

Zeitschrift: IABSE reports = Rapports AIPC = IVBH Berichte

Band: 55 (1987)

Artikel: Autoroute ouest de Melbourne; viaducs de Melbourne Sud

Autor: Lacroix, Alain

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-42805>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Autoroute Ouest de Melbourne. Viaducs de Melbourne Sud

Viadukte der Autobahn westlich von Melbourne

Viaducts on the West Expressway, Melbourne

Alain LACROIX

Ingénieur
Citra Construction Ltd
Melbourne, Australie

1. GÉNÉRALITÉS

L'autoroute Ouest de MELBOURNE qui emprunte le pont à haubans WEST GATE BRIDGE – un élément marquant du paysage de MELBOURNE – est un corridor de circulation très fréquenté avec plus de 60 000 véhicules par jour. Cette autoroute relie MELBOURNE à ses banlieues Est, à GEELONG, grand centre industriel et touristique, et aux sites touristiques de la côte Ouest.

Les accès à cette autoroute restaient difficiles et le flux de trafic induit dans SOUTH MELBOURNE et PORT MELBOURNE devenait difficilement supportable pour ces zones résidentielles et commerçantes. Pour mieux diffuser ce trafic, il fut décidé de prolonger cette autoroute et d'assurer sa liaison avec les artères principales des quartiers Sud de MELBOURNE.

L'ouvrage principal de ce prolongement est un viaduc urbain autoroutier de 1 850 m de long franchissant de nombreuses artères, mais aussi un dépôt ferroviaire et deux lignes de chemin de fer. Cet ouvrage est raccordé à la voirie locale par des bretelles d'entrée et de sortie situées sensiblement à ses extrémités. La structure porte quatre voies de circulation dans sa partie centrale.

En 1983, le ROAD CONSTRUCTION AUTHORITY OF VICTORIA attribuait le contrat de réalisation de l'ouvrage au groupement CITRA CONSTRUCTIONS LIMITED-SPIE BATIGNOLLES.

2. CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES

L'ouvrage est constitué de deux structures indépendantes supportant chacune un sens de circulation. Chaque structure se compose de deux poutres caisson reliées entre elles dans la partie centrale par un hourdis coulé en place. La structure Nord comporte 36 travées pour le caisson Nord et 37 travées pour le caisson Sud. La structure Sud 39 travées pour le caisson Nord, et 29 travées pour le caisson Sud. La plus grande portée est de 54 m. L'ouvrage serpente à travers SOUTH MELBOURNE et une des bretelles a un rayon de courbure en plan de 115 m.

3. CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

3.1 Fondations et appuis

L'ouvrage est fondé sur des pieux béton de 1.20 m de diamètre réalisés à l'intérieur d'un tubage métallique et ancrés dans le rocher : deux pieux pour les piles intermédiaires et quatre pieux pour les piles supportant les appuis fixes. La majorité des pieux d'une longueur de 30 à 55 m sont fondés dans le substratum basaltique de Melbourne.

Les 137 piles sont en béton armé. De forme sensiblement rectangulaire, leur hauteur varie de 3.5 à 10.7 m. Pour des raisons d'esthétique, ces piles ont été réalisées avec un béton de couleur noire qui tranche avec le béton clair des tabliers.



3.2 Tabliers

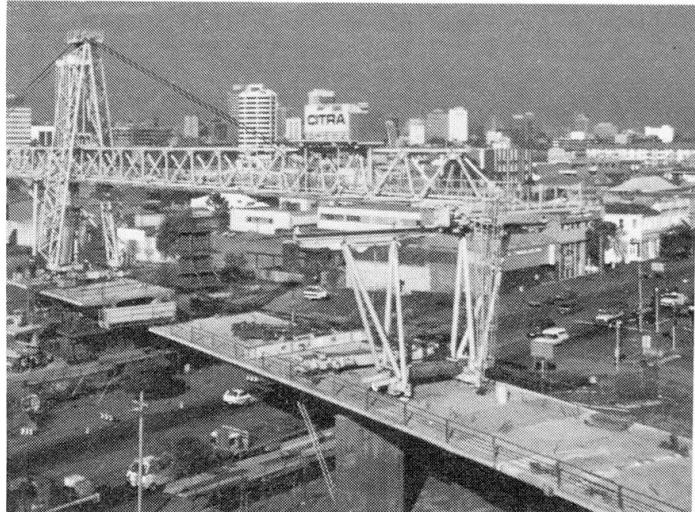
L'ouvrage est constitué par des poutres caissons, de hauteur constante 2 m, à deux ou trois âmes, précontraintes longitudinalement. Tous les voussoirs sont préfabriquées à joint conjugué dans des cellules. Le voussoir type à 2 âmes mesure 9.98 m de large et 3.2 m de long pour un poids variant entre 40 et 45 t. Le voussoir type à 3 âmes mesure 14.68 m de large et 2.7 m de long pour un poids de 60 à 65 t. Le voussoir le plus lourd pèse 76 t.

Les 2070 voussoirs sont fabriqués dans une usine située à l'extrême Ouest du site. Cette usine est divisée en deux parties : une zone consacrée à la préfabrication des cages d'armatures, l'autre accueillant les 5 cellules de préfabrication : 3 cellules pour voussoirs à 2 âmes, 2 pour les 3 âmes. L'aire de stockage 400 m x 20 m peut recevoir 350 voussoirs environ. Cette aire comporte également une sixième cellule pour la réalisation de voussoirs d'articulation, une aire d'inspection et une zone de préparation et de sablage des voussoirs.

Les voussoirs sont mis en place par encorbellements successifs à l'aide d'une grue de 150 t et de 2 poutres de lancement. Les 2 ou 3 premiers voussoirs sur pile sont en général posés à la grue. Après alignement des voussoirs et matage des appuis, la poutre de pose est lancée sur l'appui pour la réalisation du cantilever. La stabilité du fléau est assurée par des vérins placés sur des charpentes métalliques brélées sur la pile, puis par les bras stabilisateurs du lanceur. Chaque cantilever est relié à la structure existante par un clavage de 0.2 m. Les deux poutres de lancement ont été fabriquées et assemblées par CITRA. Leur poids est d'environ 190 t. La précontrainte longitudinale est assurée par des câbles 19T13 VSL. Le schéma de câblage est un schéma classique pour ce type de pont.

3.3 Quantités

Surface des tabliers	:	77.000	m ²
Béton de fondations et appuis	:	32.000	m ³
Armatures passives	:	11.000	t
Béton de superstructure	:	41.000	m ³
Armatures de précontrainte	:	2.500	t



4. DATES CLÉS

Le contrat a été attribué le 25 septembre 1983. En février 1984, le chantier a été arrêté pour environ 12 mois à la suite de problèmes de démarcation entre syndicats concernant la construction de l'usine de préfabrication. Les principales dates peuvent se résumer ainsi :

- | | |
|-------------------|---|
| – 7 mai 1985 | bétonnage du premier voussoir |
| – 15 juillet 1985 | pose du premier voussoir |
| – 28 août 1986 | ordre de service pour la construction de la structure Sud |
| – 6 novembre 1986 | bétonnage du dernier voussoir de la structure Nord (1078NO) |
| – 3 avril 1987 | pose du premier voussoir de la structure Sud |
| – 7 avril 1987 | pose du dernier voussoir de la structure Nord |
| | Il est prévu de terminer les travaux de la structure Nord en octobre 1987 en vue de son ouverture à la circulation pour la fin de 1987. |