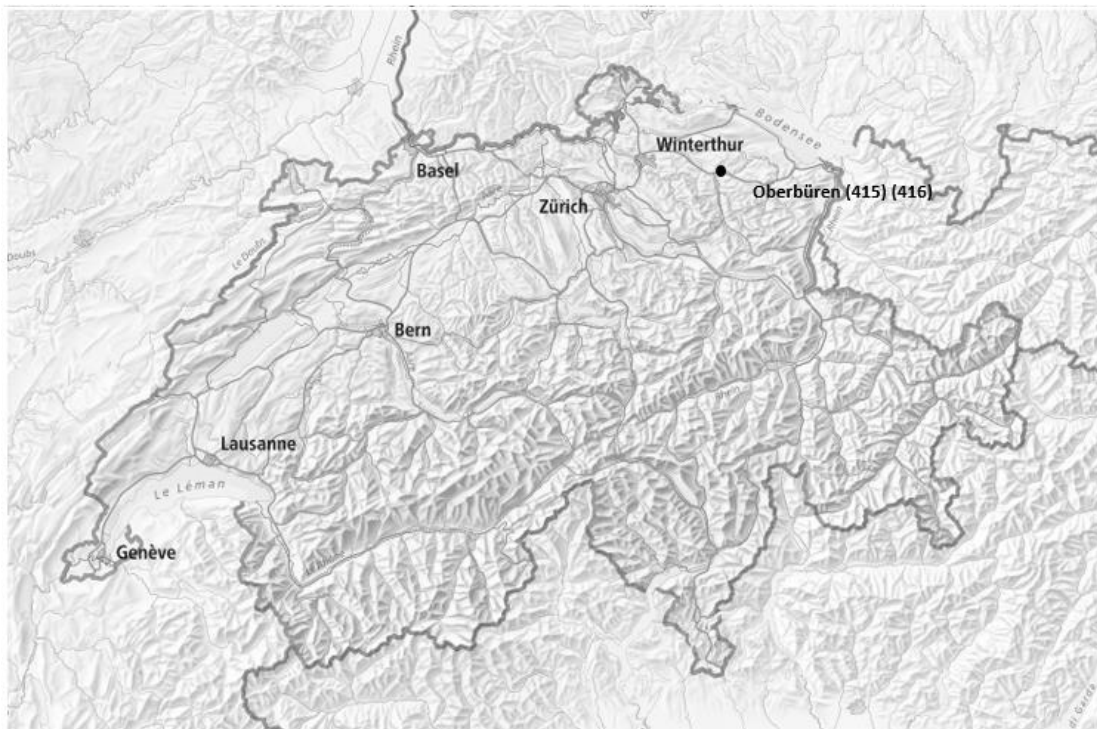




Oberbüren - 2013

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_2013_415_416

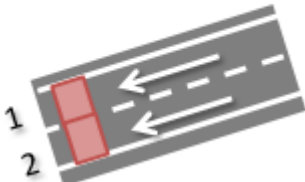

Version 1

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
Oberbüren	SG	A2	415 / 416	F4	VI	2	2 + 2
Situation							
<p>416 : Direction Zürich</p>  <p>415 : Direction St-Gall</p> 							
Enregistrements							
Type de fichiers :	Fichiers journaliers						
Format de fichiers :	NoASTRAANNEEMOISJOUR.extension						
Extension de fichiers :	*.V00, *.V01						
Filtre poids véhicules :	> 2998 kg						
Classification SWISS :	SWISS10						

Fichier de données		
Fichiers journaliers manquants	01.04.2013 (415) 15.05.2013 – 06.06.2013 (415) 19.06.2013 (415) 26.10.2013 – 27.10.2013 (415) 29.11.2013 – 01.12.2013 (415) 13.12.2013 (415) 30.03.2013 – 01.04.2013 (416) 15.05.2013 – 06.06.2013 (416) 19.06.2013 (416) 29.11.2013 – 01.12.2013 (416) 13.12.2013 (416)	
Perte potentielle de données	31.03.2013 – 02 : 00 à 00 : 00 (415) 18.02.2013 – 13 : 33 à 13 : 35 (416) 22.07.2013 – 15 : 22 à 15 : 24 (416)	
<i>Evènements particuliers</i>		
1)	18.02.2013 – 13 : 34 à 13 : 39 (415)	Dédoublement du fichier de données. Non concordance des enregistrements.
2)	22.07.2013 – 15 : 21 à 15 : 24 (415)	Dédoublement du fichier de données. Non concordance des enregistrements.
3)	24.09.2013 – 15 : 09 à 15 : 13 (415)	Dédoublement du fichier de données. Non concordance des enregistrements.
4)	27.11.2013 – 09 : 34 à 09 : 37 (415)	Dédoublement du fichier de données. Non concordance des enregistrements.
<i>Décisions</i>		
1)	Fichier 41530218.V00 de 00 : 00 à 13 : 34 : Informations conservées. Fichier 41530218.V00 de 13 : 34 à 13 : 39 : Informations non-conservées. Fichier 41530218.V01 de 13 : 34 à 00 : 00 : Informations conservées.	

2)	Fichier 41530722.V00 de 00 : 00 à 15 : 21 : Informations conservées. Fichier 41530722.V00 de 15 : 21 à 15 : 24 : Informations non-conservées. Fichier 41530722.V01 de 15 : 21 à 00 : 00 : Informations conservées.
3)	Fichier 41530924.V00 de 00 : 00 à 15 : 09 : Informations conservées. Fichier 41530924.V00 de 15 : 09 à 15 : 13 : Informations non-conservées. Fichier 41530924.V01 de 15 : 09 à 00 : 00 : Informations conservées.
4)	Fichier 41531127.V00 de 00 : 00 à 09 : 34 : Informations conservées. Fichier 41531127.V00 de 09 : 34 à 09 : 37 : Informations non-conservées. Fichier 41531127.V01 de 09 : 34 à 00 : 00 : Informations conservées.
<i>Concaténation</i>	
Nom de fichiers :	2013_415_concat.log ; 2013_416_concat.log ;
Nombre d'enregistrements :	938'893 (415) ; 931'622 (416)
Nombre de jours effectifs :	333.1 (415) ; 334.0 (416)

2 Intégrité des données

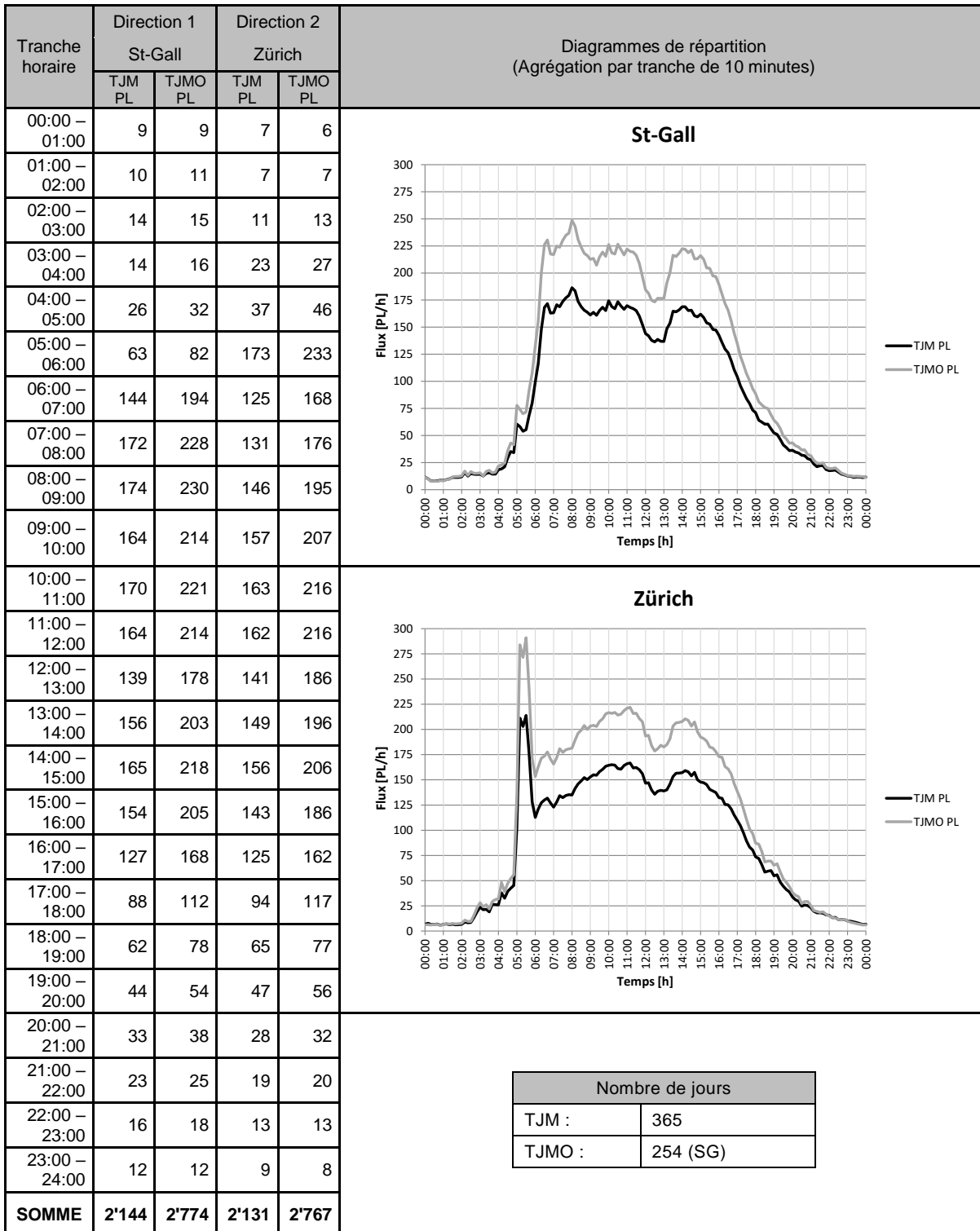
Documents de référence : [5] [6] [7] [8] [9] [10] [11]

Filtre des données (démarche pas à pas)	
1)	Véhicules de moins de 3.5 tonnes (418'606 enregistrements).
2)	727'389 enregistrements direction D1 (415). 175 enregistrements direction D2 (415). 724'108 enregistrements direction D1 (416). 237 enregistrements direction D2 (416).
3)	Longueur totale nulle (244 enregistrements).
4)	Longueur totale supérieure à 26.00m (13'727 enregistrements).
5)	Poids nul sur un des axes (20 enregistrements).
6)	Entraxe inférieur à 60cm (6'908 enregistrements).
7)	Poids total supérieur à 65 tonnes (1'912 enregistrements, hors grues mobiles).
8)	Poids sur un axe supérieur à 18 tonnes (365 enregistrements, hors grues mobiles).
9)	Longueur totale inférieure à 4.00m (561 enregistrements).
<i>Décisions</i>	
1)	Exclusion (2013_415_416_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.
<i>Fichiers</i>	
Nom de fichier de traitement statistique :	2013_415_416.log
Nombre d'enregistrements :	1'427'760
Nom de fichier d'exclusions :	2013_415_416_exclus.log
Nombre d'enregistrements :	24'149

Sur un total de 1'870'515 enregistrements, 418'606 ont été séparés en raison de leur appartenance aux véhicules légers (< 3.5 tonnes) et 24'149 enregistrements (1.66%) ont été exclus du jeu de données de base en raison d'incohérences potentielles de données.

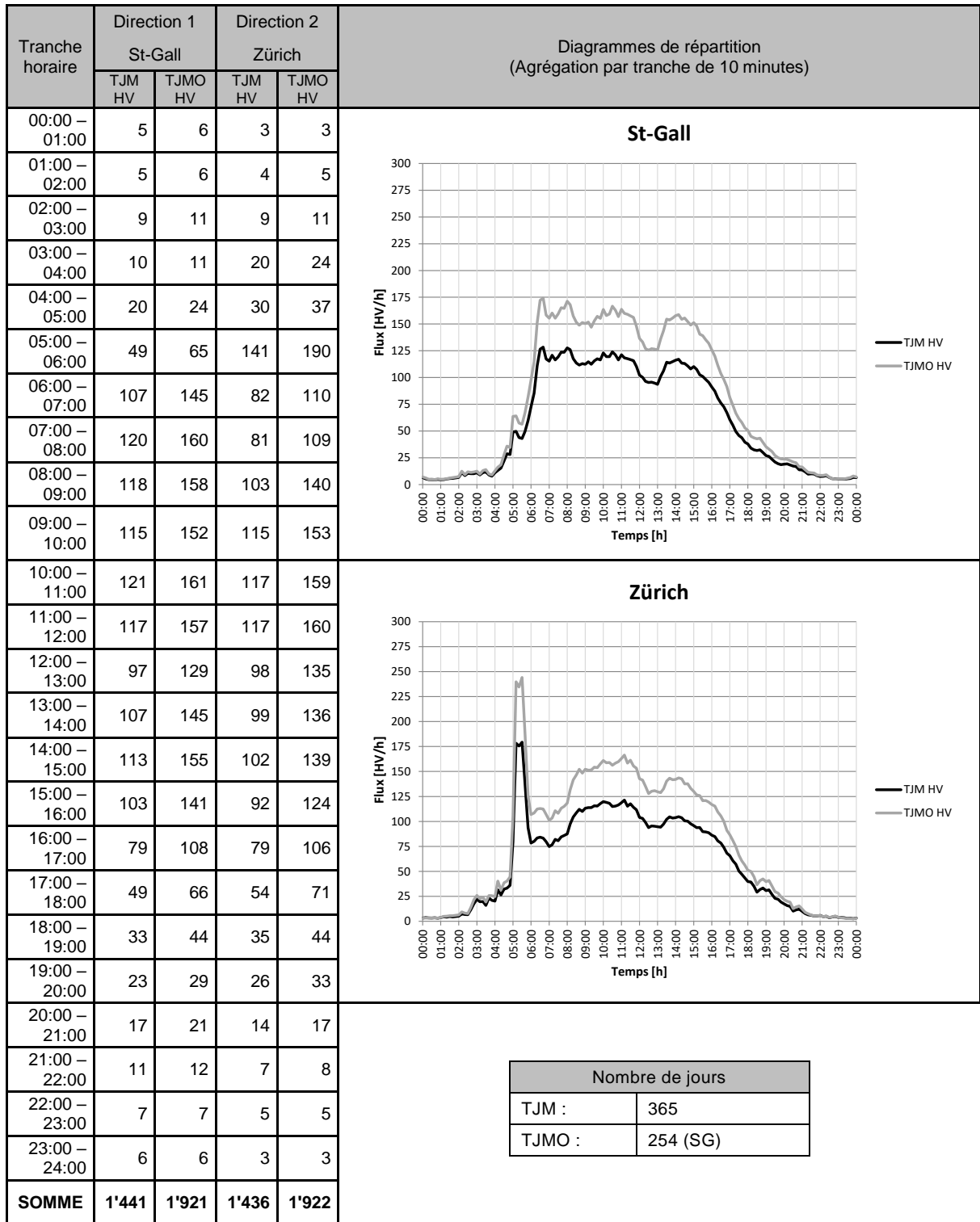
3 Traitements statistiques

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)

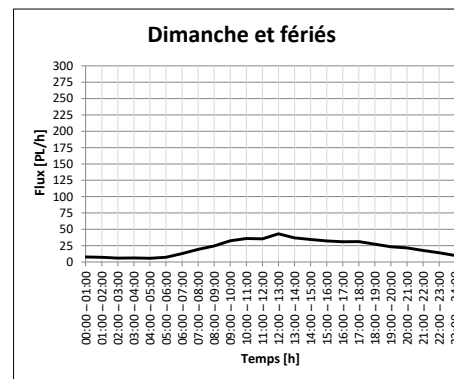
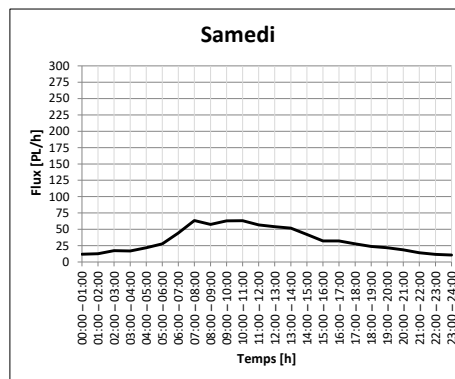
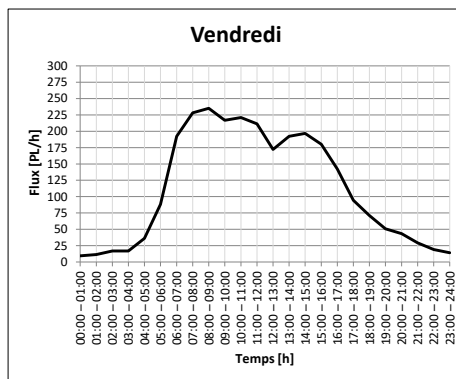
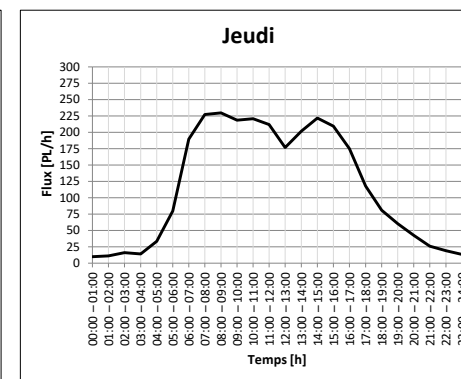
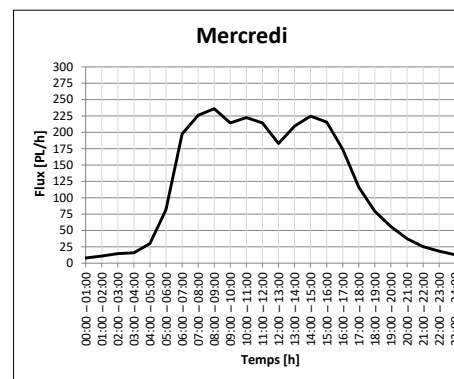
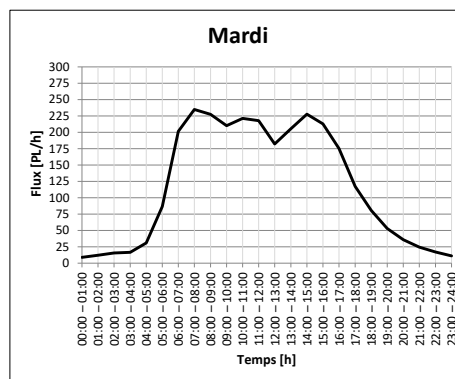
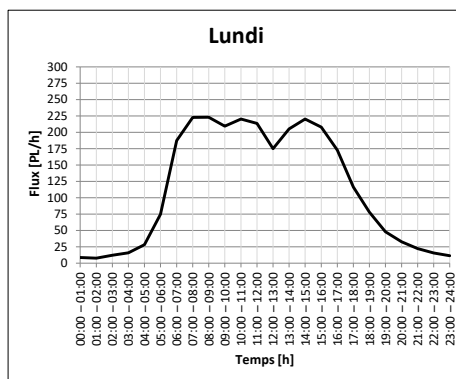


Remarque : Le calcul des répartitions horaires prend en compte l'intégrité des données (jours manquants et pertes de données).

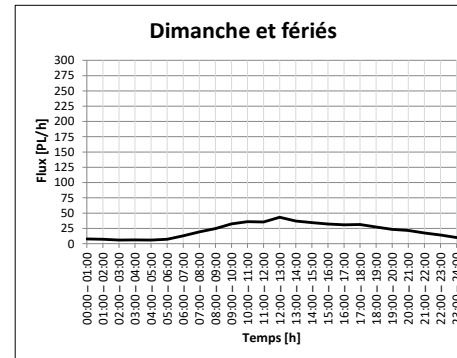
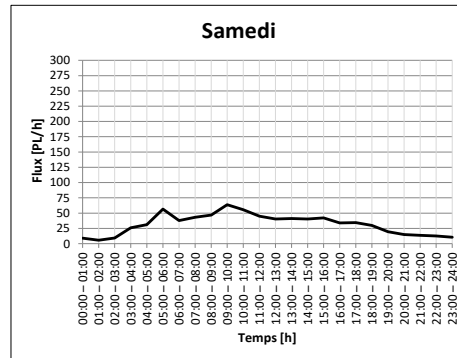
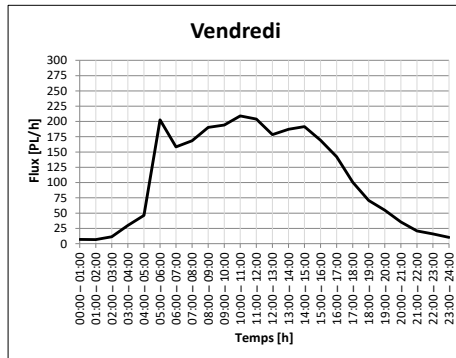
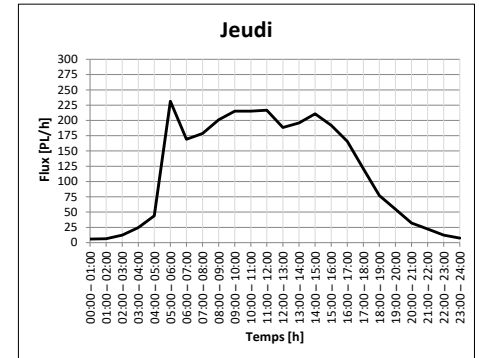
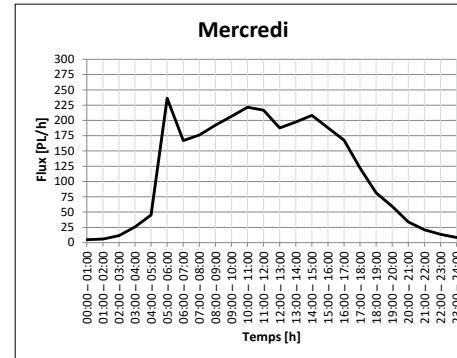
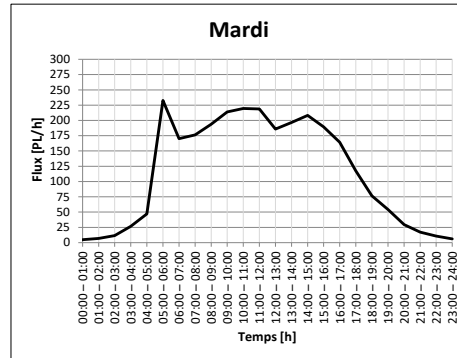
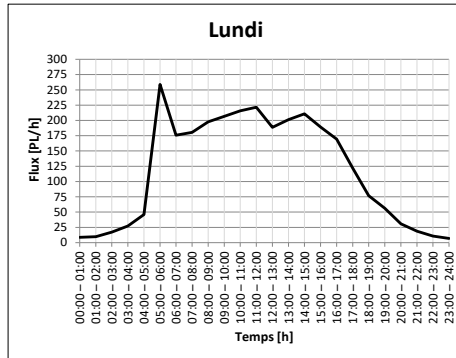
3.3 Répartition horaire journalière

Jours	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche et fériés
Nombre (SG)	52	52	50	49	51	52	59

Direction 1 : St-Gall (Agrégation par heure)



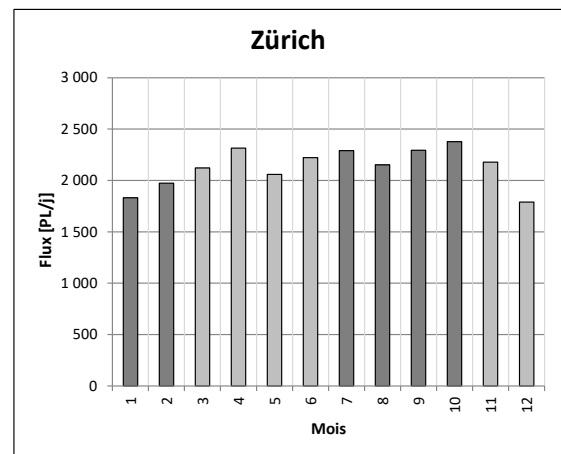
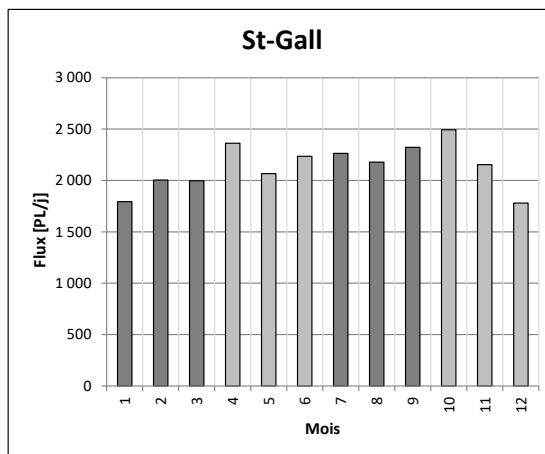
Direction 2 : Zürich (Agrégation par heure)



3.4 Détection de véhicules

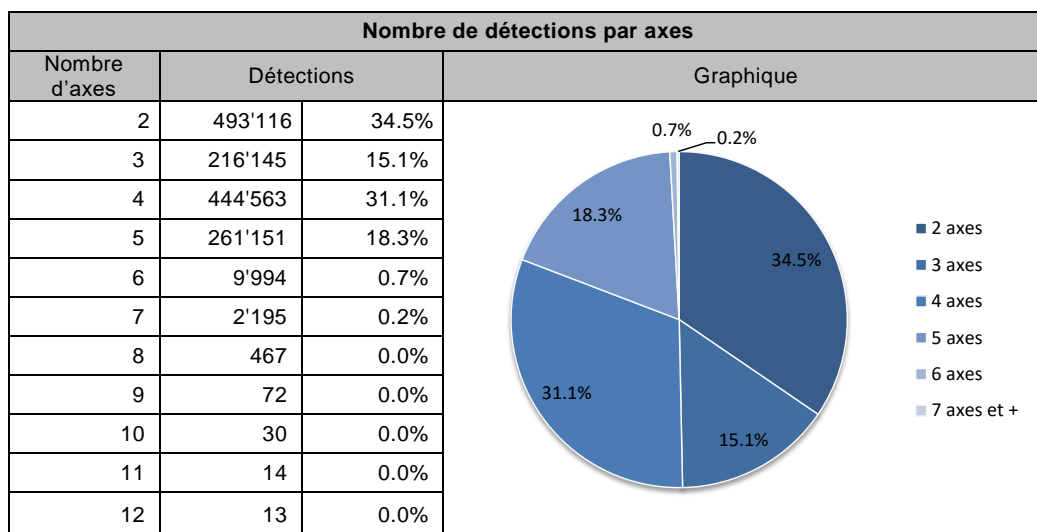
3.4.1 Par mois

Nombre de détections par mois		
Mois	Direction 1 : St-Gall	Direction 2 : Zürich
Janvier	55'597	56'777
Février	56'089	55'283
Mars	61'864	61'533
Avril	68'510	67'155
Mai	28'927	28'833
Juin	51'406	51'125
Juillet	70'172	70'978
Août	67'501	66'698
Septembre	69'679	68'822
Octobre	72'306	73'675
Novembre	60'297	60'997
Décembre	51'621	51'915



Remarque : Le calcul des répartitions mensuelles prend en compte l'intégrité des données (jours manquants et pertes de données). Mois de mars (416), avril, mai, juin, octobre (415), novembre et décembre : valeurs de détections non estimées, valeurs journalières estimées.

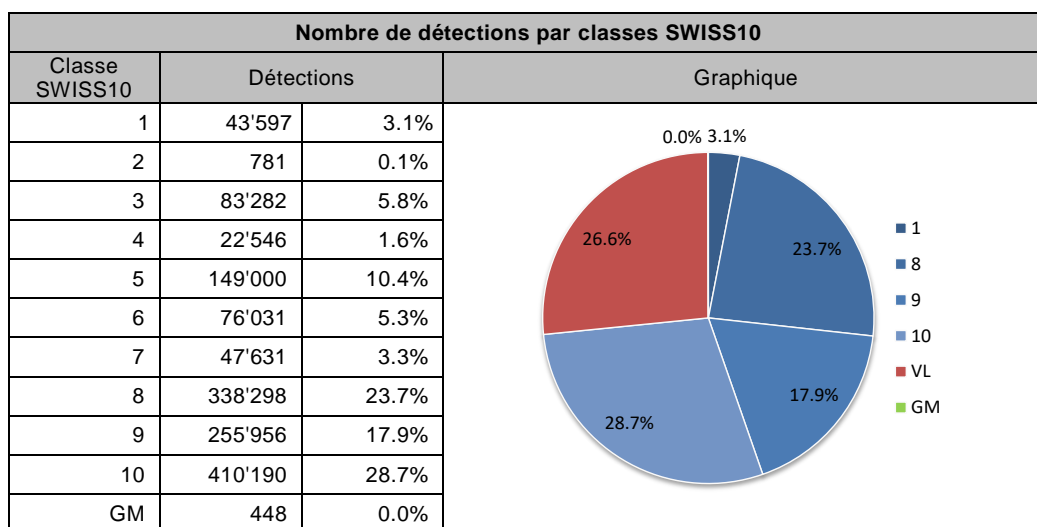
3.4.2 Par nombre d'axes



3.4.3 Par classes SWISS10

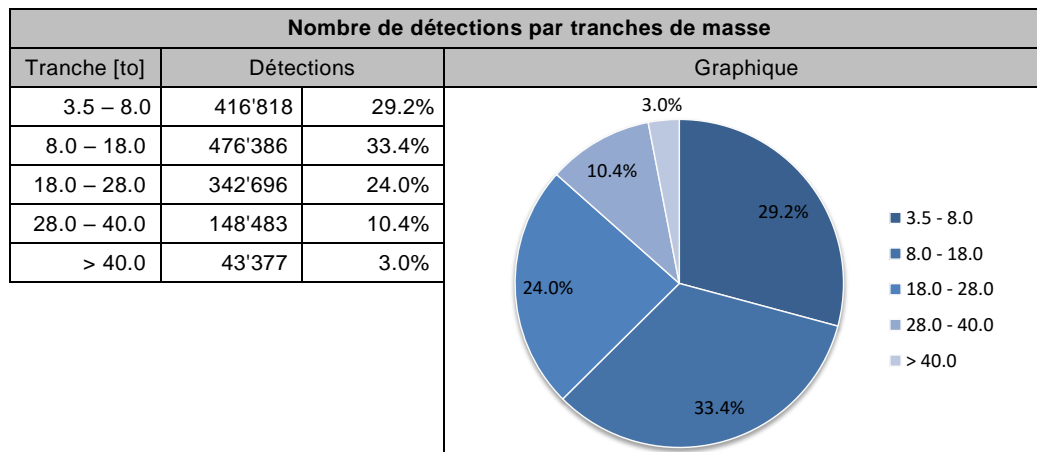
Classes de véhicules Swiss 10 [4]

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 379'271 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	0 - - - - 0		8	230'060	16.1%
S/S	<i>Non-cohérent</i>			229'398	16.1%
S/S/Ta	0 - - - - 0 + - - - - 00		10	157'938	11.1%
S/S/Tr	0 - - - - 0 + - - - - 000		10	153'558	10.8%
S/S/S/S	0 - - - - 0 + 0 - - - - 0		9	146'642	10.3%
S/S/S	<i>Non-cohérent</i>			76'494	5.4%
S/S/Ta	<i>Non-cohérent</i>			56'047	3.9%
S/S/S	0 - - - - 0 + - - 0 - -		10	54'833	3.8%
S/Ta	0 - - - - 00		8	49'869	3.5%
S/Ta/S/S	0 - - - - 00 + 0 - - - - 0		9	45'922	3.2%
Ta/Ta	00 - - - 00		8	32'051	2.2%
S/S	0 - - - - 0		1	30'501	2.1%
S/S/Ta	0 - - - - 0 + - - - 00 - -		9	24'013	1.7%
S/S/S/S	0 - - - - 0 + - - - 0 - 0		10	15'713	1.1%
S/Ta	<i>Non-cohérent</i>			14'282	1.0%
Autres silhouettes selon SN 640 320					
S/Ta	0 - - - - 00		1	9'491	0.7%
S/Ta/Ta	0 - - - - 00 + - - - 00 - -		9	9'286	0.7%
Ta/Tr	00 - - - 000		Non-classé (8)	3'709	0.3%
S/S/S/Ta	0 - - - - 0 + 0 - - - - 00		9	2'540	0.2%

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 : St-Gall		Direction 2 : Zürich		Sur la base de :
	1	2	1	2	
2x2 voies	46.2%	3.9%	44.8%	5.1%	Nombre de détections
	48.4%	1.6%	48.1%	2.0%	Masse totale
	48.7%	0.8%	49.6%	0.9%	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 : St-Gall	Direction 2 : Zürich	Norme 2011	Direction 1 : St-Gall	Direction 2 : Zürich	Norme 2011
	0.77	0.82	0.7	0.73	0.79	0.6
	1.41	1.34	1.4	2.00	1.91	2.1
	2.24	1.44	1.5	4.08	2.57	2.7
	2.78	2.66	1.9	6.51	6.23	3.0
	1.04	1.31	0.5	0.96	1.25	0.5
	1.27	1.93	1.7	1.22	1.91	1.8
	1.40	1.29	1.8	1.51	1.37	2.2
	2.21	2.30	2.0	2.77	2.82	2.2
	1.50	1.99	2.0	1.45	1.97	1.9
	1.80	1.74	1.7	1.93	1.86	1.6
	2.26	2.51	1.3	2.49	2.80	1.0
	2.18	2.00	2.5	2.75	2.55	2.6
	1.41	1.61	1.2	2.04	2.43	0.9
	2.58	2.94	0.7	2.76	3.16	0.6
	1.14	1.20	1.4	1.58	1.70	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 : St-Gall	Direction 2 : Zürich	Norme 2011	Direction 1 : St-Gall	Direction 2 : Zürich	Norme 2011
1 : Bus, car	2.21	2.46	2.3	2.46	2.75	2.3
8 : Camion	1.03	0.98	0.9	1.29	1.17	1.0
9 : Train routier	1.70	1.95	1.9	1.85	2.11	2.0
10 : Véhicule articulé	1.74	1.72	1.7	2.06	1.97	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 : St-Gall	Direction 2 : Zürich	Norme 2011	Direction 1 : St-Gall	Direction 2 : Zürich	Norme 2011
Silhouettes (2-6 axes)	1.19	1.22	1.6	1.42	1.41	1.7
	99.1%	99.1%		99.1%	99.1%	
Catégories	1.53	1.57		1.79	1.78	
	70.7%	70.8%		70.7%	70.8%	
Classes	1.51	1.57		1.75	1.78	
	68.5%	68.7%		68.5%	68.7%	

4.5 Classe de trafic pondéral équivalent actuelle selon SN 640 324

Chaussées souples et semi-rigides

Direction 1 : St-Gall

$$TF_0 = \frac{713'969 \text{ PL}}{333.1 \text{ jours}} \cdot 1.19 \cdot \frac{48.7\%}{49.5\%} = 2'516 \text{ ESAL/jour} \rightarrow \text{Trafic de classe T5 : Très lourd}$$

Direction 2 : Zürich

$$TF_0 = \frac{713'791 \text{ PL}}{334.0 \text{ jours}} \cdot 1.22 \cdot \frac{49.6\%}{50.5\%} = 2'565 \text{ ESAL/jour} \rightarrow \text{Trafic de classe T5 : Très lourd}$$

Chaussées rigides et combinées

Direction 1 : St-Gall

$$TF_0 = \frac{713'969 \text{ PL}}{333.1 \text{ jours}} \cdot 1.42 \cdot \frac{48.7\%}{49.5\%} = 2'990 \text{ ESAL/jour} \rightarrow \text{Trafic de classe T5 : Très lourd}$$

Direction 2 : Zürich

$$TF_0 = \frac{713'791 \text{ PL}}{334.0 \text{ jours}} \cdot 1.41 \cdot \frac{49.6\%}{50.5\%} = 2'967 \text{ ESAL/jour} \rightarrow \text{Trafic de classe T5 : Très lourd}$$

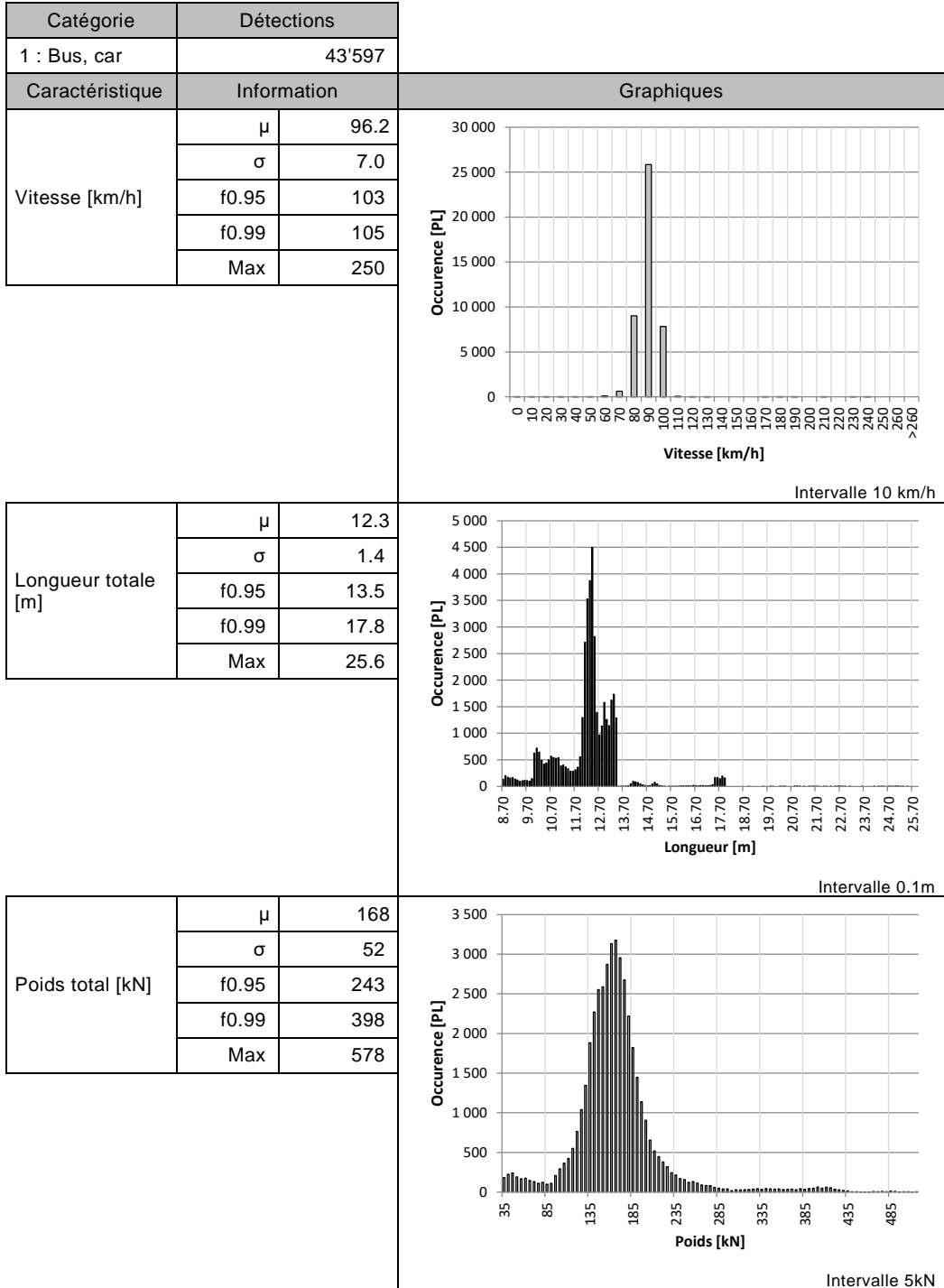
4.6 Tendence pour l'estimation du taux d'accroissement annuel

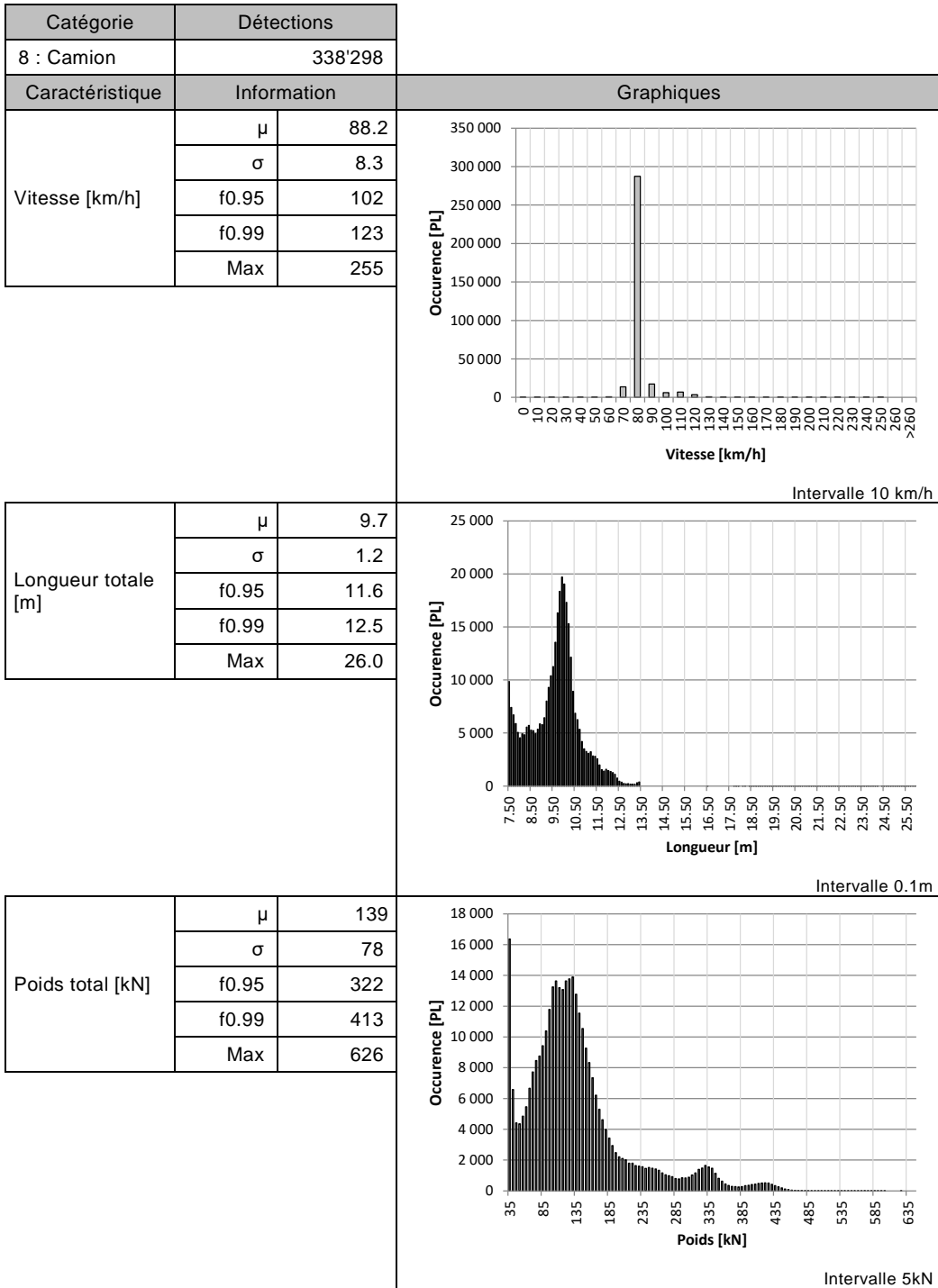
Tendance pour l'estimation du taux d'accroissement annuel		
Direction 1 : St-Gall	Direction 2 : Zürich	Sur la base de :
-	-	Nombre de détections
-	-	Masse totale
-	-	Trafic pondéral équivalent total W

Cette section sera déterminée lorsque des tendances seront établies (plusieurs rapports annuels)

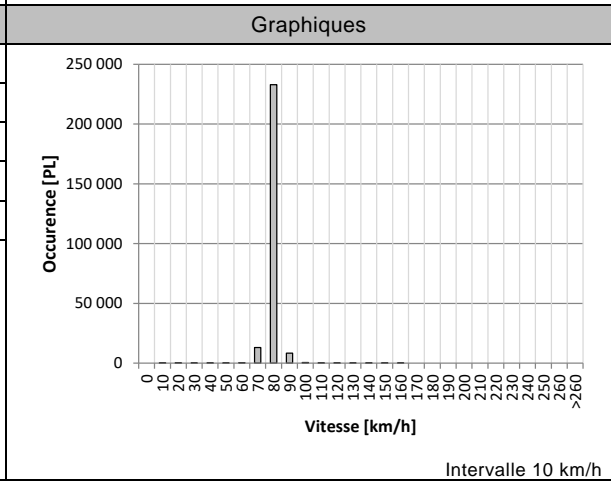
5 Caractéristiques des poids lourds

5.1 Caractéristiques des catégories de poids lourds

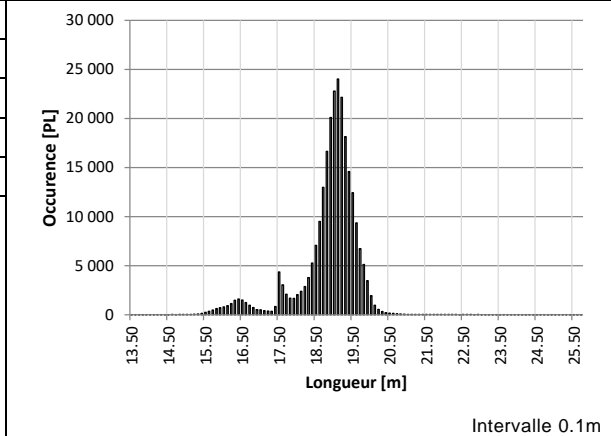




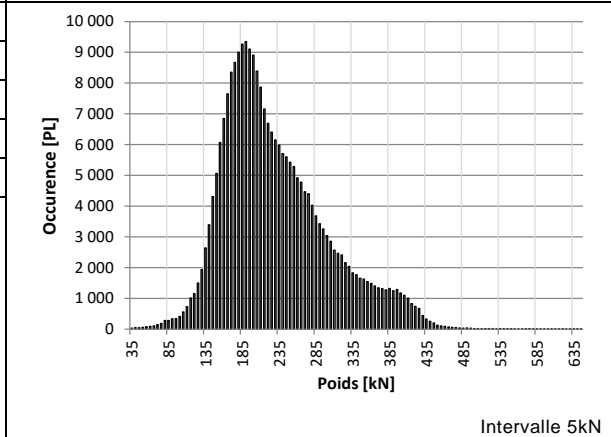
Catégorie	Détections	
9 : Train routier	255'956	
Caractéristique	Information	
Vitesse [km/h]	μ	86.2
	σ	3.9
	f0.95	90
	f0.99	92
	Max	161

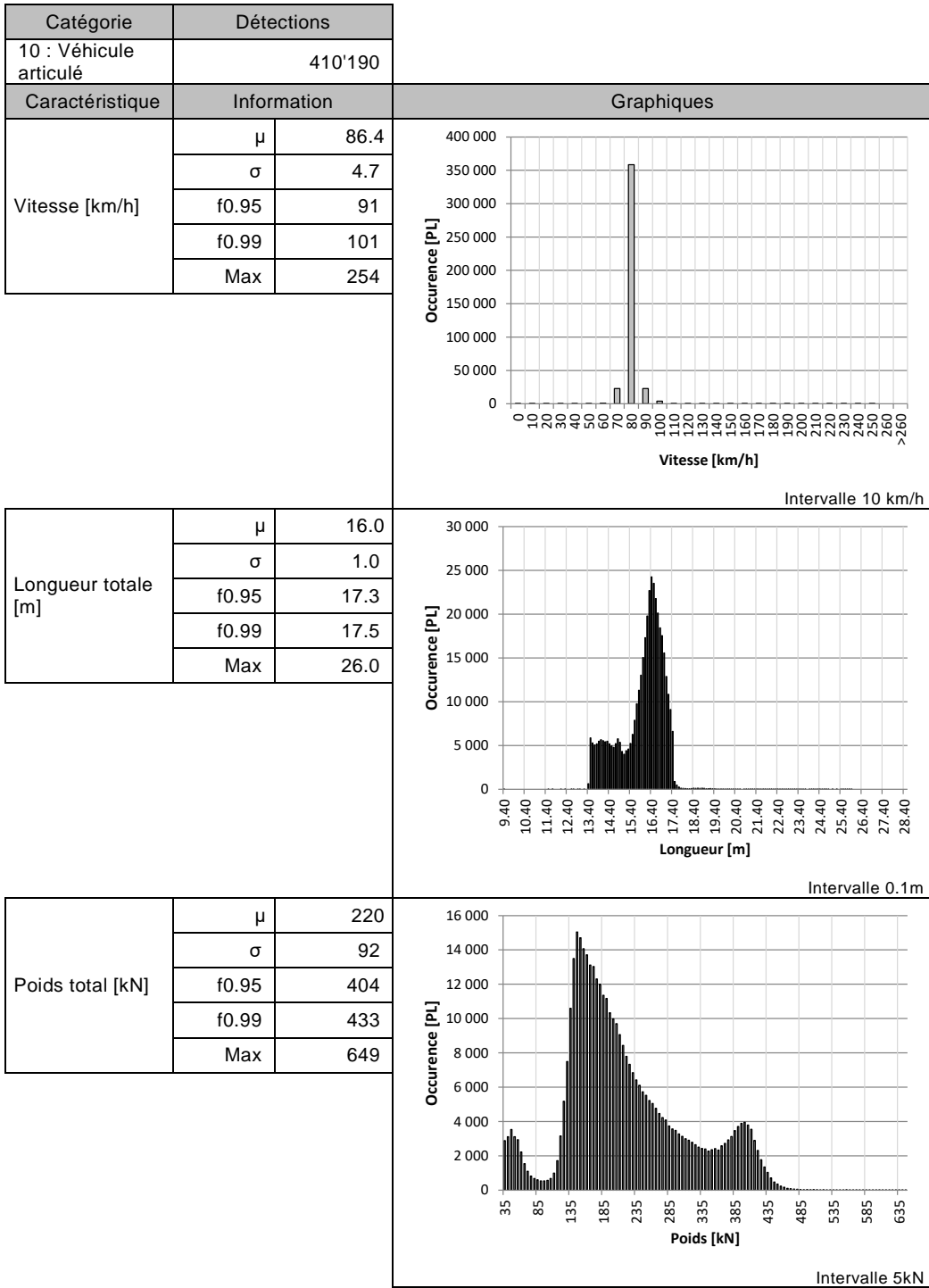


Longueur totale [m]	μ	18.9
	σ	0.9
	f0.95	19.8
	f0.99	20.2
	Max	26.0



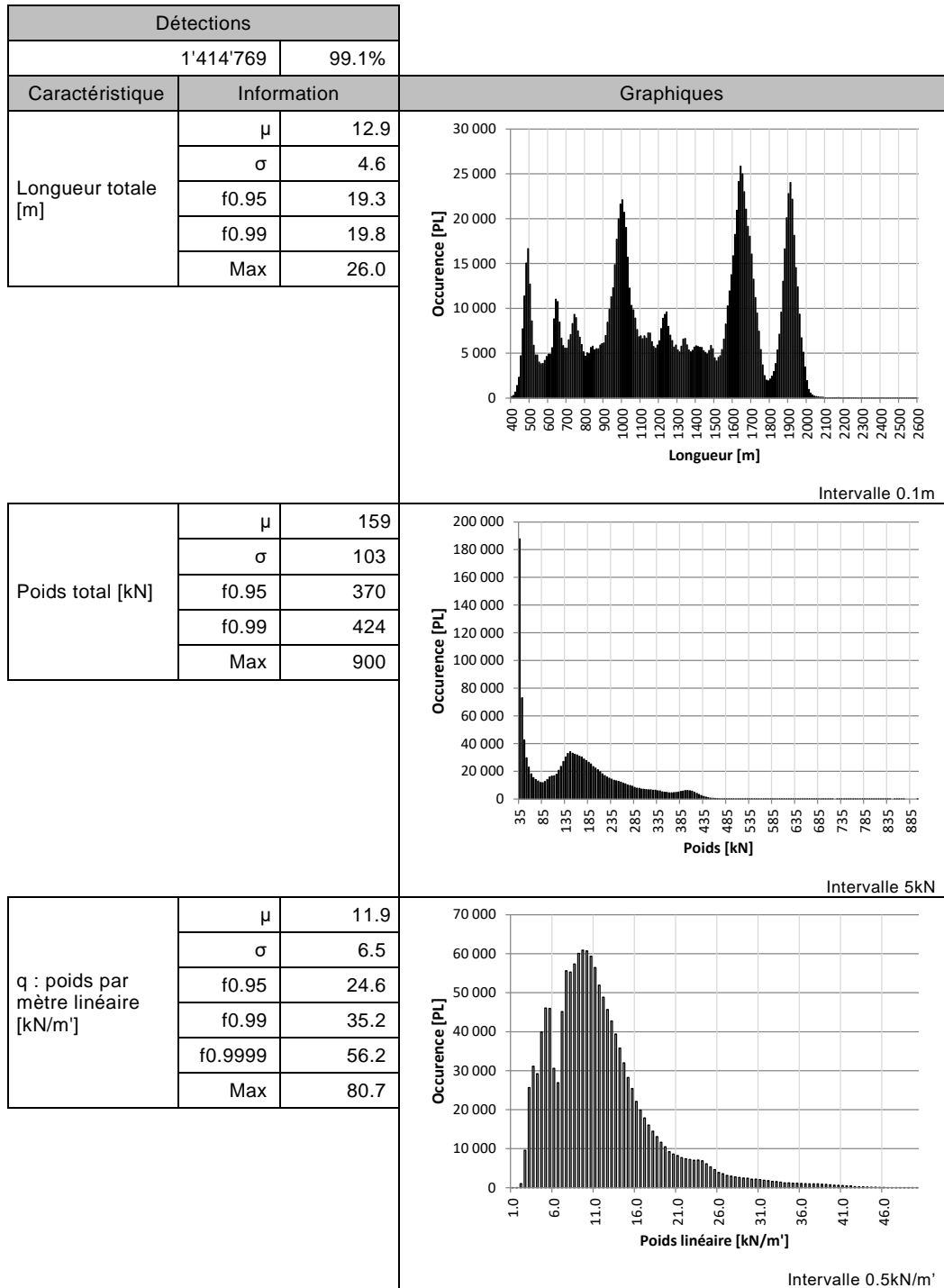
Poids total [kN]	μ	233
	σ	72
	f0.95	380
	f0.99	427
	Max	648

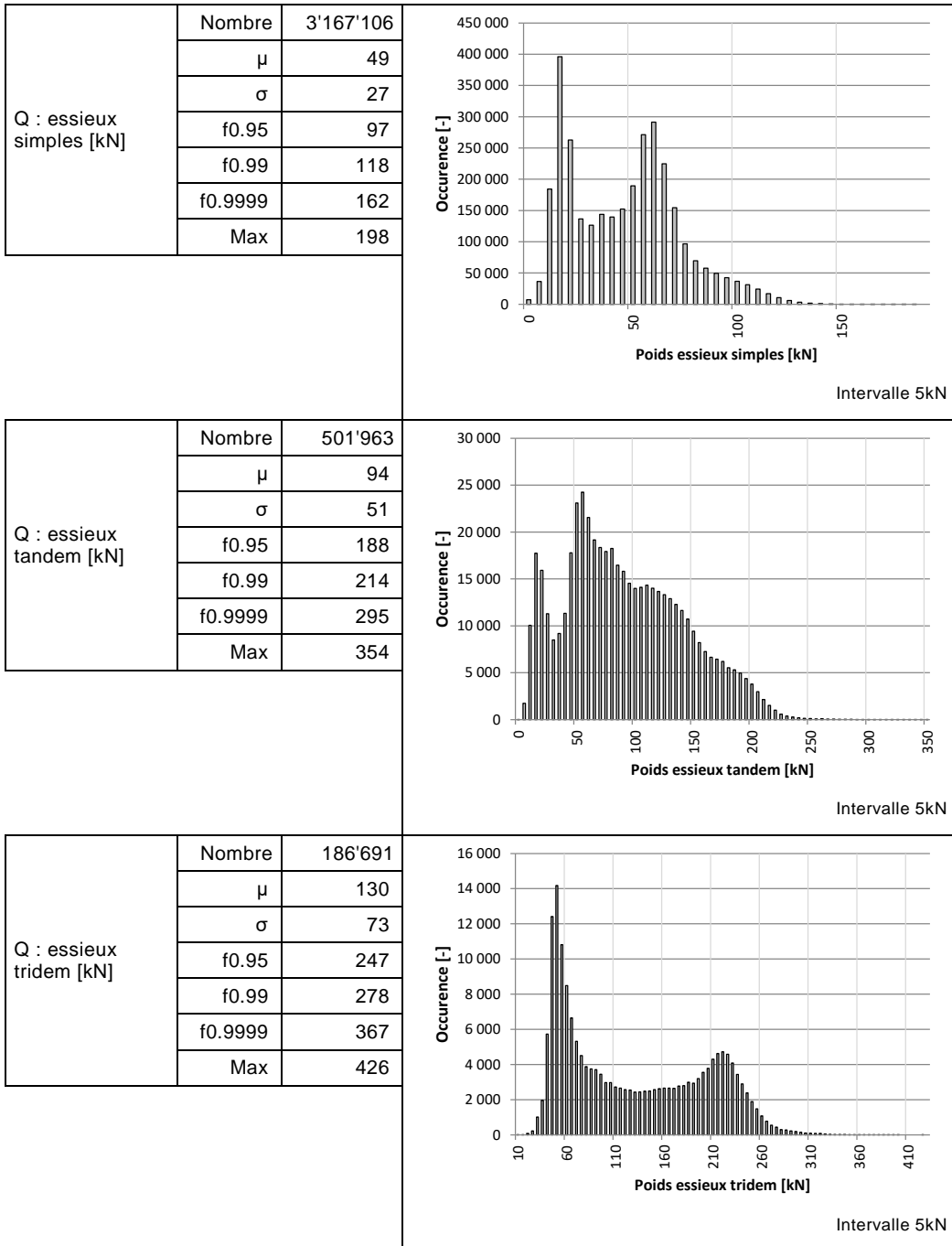




5.2 Caractéristiques globales de l'échantillon

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



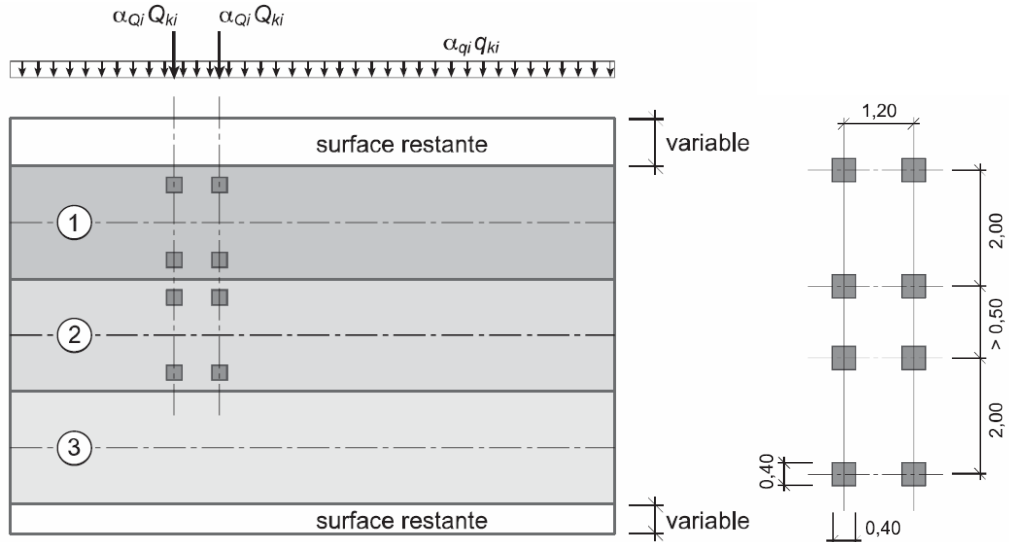


6 Modèle selon norme SIA 261

Document de référence : [3]

Les données considérées sont celles des silhouettes détectées de 2 à 6 axes, soit 99.1% 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

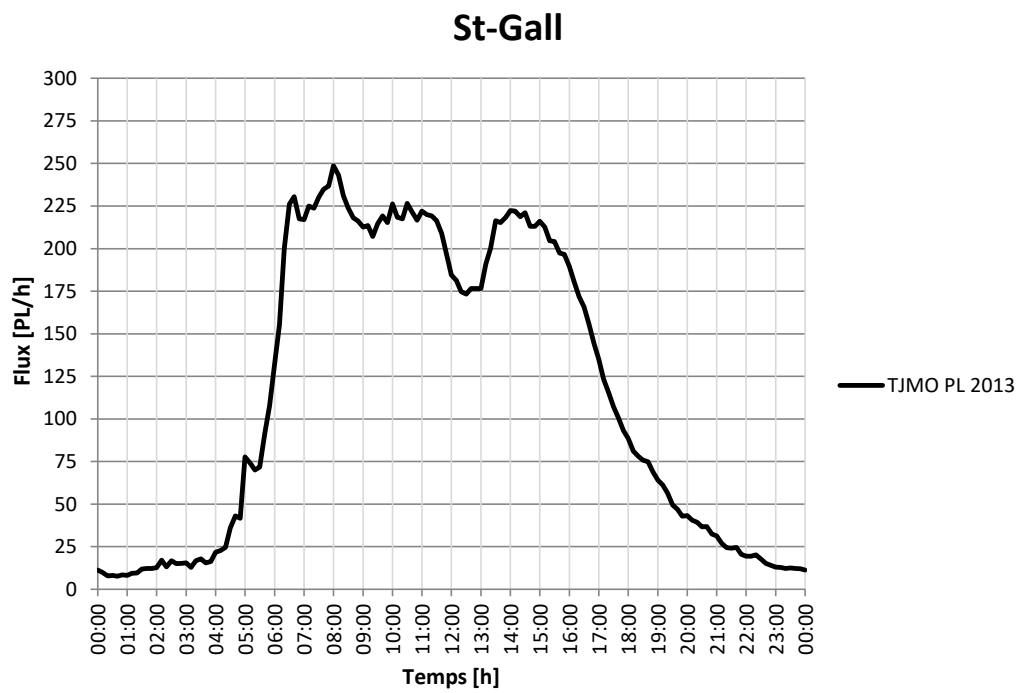
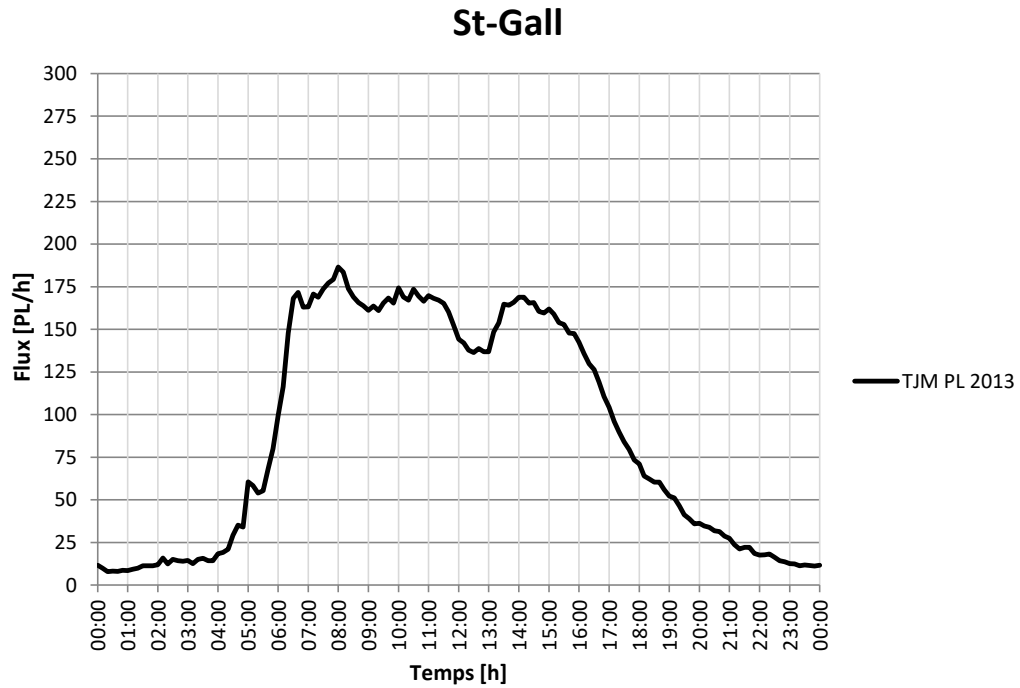
Charge concentrée Q					
Type d'essieu	Charge moy. [kN]	Charge moy. par axe [kN]	f0.95 [kN] (par axe)	f0.99 [kN] (par axe)	f0.9999 [kN] (par axe)
Simple	49	49	97	118	162
Tandem	94	47	188 (94)	214 (107)	295 (147)
Tridem	130	43	247 (82)	278 (93)	367 (122)

6.1.2 Charge répartie q

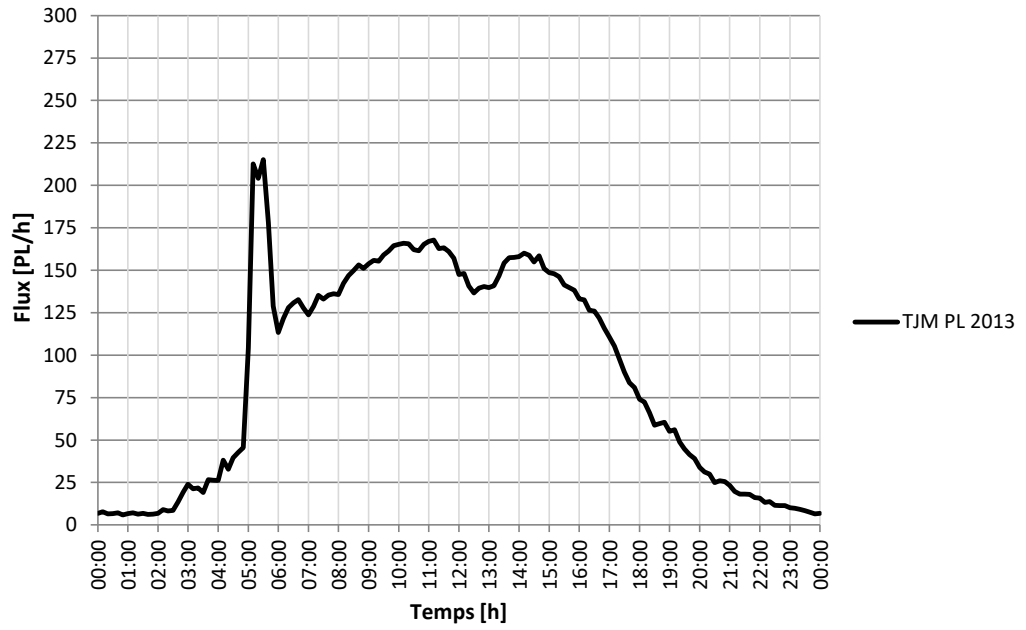
Charge répartie q				
Caractéristique	Charge moy.	f0.95	f0.99	f0.9999
Poids par mètre linéaire [kN/m']	11.6	24.6	35.2	56.2
Poids par surface (largeur 3 m) [kN/m²]	4.0	8.2	11.7	18.7

7 Tendances

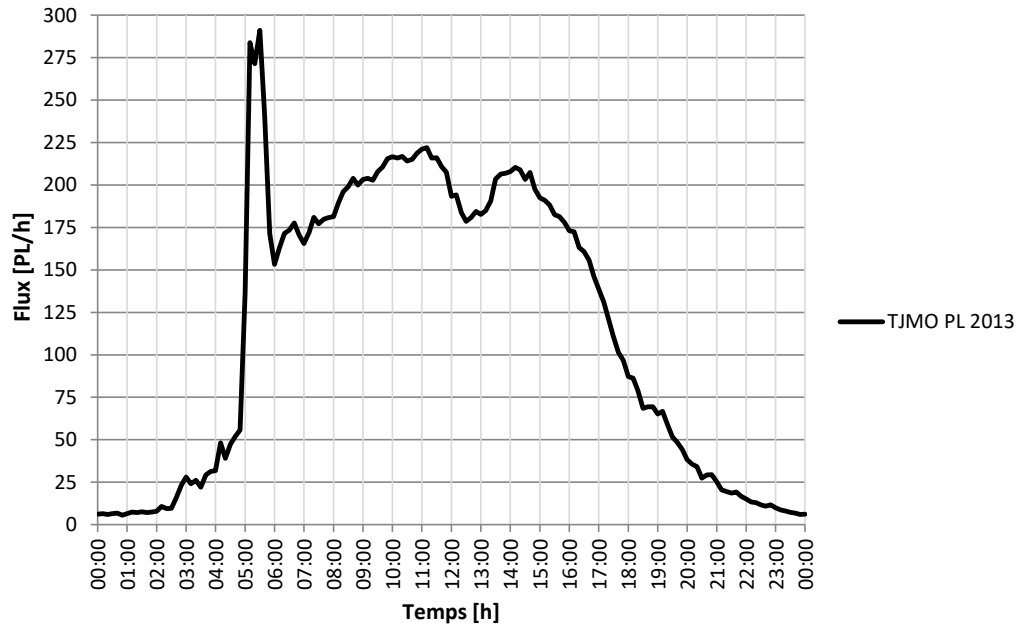
7.1 Evolution de la répartition horaire annuelle



Zürich

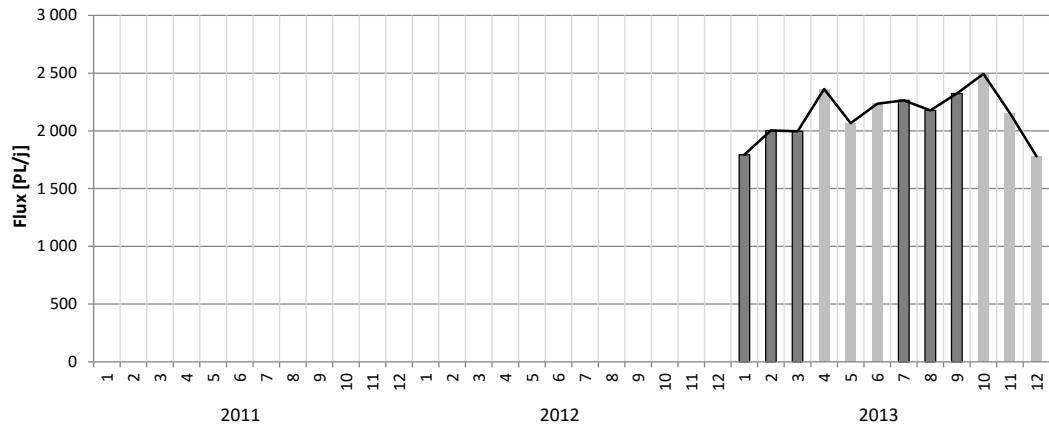


Zürich

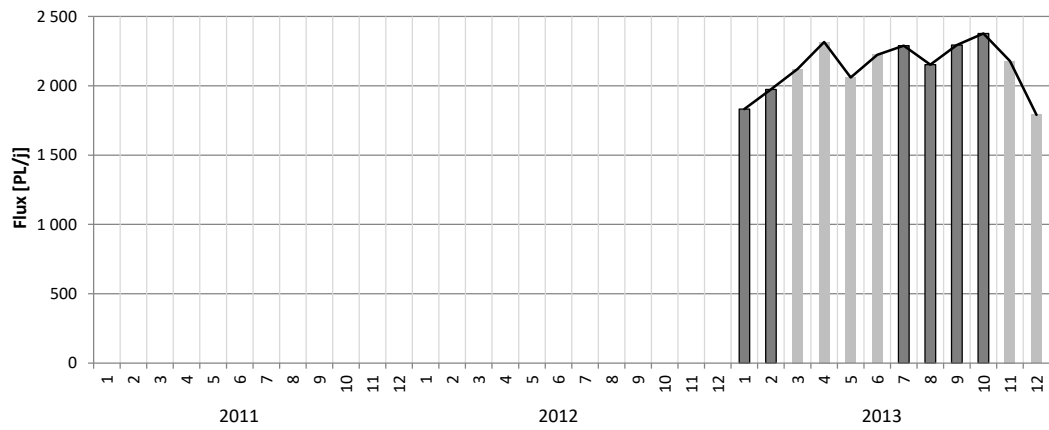


7.2 Evolution de la détection par mois

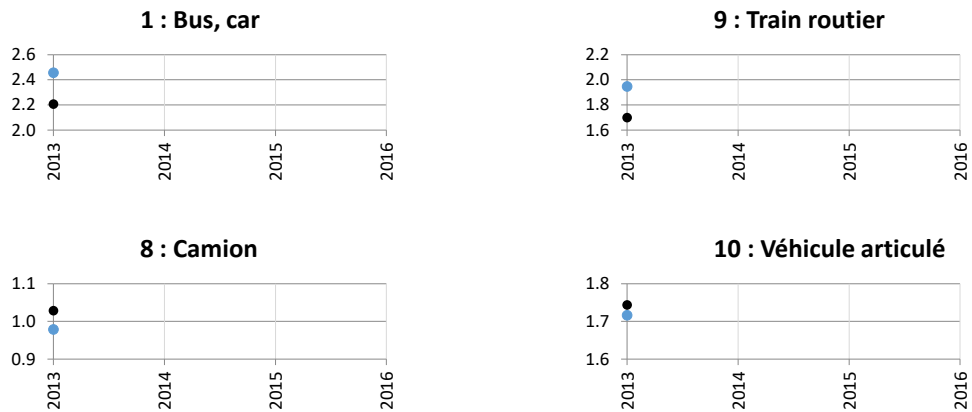
St-Gall



Zürich

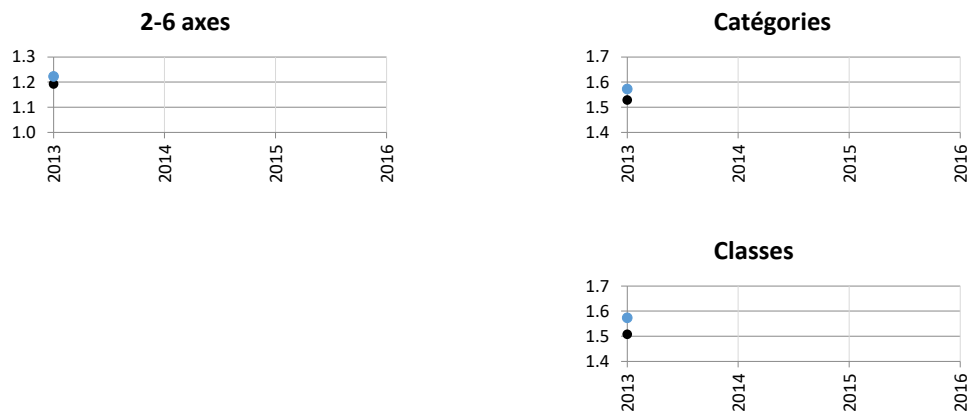


7.3.2 Evolution des facteurs d'équivalence par catégories de véhicules



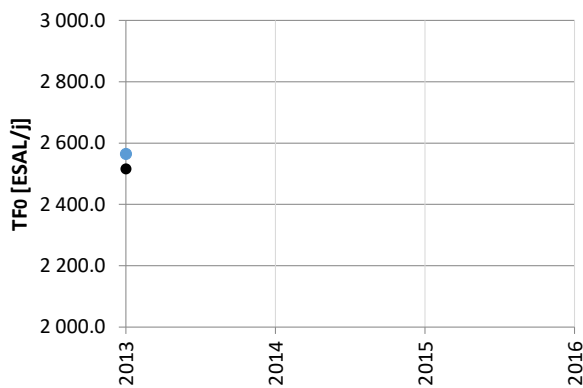
Noir : Direction St-Gall ; Bleu : Direction Zürich.

7.3.3 Evolution du facteur d'équivalence moyen



Noir : Direction St-Gall ; Bleu : Direction Zürich.

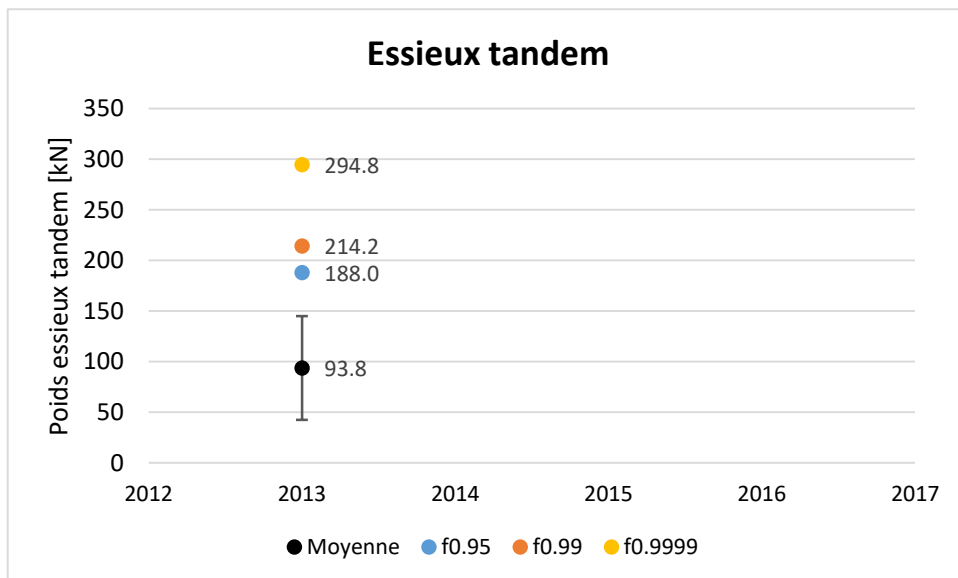
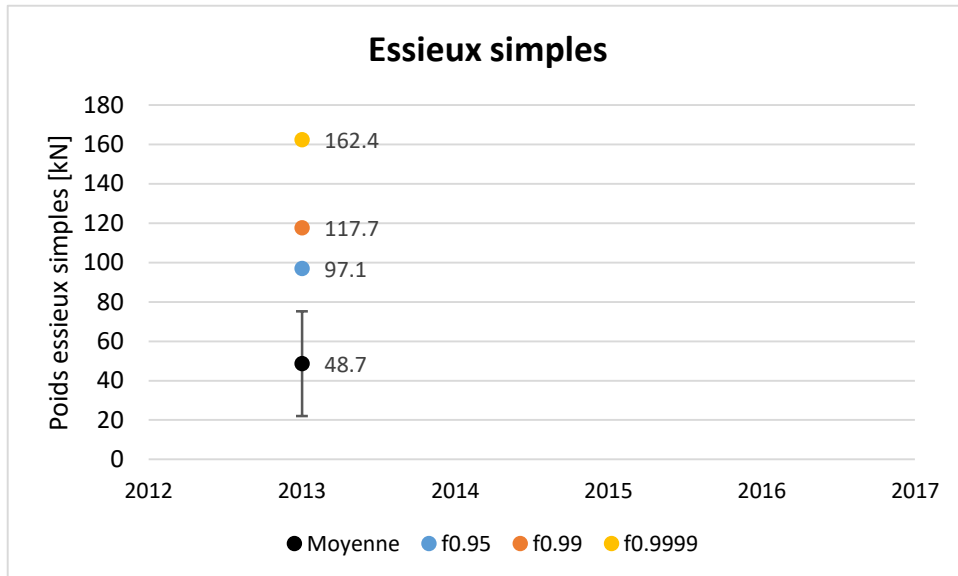
7.3.4 Evolution du trafic pondéral équivalent journalier

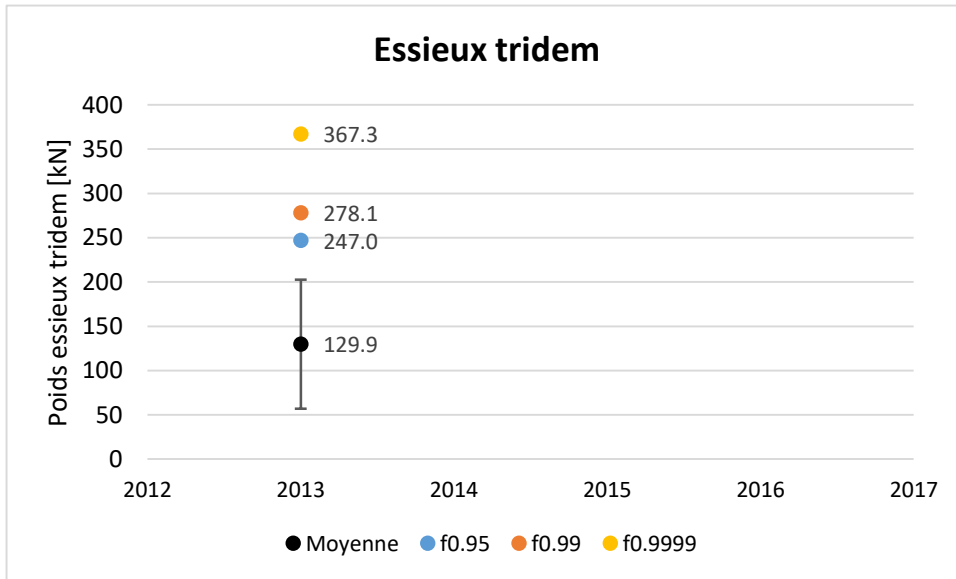


Noir : Direction St-Gall ; Bleu : Direction Zürich.

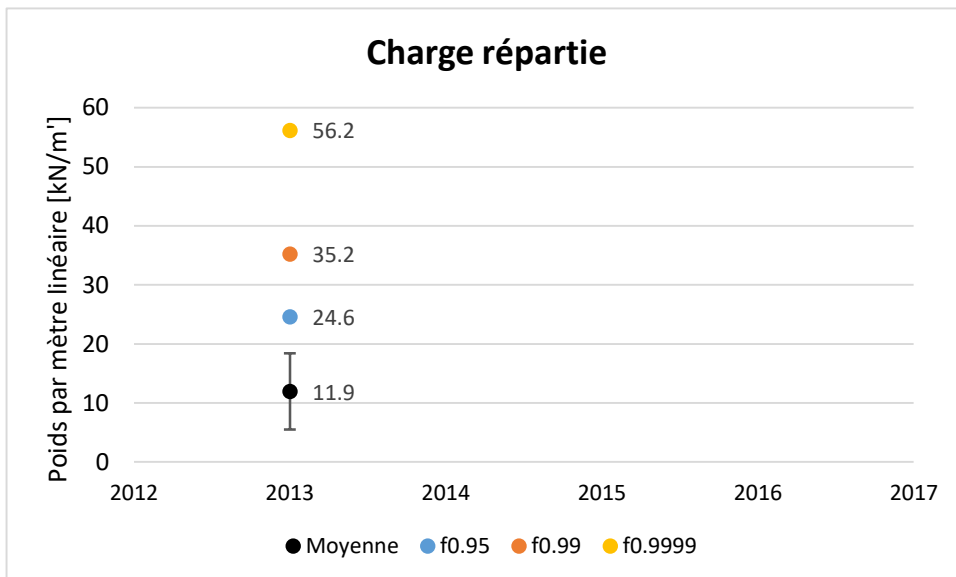
7.4 Evolution du modèle de la norme SIA 261

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]

<i>Niveaux de confiance selon [6], valeurs absolues</i>		
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 :	10.09.2013 – Direction St-Gall 11.09.2013 – Direction Zürich	
Facteurs de corrections relevés :	Direction St-Gall : -3.55% / 2.33 Direction Zürich : -1.12% / 3.29%	
Application du facteur de correction :	Direction St-Gall : Oui Direction Zürich : Oui	
Niveau de confiance à la calibration :	Direction St-Gall : Satisfaisant / Bon Direction Zürich : Bon / Très bon	
Données pouvant être utilisées pour référence :	Direction St-Gall : 2013 Direction Zürich : 2013	
Constations sur la base du traitement des données WIM		
Pertes de données :	~ 32 jours / 31 jours	
Exclusions :	1.66%	
Cohérence globale des valeurs :	En ordre	
Cohérence des tendances de la station :	-	
Classification SWISS10, VT \geq 3.5 to :	26.6%	
Silhouettes incohérentes :	29.0% dont 27.7% potentiellement dus à la classification SWISS10 1.3% d'autres incohérences	
Propositions		
La confiance dans les données de la station est bonne à 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.
-