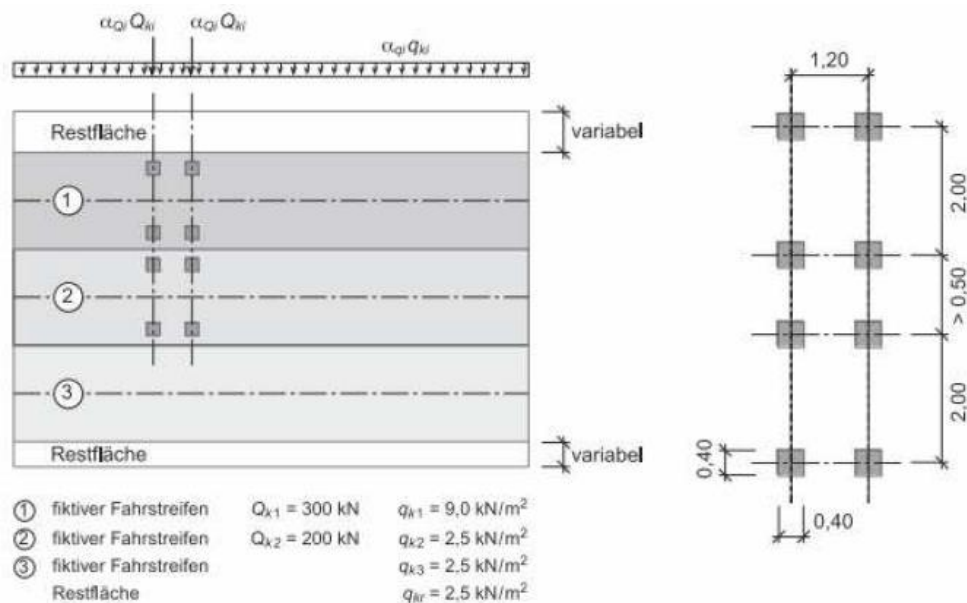


6 Vorlage nach Norm SIA 261

Referenzdokument : [3]

Die in Betracht gezogenen Daten sind jene der erkannten Umrisse von 2 bis 6 Achsen, sprich 98.3% der gesamten Proben.

6.1 Vorlage der Last 1 nach SIA 261



6.1.1 Konzentrierte Last Q

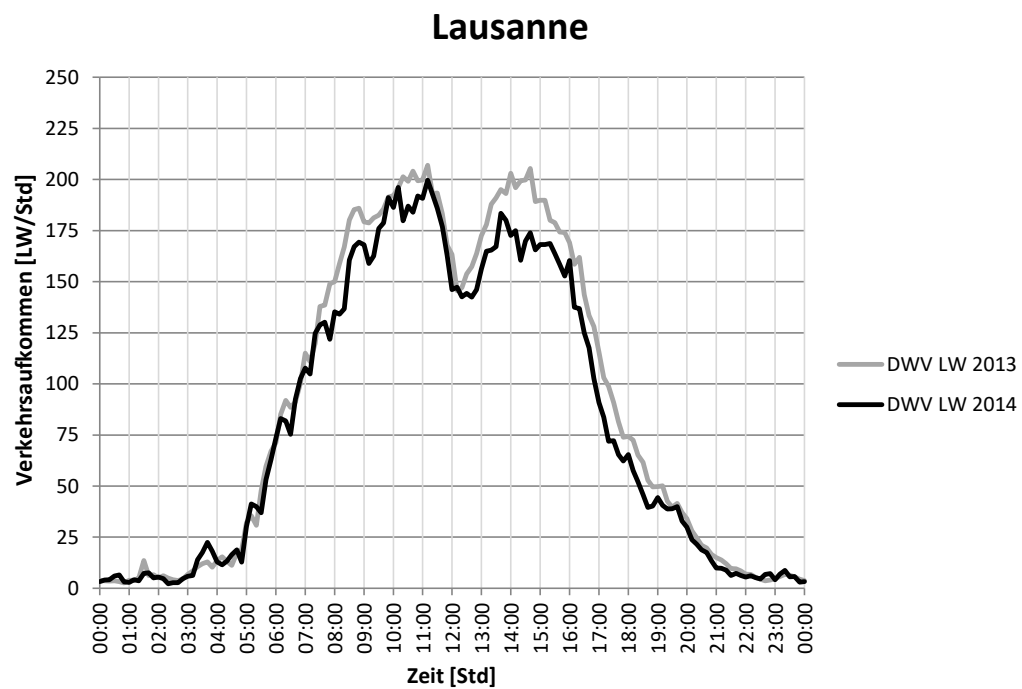
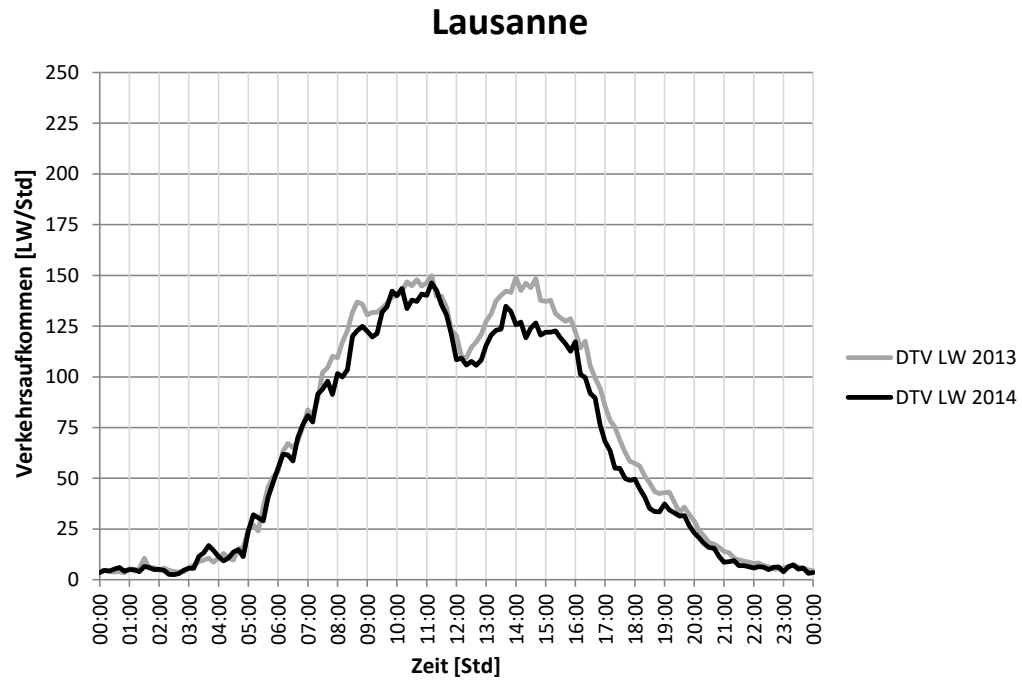
Charge concentrée Q					
Typ Achsen	Durchschnittslast [kN]	Durchschnittslast pro Achse [kN]	f0.95 [kN] (pro Achse)	f0.99 [kN] (pro Achse)	f0.9999 [kN] (pro Achse)
Einfach	51	51	100	119	158
Doppelt	90	45	186 (93)	220 (110)	291 (146)
Dreifach	139	46	249 (83)	277 (92)	366 (122)

6.1.2 Verteilte Last q

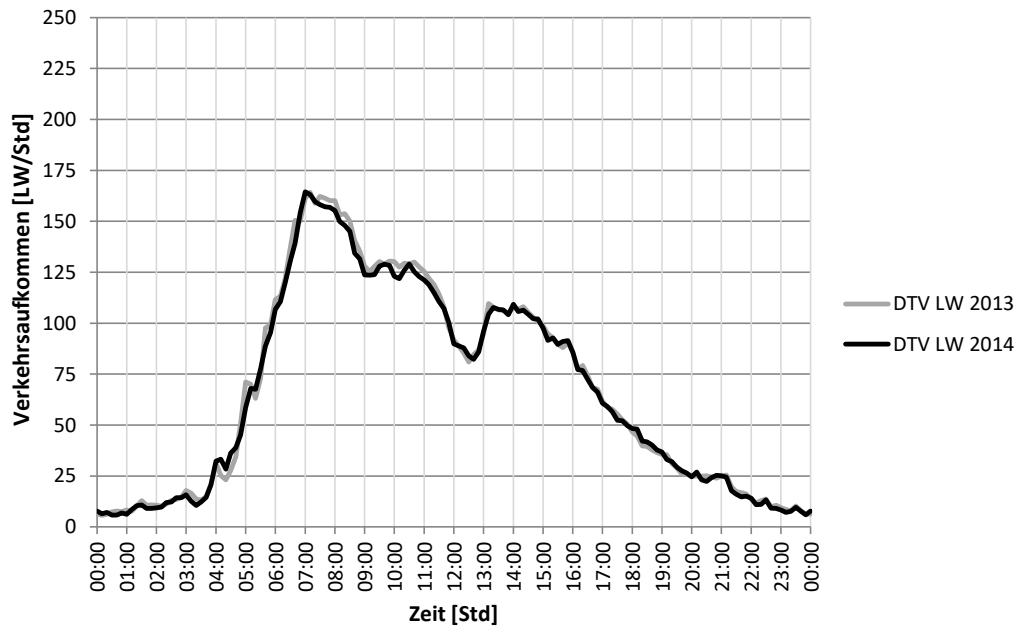
Charge répartie q				
Charakteristik	Durchschnittslast	f0.95	f0.99	f0.9999
Gewicht pro Laufmeter [kN/m']	12.8	27.1	38.2	50.3
Gewicht pro Fläche (Breite 3 m) [kN/m²]	4.3	9.0	12.7	16.8

7 Tendenz

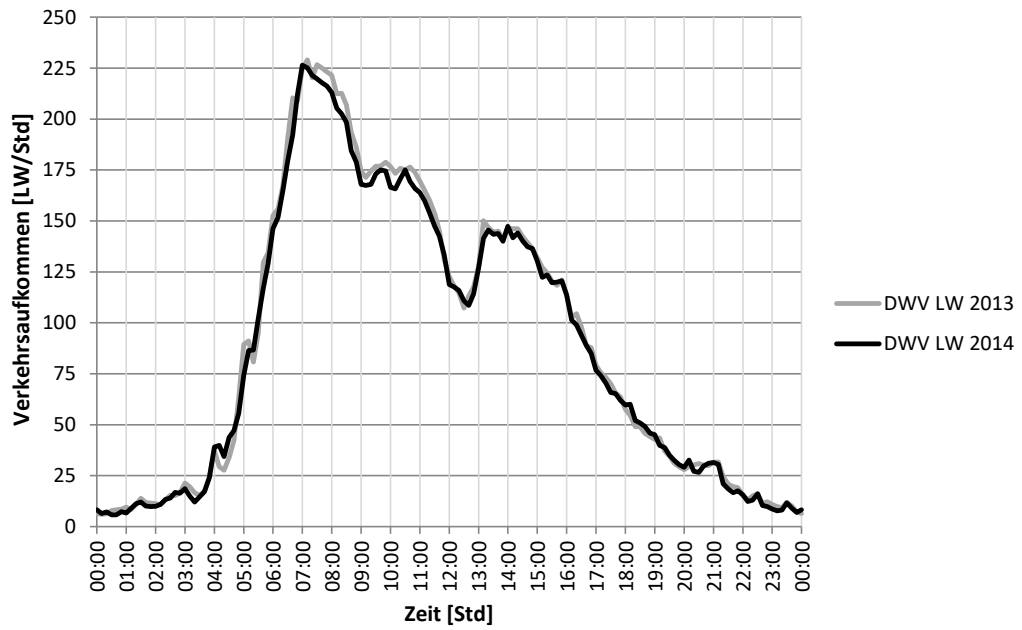
7.1 Entwicklung der jährlichen Stundenaufteilung



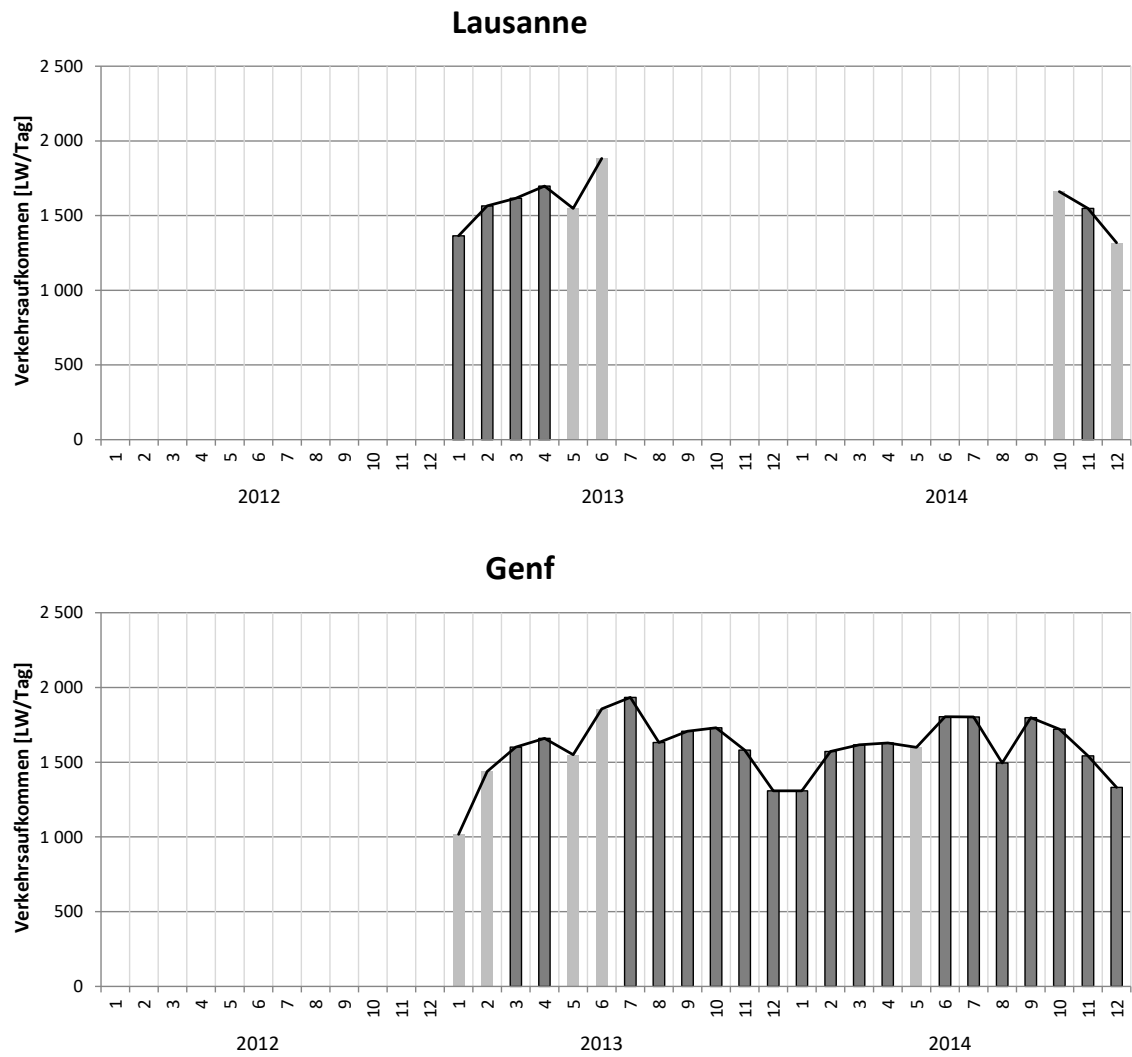
Genf



Genf



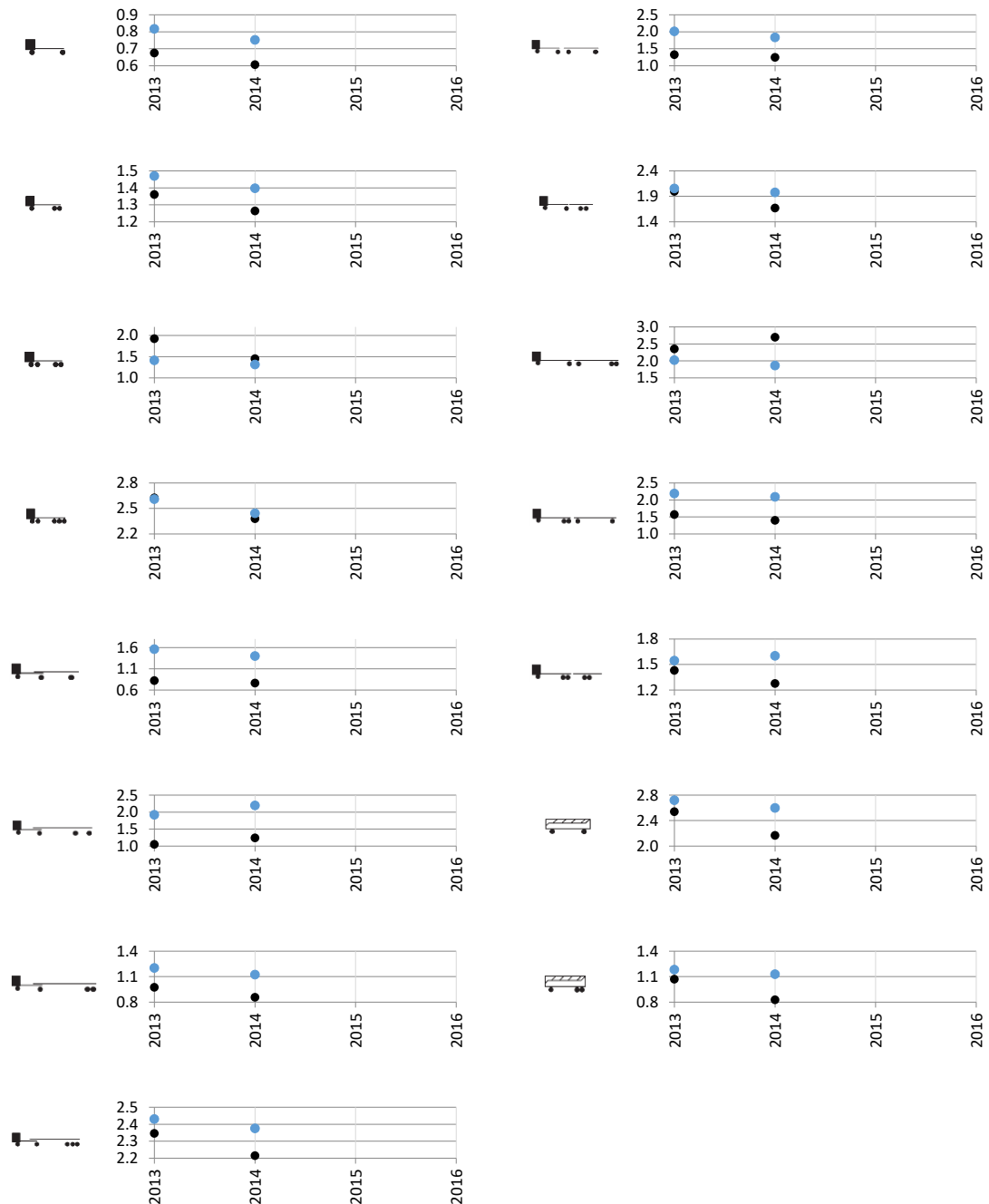
7.2 Entwicklung der Erkennung nach Monat



7.3 Entwicklung der Vorlage der Norm SN 640 320

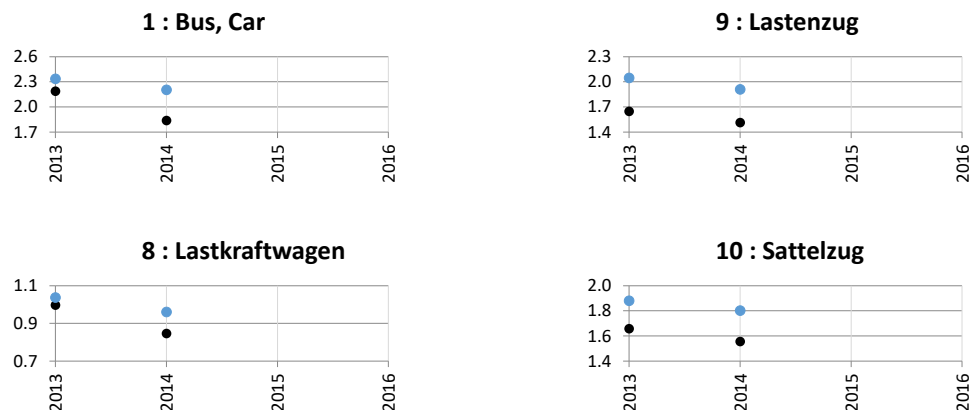
In diesem Kapitel werden einzig die flexiblen und halb-steifen Fahrbahnen in Betracht gezogen.

7.3.1 Entwicklung der Äquivalenzfaktoren nach Fahrzeugklasse



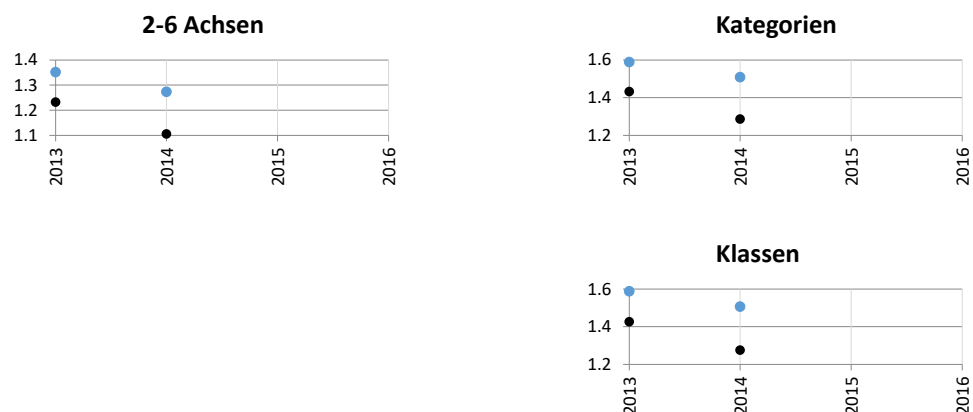
Schwarz : Richtung Lausanne ; Blau : Richtung Genf.

7.3.2 Entwicklung der Äquivalenzfaktoren nach Fahrzeugkategorie



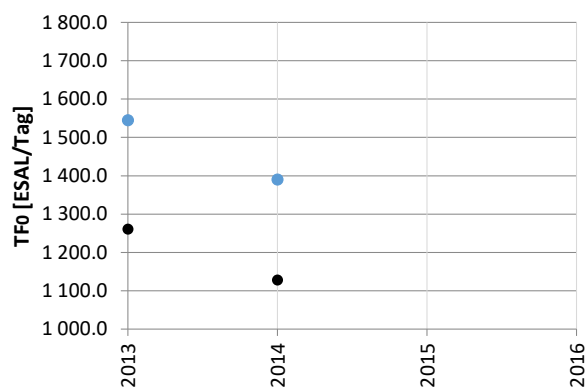
Schwarz : Richtung Lausanne ; Blau : Richtung Genf.

7.3.3 Entwicklung des mittleren Äquivalenzfaktors



Schwarz : Richtung Lausanne ; Blau : Richtung Genf.

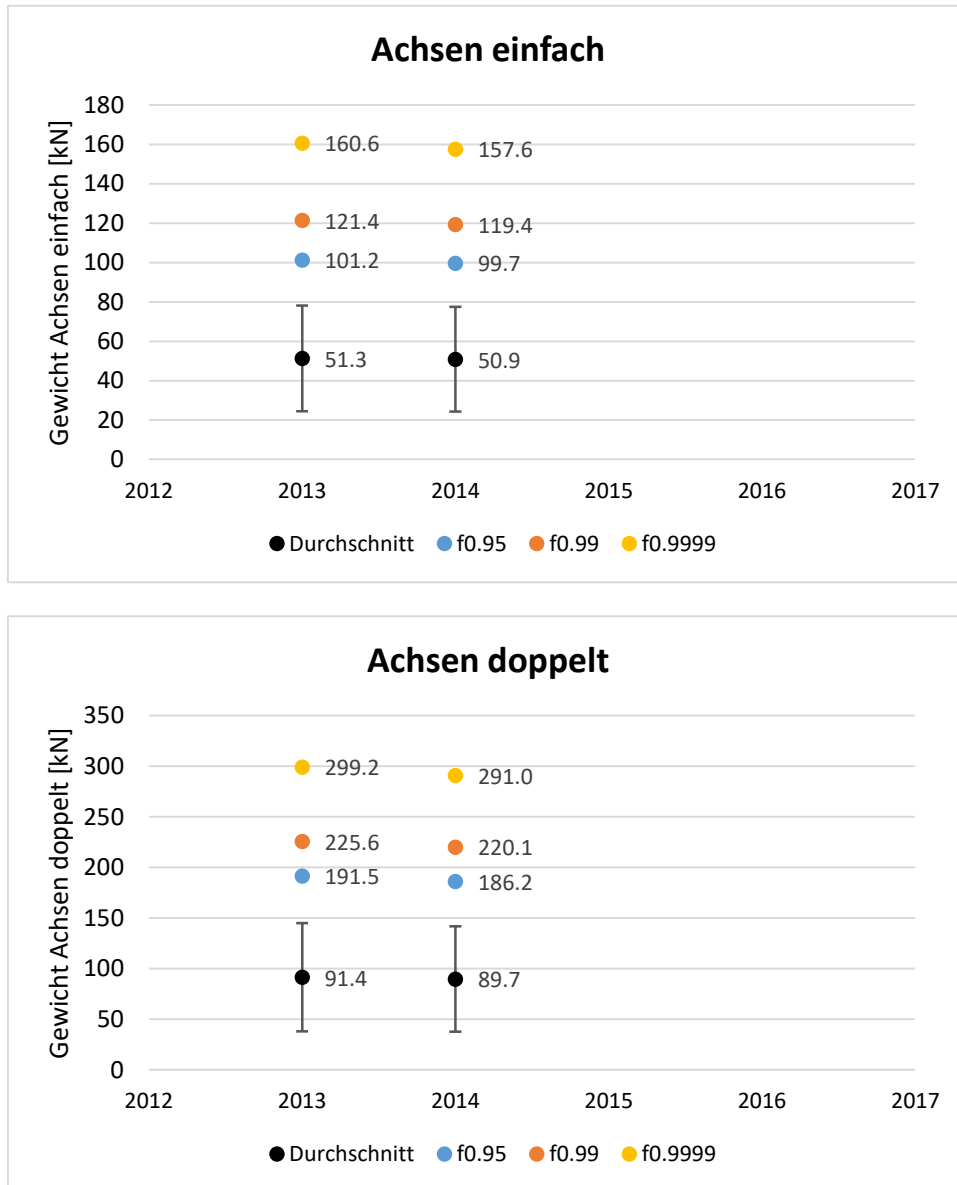
7.3.4 Entwicklung der täglichen äquivalenten Verkehrslast

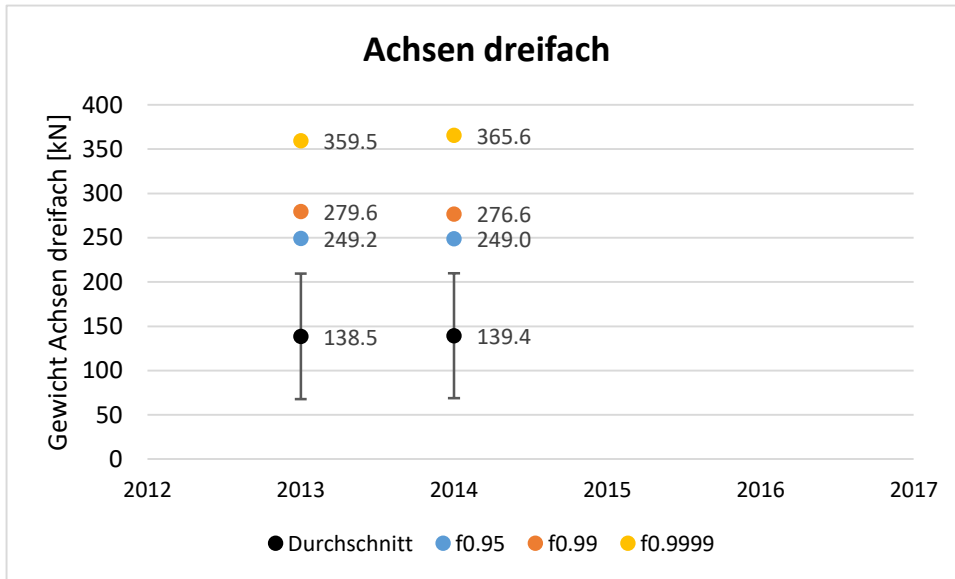


Schwarz : Richtung Lausanne ; Blau : Richtung Genf.

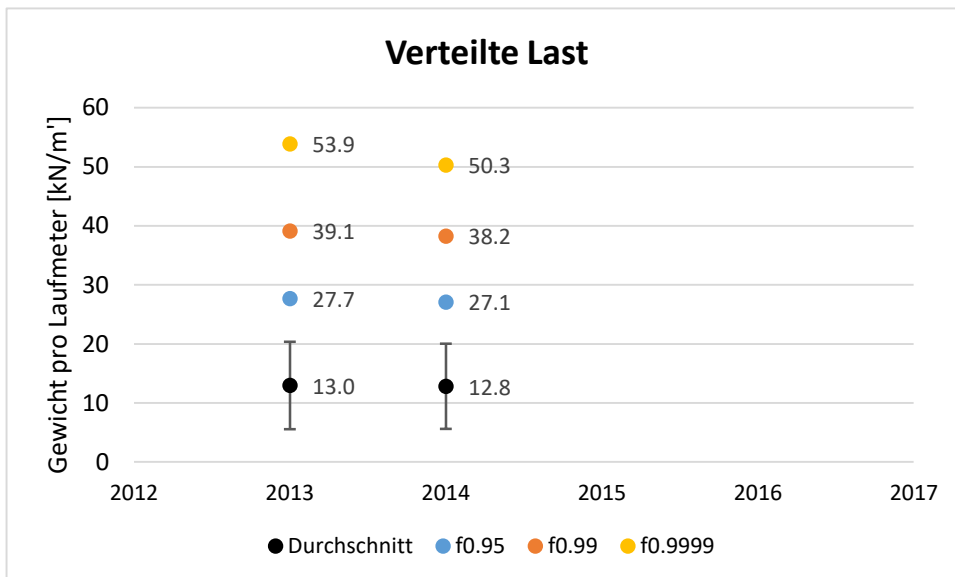
7.4 Entwicklung der Vorlage der Norm SIA 261

7.4.1 Entwicklung der Quantile der konzentrierten Last Q





7.4.2 Entwicklung der Quantile der verteilten Last q



8 Vertrauensebene

Referenzdokument : [4] [6]

Vertrauensebene nach [6], Absolutwerte		
Vertrauensebene	Maximale Änderung der Lasten	Änderung der Äquivalenzfaktoren
Sehr gut	0.8%	3%
Gut	2.0%	8%
Befriedigend	3.2%	13%
Schlecht	> 3.2%	> 13%

Vertrauensebene		
Eigenschaften	Eigenschaften	Farbcode
Datum der letzten Kalibrierung :	27-28.09.2011 – Richtung Lausanne 27-28.09.2011 – Richtung Genf	
Angewendeter Korrekturfaktor : Anwendung des Korrekturfaktors :	Richtung Lausanne : -0.56% / 2.39% Richtung Genf : -1.16% / -2.88%	
Vertrauensebene der Kalibrierung :	Richtung Lausanne : ja / ja Richtung Genf : ja / ja	
Daten die als Referenz verwendet werden können :	Richtung Lausanne : Schlecht / Befriedigend Richtung Genf : Befriedigend / Sehr gut	
Datum der letzten Kalibrierung	Richtung Lausanne : - Richtung Genf : -	
Feststellung auf Basis der Bearbeitung der WIM-Daten		
Datenverlust	~ 288.9 / 1 Tage	
Ausgeschlossen	3.50%	
Globaler Zusammenhang der Daten :	Bemessbare Schwankung	
Zusammenhang der Tendenzen der Station :	In Ordnung	
Einordnung SWISS10, VT ≥ 3.5 to :	21.3%	
Inkohärente Umrisse :	25.2% davon 23.7% potentiell wegen der Einteilung SWISS10 1.5% Andere inkohärent	
Vorschlag		
Das Vertrauen in den Daten der Station ist befriedigend bis schlecht. Eine Verbesserung der bemessungen ist erforderlich. Jedoch scheint die Präzision der Einteilung SWISS10 nicht genügend zu sein. Eine Überprüfung gemäss den erforderlichen Präzisionswerten [4] wird empfohlen.		

Farbcodelegende		
Farbcode	Legende	
	Kalibrierung	Daten und Übereinstimmung
	1 Jahr	Sehr gut
	2-3 Jahre	Gut
	4-5 Jahre	Befriedigend
	> 5 Jahre	Schlecht

Bibliografie

Normen

- [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.

Richtlinien

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

Dokumentation

- [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.