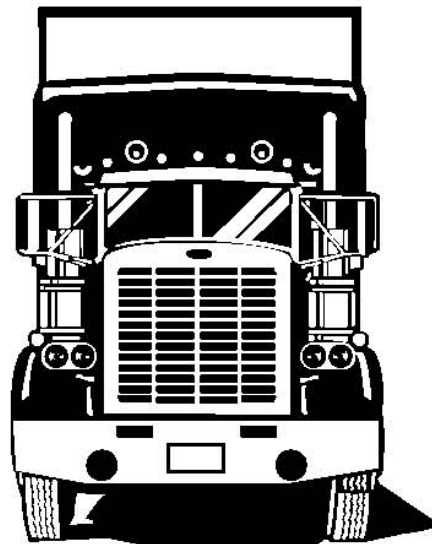


**ENQUÊTE ORIGINE ET DESTINATION
DU CAMIONNAGE
LA TUQUE
SEPTEMBRE 2002**



Septembre 2003

Analyse et rédaction :

Pierre Lord, ing.
*Service du soutien technique, Direction générale
de Québec et de l'Est*

Collaboration :

Denise Tellier
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

Jean-François Stringer, ing.
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

Francine Buteau, stat.,
*Service des chaussées,
Direction générale des infrastructures et des
technologies*

Édition et révision du texte :

Isabelle Turgeon
Direction des Communications

Ghislaine Veilleux
*Service du soutien technique,
Direction générale de Québec et de l'Est*

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction.....	5
2. Postes d’interception.....	5
3. Compteurs automatisés.....	6
4. Période d’affluence maximale.....	6
5. Débit journalier moyen annuel de camions.....	7
5.1 Destination du prochain arrêt	8
5.2 Répartition entre la voie de contournement et la route actuelle	9
6. Types de camions et de chargements transportés	15
7. Destination finale des usagers dont la prochaine destination est	
La Tuque	16
8. Annexes.....	18

LISTE DES FIGURES

Figure 1	Débits journaliers moyens mensuels (2000) de camions exprimés en pourcentage du débit journalier moyen annuel de camions (DJMAC), aux stations de comptages permanentes sélectionnées	7
Figure 2	Répartition de la destination du prochain arrêt sur la route 155 en direction nord - Poste 1 situé au sud de La Tuque	10
Figure 3	Répartition de la destination du prochain arrêt sur la route 155 en direction sud - Poste 2 situé au nord de La Tuque	11
Figure 4	Répartition de la destination du prochain arrêt en direction sud sur le chemin Fitzpatrick- Poste 3 situé au nord de La Tuque	12
Figure 5	Sommaire des origines et des destinations exprimé selon les usagers en transit ou se destinant à La Tuque	13
Figure 6	Description des types de camions observés aux postes d'enquête	15
Figure 7	Description des types de chargements observés aux postes d'enquête	16
Figure 8	Répartition de la destination finale pour les usagers dont la prochaine destination est La Tuque	17

1. INTRODUCTION

En septembre 2002, une enquête origine et destination a été effectuée afin de déterminer le nombre de camions susceptibles d'emprunter la future voie de contournement de la route 155 à La Tuque. Le ministère des Transports voulait ainsi obtenir un portrait fidèle de l'ensemble des déplacements des véhicules lourds dans le secteur de La Tuque. C'est la compagnie BPR qui a été mandatée par le Ministère pour la réalisation de cette enquête.

Rappelons que la voie de contournement a fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement en 2002. C'est le 5 mars 2003 que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) tenait une rencontre d'information publique à propos de cette étude à La Tuque.

2. POSTES D'INTERCEPTION

Aux fins de l'enquête, trois postes d'interception des véhicules lourds ont été installés en périphérie de la ville de La Tuque.

Ainsi, plus de 1050 camions ont été interceptés durant cette enquête pour connaître leur point de départ, leur prochaine destination et leur point d'arrivée, et ce, aux endroits suivants :

Poste 1 : Sur la route 155 en direction nord, au sud de l'aéroport de La Tuque.

Les relevés ont eu lieu du lundi 9 septembre au mercredi 11 septembre 2002, entre 7 h et 19 h, pour obtenir le portrait de la circulation, ce qui représentait 40 % des 1050 camions interceptés aux trois postes.

Poste 2 : Sur la route 155 en direction sud (vers La Tuque), dans la municipalité de La Bostonnais, près de l'église et de la route du pont couvert.

Les données ont été recueillies du lundi 16 septembre au mercredi 18 septembre 2002, pour obtenir le portrait selon la même plage horaire, ce qui représentait 33 % des 1050 camions interceptés aux trois postes.

Poste 3 : Sur le chemin Fitzpatrick en direction sud, près de la gare.

Les données ont été recueillies du lundi 23 septembre au mercredi 25 septembre 2002, également pour obtenir le portrait selon la même plage horaire, ce qui représentait 27 % des 1050 camions interceptés.

3. COMPTEURS AUTOMATISÉS

Des compteurs automatisés ont aussi été installés dans la chaussée à proximité des trois postes d'interception. Ces compteurs enregistraient tous les véhicules qui passaient dans les deux directions. Ils répartissaient les véhicules en cinq catégories selon leur longueur. Ce calcul a permis de comparer le nombre de véhicules interceptés pour l'enquête et le nombre total de véhicules circulant sur la route. Ces relevés couvraient 24 heures par jour, incluant la période de l'enquête origine et destination, pendant 17 jours répartis au cours des mois de juin, d'août et de septembre 2002 aux deux premiers postes, et 10 jours au troisième poste durant les mois d'août et de septembre 2002.

4. PÉRIODE D'AFFLUENCE MAXIMALE

La période choisie pour les relevés constituait une des périodes de grande affluence de l'année selon les stations de comptage permanentes disponibles du ministère des Transports. En fait, il s'agit du temps le plus fort de l'année pour ce qui est de l'autoroute 55, l'une des stations de comptage permanentes disponibles et situées dans la continuité de la route 155. Le mois de septembre représente, selon le poste observé, plus de 130 % du débit journalier moyen annuel des camions (DJMAC) pour l'autoroute 55, 120 % pour la route 138, une autre station permanente choisie pour ses similarités parmi celles qui sont disponibles, et 106 % pour la route 955, une autre station permanente disponible. Ces variations mensuelles sont illustrées à la figure suivante pour l'autoroute 55 au sud du chemin des Forges, la route 955 à Saint-Samuel, au sud-est du rang des Trembles et la route 138 à la hauteur de Baie-Saint-Paul.

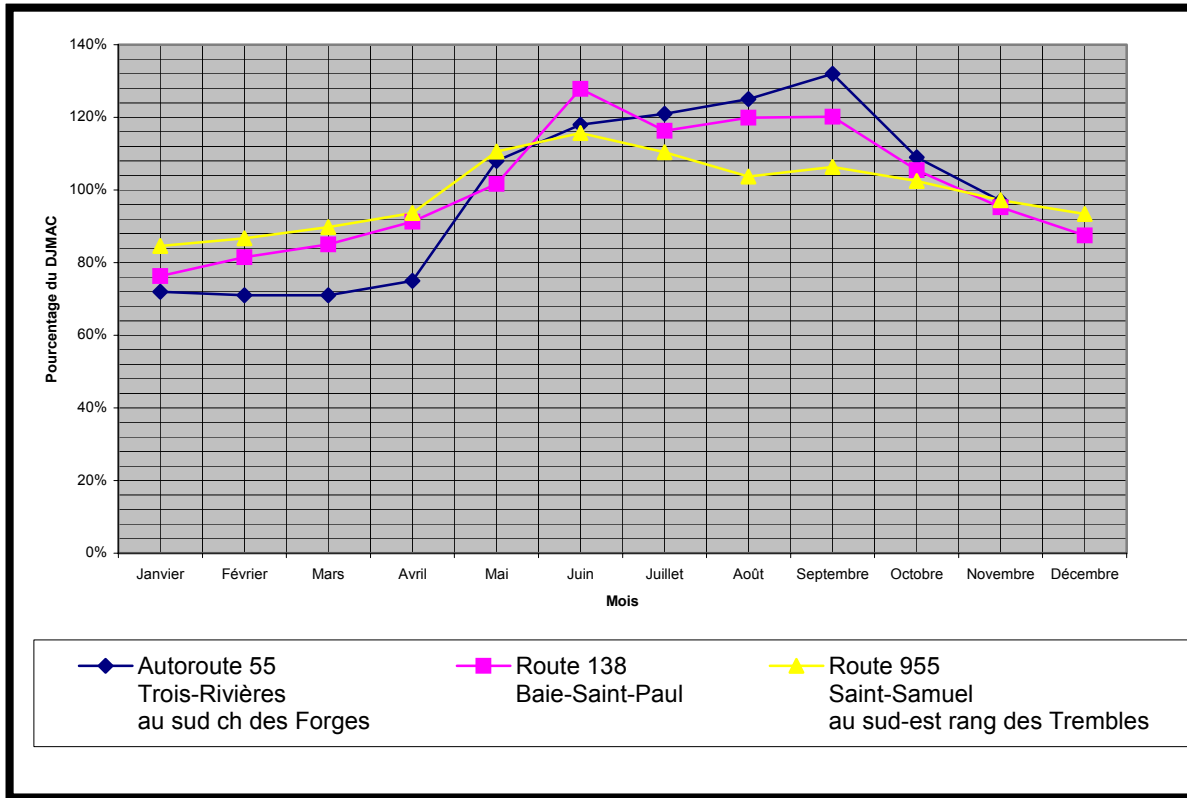


Figure 1. Débits journaliers moyens mensuels (2000) de camions exprimés en pourcentage du débit journalier moyen annuel de camions (DJMAC), aux stations de comptages permanentes sélectionnées

Source : Recensement de la circulation sur les routes du Québec, 2000, ministère des Transports

5. DÉBIT JOURNALIER MOYEN ANNUEL DE CAMIONS

Une évaluation du débit journalier moyen annuel de camions (DJMAC) a été effectuée à l'aide des compteurs automatisés aux trois postes considérés, en classifiant l'ensemble des véhicules y circulant.

Poste 1 : Sur la route 155, au sud de l'aéroport de La Tuque, 680 camions, soit 340 par direction.

Les relevés se sont échelonnés sur 17 jours, à raison de 24 heures par jour, au cours des mois de juin, d'août et de septembre 2002.

Poste 2 : Sur la route 155, dans la municipalité de La Bostonnais, près de l'église et du pont couvert, 480 camions, soit 240 par direction.

Les relevés se sont échelonnés sur 17 jours, à raison de 24 heures par jour, au cours des mois de juin, d'août et de septembre 2002.

Poste 3 : Sur le chemin Fitzpatrick, près de la gare, 320 camions, soit 160 par direction.

Les relevés se sont échelonnés sur 10 jours répartis durant les mois d'août et de septembre 2002.

5.1 Destination du prochain arrêt

Un examen de la destination du prochain arrêt permet de cibler certaines destinations, entre autres l'usine Smurfit-Stone.

- 1- Les camions qui proviennent de la route 155 au **sud** de La Tuque et qui se dirigent vers l'usine Smurfit-Stone représentent 13 % de l'échantillonnage au poste 1, soit une moyenne de 44 camions par jour.

Poste 1 : 44 camions par jour.

- 2- Les camions qui viennent de la route 155 et du chemin Fitzpatrick, au **nord** de la Tuque, utilisent la bretelle qui mène directement à l'usine, ce qui représente 15 % des camions interceptés aux deux postes, soit;

Poste 2 : 37 camions par jour.

Poste 3 : 24 camions par jour.

5.2 Répartition entre la voie de contournement et la route actuelle

Une hypothèse est formulée, à savoir que les camions en transit utiliseraient la voie de contournement afin d'éviter une cinquantaine d'intersections où se trouvent 13 arrêts potentiels et des limites de vitesse variant entre 50 km/h et 90 km/h tout au long du tracé étudié. Cela permettrait de réduire le temps de parcours de 15 minutes à 8 minutes pour la traversée de La Tuque, selon l'étude d'impact. Cependant, la présence d'usines et de services connexes au centre de La Tuque fera en sorte qu'un nombre important de camions continuera de s'y rendre par la route actuelle.

Ainsi, en direction nord pour la route 155, selon la destination du prochain arrêt indiquée, c'est un peu plus de 54 % (184 camions) qui arrêteraient à La Tuque, en formulant l'hypothèse que les camions roulant en direction nord pour se rendre à l'usine Smurfit-Stone, soit 13% (44 camions), utiliseraient la voie de contournement. Ceci totalise donc, avec les camions en transit, près de **160** camions par jour en direction nord sur la voie de contournement.

En direction sud, à partir de la route 155, 40 % (98 camions) se dirigent vers La Tuque et 15 % (37 camions) vers l'usine Smurfit-Stone. Les camions qui arrivent du nord et se dirigent vers l'usine Smurfit-Stone vont utiliser la bretelle d'accès qui mène directement à l'usine, ce qui, en incluant les camions qui bifurquent vers le chemin Fitzpatrick pour aller à La Croche (5 camions), totalise 140 camions qui n'utiliseraient pas la voie de contournement. Quant aux usagers en transit, c'est **100** camions qui emprunteraient le contournement en direction sud.

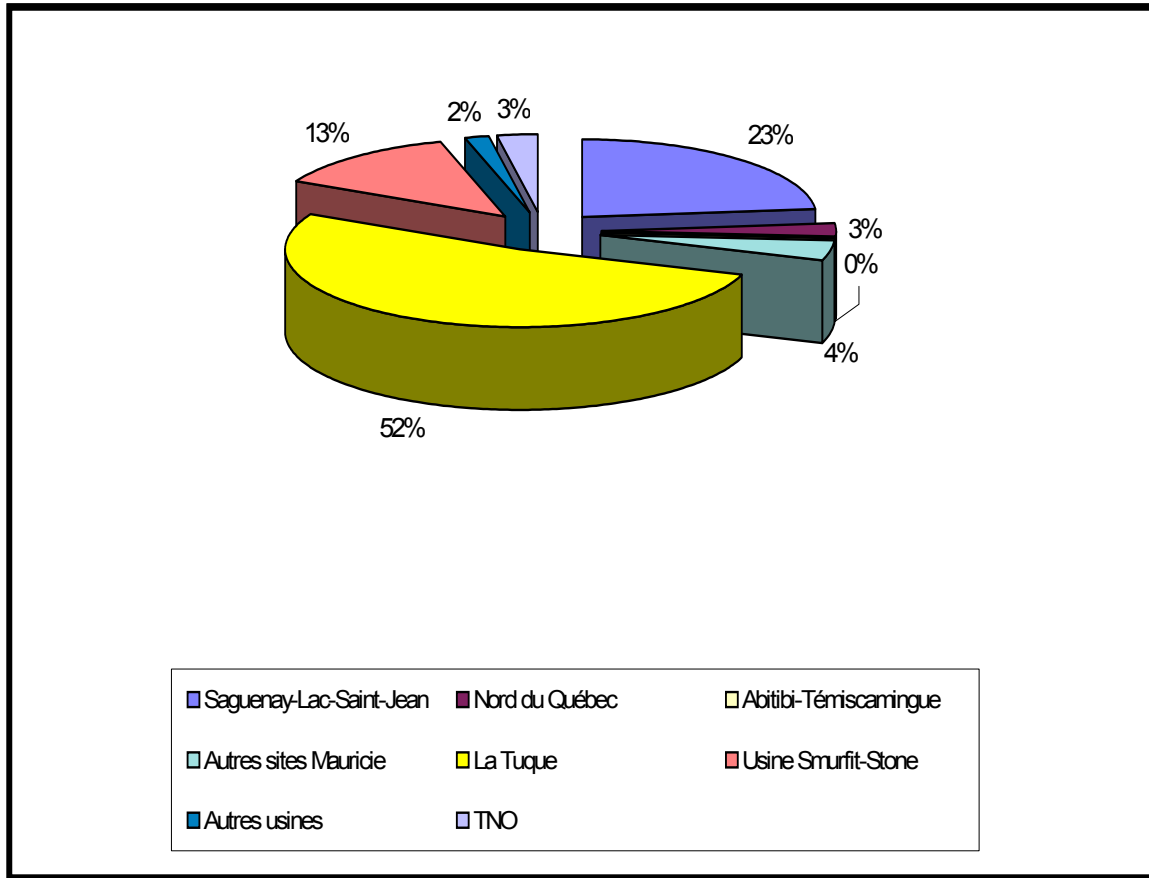


Figure 2. Répartition de la destination du prochain arrêt sur la route 155 en direction nord - Poste 1 situé au sud de La Tuque

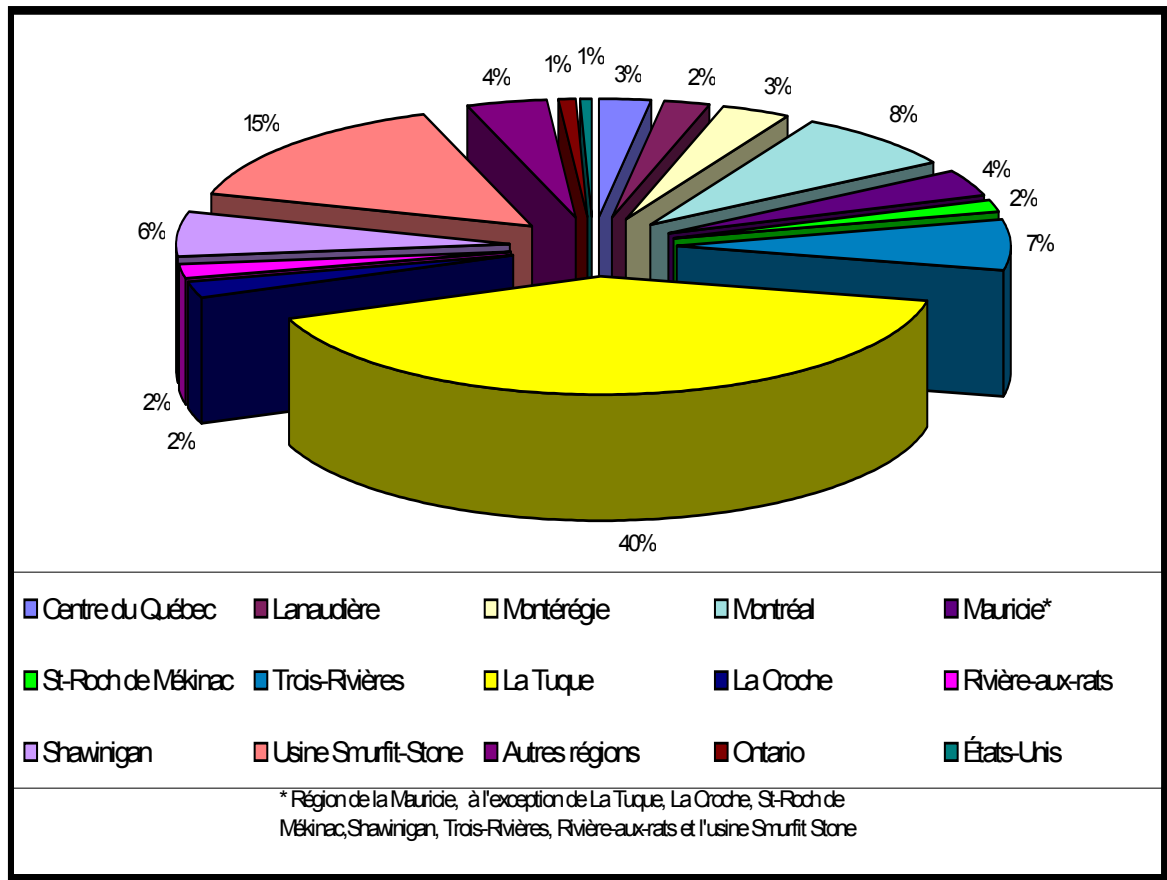


Figure 3. Répartition de la destination du prochain arrêt sur la route 155 en direction sud Poste 2 situé au nord de La Tuque

Sur le chemin Fitzpatrick, l'analyse de la répartition de la destination du prochain arrêt a démontré que La Tuque est la destination de 31 % des camions, soit près de 50 camions sur une base journalière en direction sud. En y ajoutant les 6 camions qui se dirigent vers l'usine John Lewis, on atteint un total de 35 % des camions observés en direction sud. Enfin, ajoutons les 24 camions à destination de l'usine Smurfit-Stone qui utilisent la bretelle d'accès pour l'usine et l'on obtient, en intégrant les camions de La Croche qui se rendent à Saint-Félicien (7 camions), plus de 55 % des usagers qui n'utiliseront pas le contournement (88 camions). Quant au volume de ceux qui emprunteront la voie de contournement en direction sud, soit près de 70 camions par jour, il représente 45 % des usagers observés au poste 3.

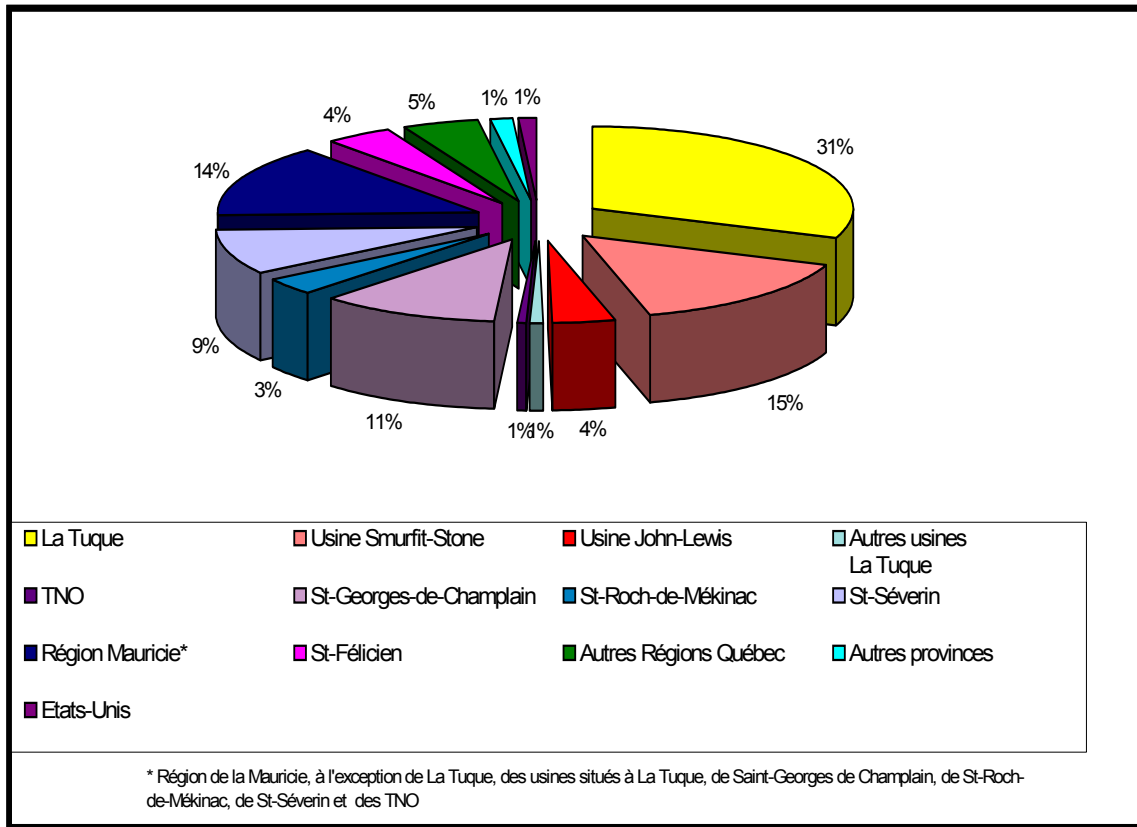


Figure 4. Répartition de la destination du prochain arrêt en direction sud sur le chemin Fitzpatrick - Poste 3 situé au nord de La Tuque

La figure suivante résume l'analyse de la répartition des origines et destinations. Le total des camions susceptibles d'utiliser le contournement se chiffre à un volume journalier de l'ordre de 330, ce qui laissera donc sur le réseau routier actuel (route 155 actuelle) un volume équivalent, soit près de 340 véhicules dont La Tuque est une destination pour la livraison ou la cueillette de produits, un arrêt pour la restauration, ou en lien avec les services propres à l'industrie du camionnage.

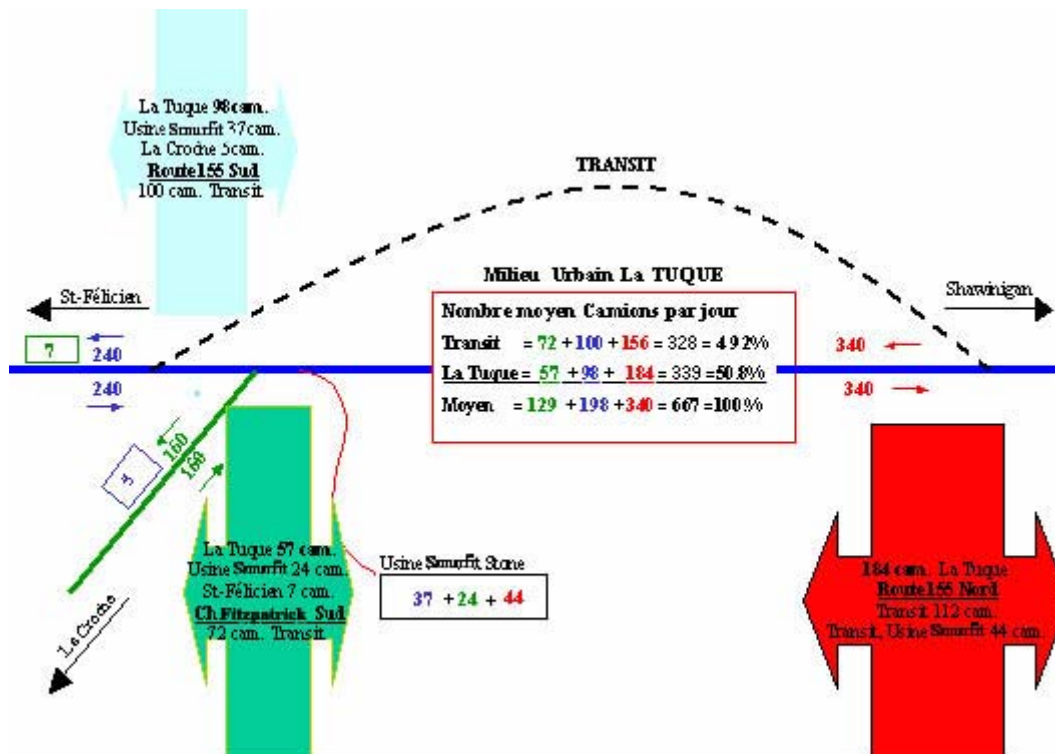


Figure 5. Sommaire des origines et des destinations exprimé selon les usagers en transit ou se destinant à La Tuque

En résumé, le volume de circulation estimé sur la future voie de contournement représente sommairement la moitié du volume actuel qui traverse la municipalité de La Tuque. Les enquêtes origine et destination réalisées en 1998 et 1990 en périphérie de La Tuque démontrent, à quelques exceptions près, que plus de 50 % des camions ont cette ville comme destination, atteignant même jusqu'à 63 % des camions observés.

Une projection présentée dans l'étude d'impact pour l'été 2008 estime que 353 camions (44 %) utiliseront la voie de contournement, alors que 452 camions (56 %) emprunteront la route actuelle. Compte tenu :

- de l'écart dans le temps entre les deux enquêtes;
- de la méthode d'évaluation du débit journalier moyen actuel des camions (DJMAC), qui a été conçue entre-temps au Ministère par l'utilisation d'un profil propre au camionnage à l'aide d'une station de comptage de référence;
- et de l'horizon de projection;

la valeur obtenue de la projection effectuée précédemment donne un portrait comparable à la dernière enquête et permet de constater l'efficacité relative de la voie de contournement.

Un tableau sommaire des différentes enquêtes origine et destination effectuées en périphérie de La Tuque est présenté afin de permettre au lecteur de constater les similitudes des résultats.

Année	Poste	Direction enquêtée	Nombre de camions enquêtés	Débit jour ouvrable camions (2 dir.)	Pourcentage de camions à destination ou en provenance de l'agglomération de La Tuque	Débit journalier de camions à destination ou en provenance de l'agglomération de La Tuque (1 dir.)	Débit journalier de camions en transit (1 dir.)
2002	Secteur 155440 Au sud de l'aéroport de La Tuque	Nord	415	680	54 %	184	112 +44*
2002	Secteur 155480 La Bostonnais	Sud	353	480	56 %**	98 + 37**	100
2002	Chemin Fitzpatrick près de la gare	Sud	289	320	50,6 %***	57 + 24***	72
1998	Route 155 La Bostonnais	Sud	149	ND	49 %	ND	ND
1998	Route 155 Saint- Roch-de-Mékinac	Nord	326	940	63 %	295	175
1998	Route 155 Saint- Roch-de-Mékinac	Sud	398	820	58 %	240	170
1990	Route 155 au sud de La Tuque	Nord	ND	580	57 %	165	125
1990	Au nord de la rivière Bostonnais	Sud	ND	370	33 %	60	125

* Incluant les camions à destination de l'usine Smurfit-Stone, soit 44 camions au poste 1

** Incluant les camions à destination de l'usine Smurfit-Stone, soit 37 camions qui représentent plus de 15% des camions observés au poste 2

*** Incluant les camions à destination de l'usine Smurfit-Stone, soit 24 camions qui représentent 15% des camions observés au poste 3

6. TYPES DE CAMIONS ET DE CHARGEMENTS TRANSPORTÉS

L'enquête origine et destination de septembre 2002 a dénombré le type de véhicules circulant aux trois postes.

Il en ressort une prédominance importante des camions à 2 unités et 6 essieux et plus, soit plus de 50 % des camions observés aux postes 1 et 2, alors qu'ils représentent plus de 75 % au poste 3. Le graphique suivant illustre fort bien cette concentration. Les camions à 3 unités et 7 essieux et plus suivent en importance avec respectivement 13,3 % et 27,5 % des camions observés aux postes 1 et 2.

La similitude entre les postes 1 et 2 existe également pour les marchandises transportées, avec plus de 90 % dans la catégorie « autres » à ces postes. Quant aux billots représentant près de 30 % pour le poste 3, ils ne représentent que de 3 % à 4 % pour les postes 1 et 2. Cependant, pour les matières dangereuses, c'est au poste 1 que l'on a observé le plus grand nombre, soit 5 %, alors que les postes 2 et 3 ne représentent que 2 % et 3 % respectivement.

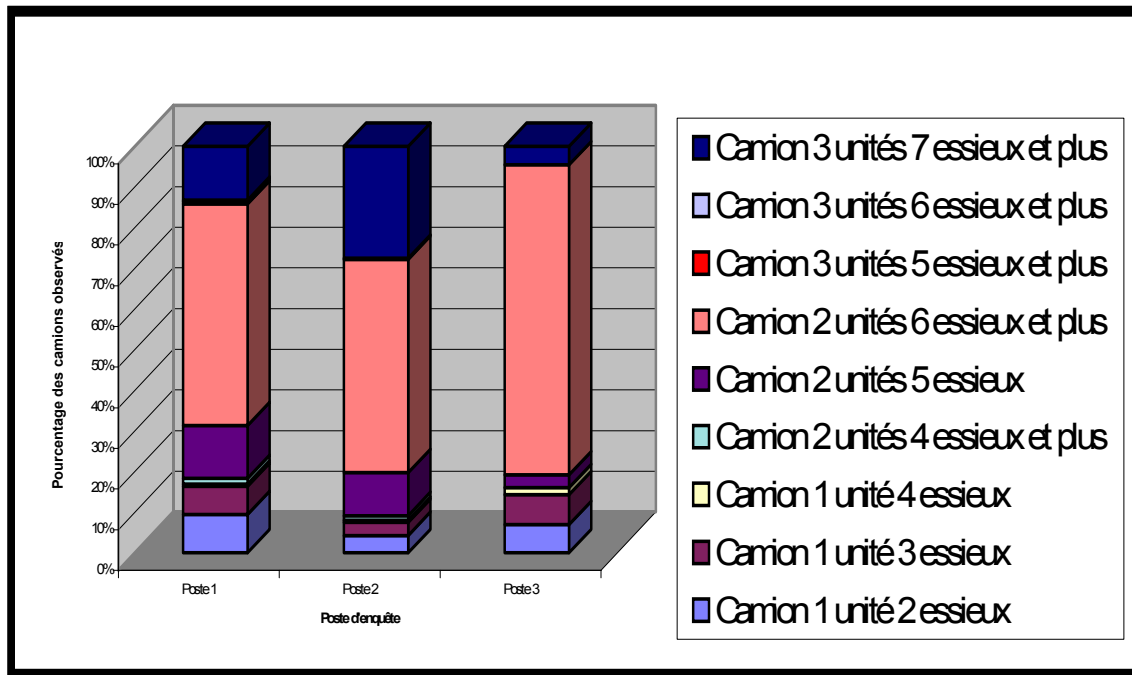


Figure 6. Description des types de camions observés aux postes d'enquête

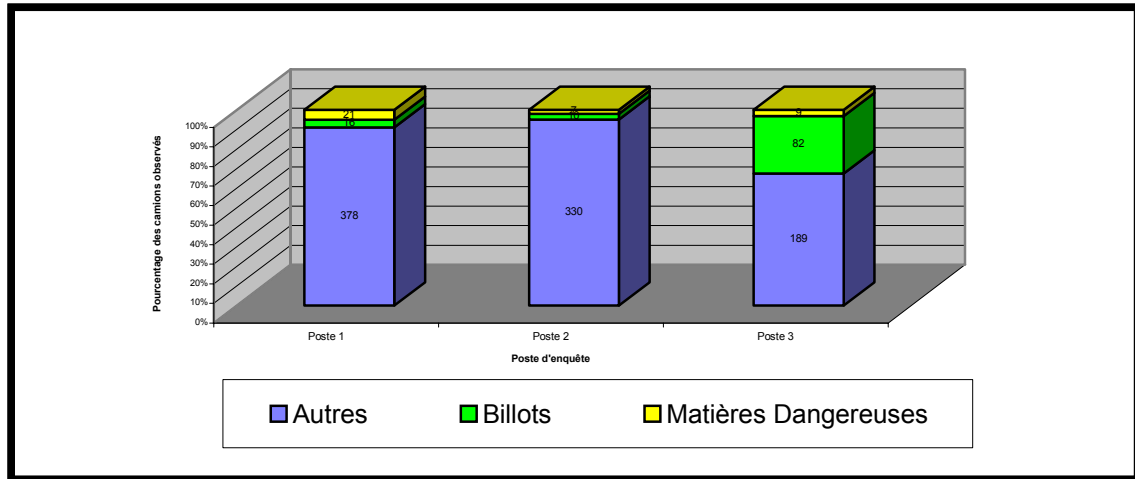


Figure 7. Description des types de chargements observés aux postes d'enquêtes

7. DESTINATION FINALE POUR LES USAGERS DONT LA PROCHAINE DESTINATION EST LA TUQUE

La répartition de la destination finale des usagers dont la prochaine destination est La Tuque permet de faire des constats intéressants.

Ainsi, pour le poste 1, situé sur la route 155 en direction nord, pour près de 32 % des usagers, la prochaine destination est La Tuque et c'est leur destination finale, alors que la destination finale de près de 19 % des usagers se situe au nord de La Tuque, cette dernière étant alors une halte sur leur itinéraire. Près de 50 % des usagers dont la prochaine destination est La Tuque ont leur destination finale au sud de La Tuque, cette ville étant alors la dernière destination en direction nord avant d'amorcer un retour vers le sud.

Pour le poste 2, situé sur la route 155 en direction sud, près de 8 % des usagers ayant La Tuque comme prochaine destination ont celle-ci comme destination finale, alors que pour plus de 52 %, la destination finale se trouve au sud de La Tuque. La destination finale de près de 40 % des usagers se situe au nord de La Tuque, cette ville étant leur dernière destination en direction sud avant d'amorcer leur retour vers le nord.

Quant aux usagers du poste 3, en direction sud sur le chemin Fitzpatrick, près de 68 % de ceux dont la prochaine destination est La Tuque ont celle-ci comme destination finale. La destination finale de près de 20 % des usagers se situe au sud de La Tuque, alors que pour plus de 13 % elle est au nord de La Tuque. Il ressort de cette compilation illustrée par le graphique suivant que La Tuque est un pôle d'importance incontournable pour une grande partie des usagers des routes dont c'est la destination.

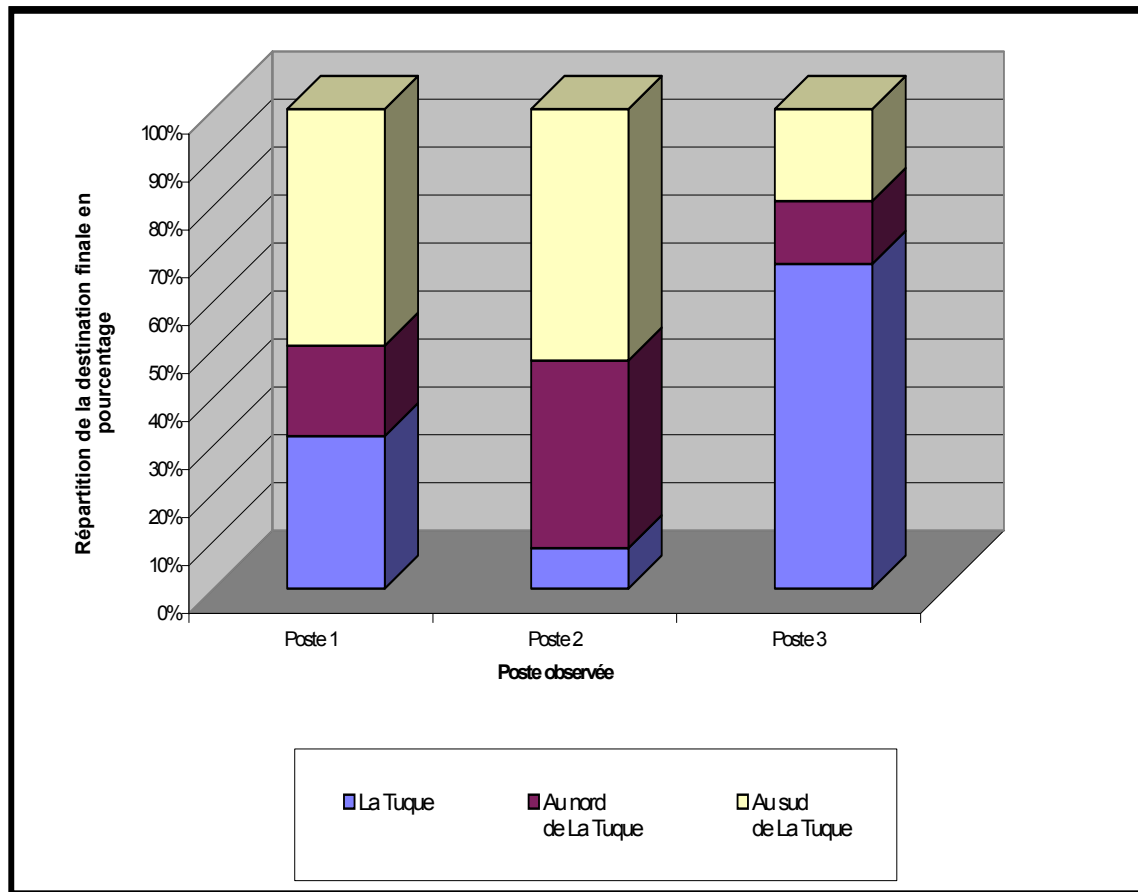


Figure 8. Répartition de la destination finale pour les usagers dont la prochaine destination est La Tuque

Annexes

Documents complémentaires de l'enquête origine et destination préparés par la Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

Questionnaire de l'enquête.....	19
Directives.....	20
Lexique.....	21



Contrat # 3800-02-AB01

ENQUÊTE ORIGINE ET DESTINATION
(spéciale La Tuque)

N° de poste : _____ Direction : _____

Date : _____ Heure : _____

Intervieweur : _____

Numéro d'interview	Origine		Destination	
	Origine du véhicule lourd		Quelle est la destination de votre prochain arrêt ?	Quelle est votre destination finale ?
	<input type="checkbox"/> Route 155 sud <input type="checkbox"/> Route 155 nord <input type="checkbox"/> Chemin de La Croche MUN.: _____		<input type="checkbox"/> Usine Smurfit-Stone <input type="checkbox"/> Usine John Lewis <input type="checkbox"/> Rémabec <input type="checkbox"/> Entreprises MDT MUN.: _____	<input type="checkbox"/> Usine Smurfit-Stone <input type="checkbox"/> Usine John Lewis <input type="checkbox"/> Rémabec <input type="checkbox"/> Entreprises MDT MUN.: _____

Type de camions : Chargement : Matières dangereuses Billots Autres

Camion 1 unité	Camion 2 unités	Camion 3 unités
<input type="checkbox"/> 2 essieux (6 pneus & +)	<input type="checkbox"/> 4 essieux et -	<input type="checkbox"/> 5 essieux et -
<input type="checkbox"/> 3 essieux	<input type="checkbox"/> 5 essieux	<input type="checkbox"/> 6 essieux
<input type="checkbox"/> 4 essieux	<input type="checkbox"/> 6 essieux et +	<input type="checkbox"/> 7 essieux et +

Fréquence destination finale Quotidienne Mensuelle ____ fois par jour
 Hebdomadaire Occasionnelle

Numéro d'interview	Origine		Destination	
	Origine du véhicule lourd		Quelle est la destination de votre prochain arrêt ?	Quelle est votre destination finale ?
	<input type="checkbox"/> Route 155 sud <input type="checkbox"/> Route 155 nord <input type="checkbox"/> Chemin de La Croche MUN.: _____		<input type="checkbox"/> Usine Smurfit-Stone <input type="checkbox"/> Usine John Lewis <input type="checkbox"/> Rémabec <input type="checkbox"/> Entreprises MDT MUN.: _____	<input type="checkbox"/> Usine Smurfit-Stone <input type="checkbox"/> Usine John Lewis <input type="checkbox"/> Rémabec <input type="checkbox"/> Entreprises MDT MUN.: _____

Type de camions : Chargement : Matières dangereuses Billots Autres

Camion 1 unité	Camion 2 unités	Camion 3 unités
<input type="checkbox"/> 2 essieux (6 pneus & +)	<input type="checkbox"/> 4 essieux et -	<input type="checkbox"/> 5 essieux et -
<input type="checkbox"/> 3 essieux	<input type="checkbox"/> 5 essieux	<input type="checkbox"/> 6 essieux
<input type="checkbox"/> 4 essieux	<input type="checkbox"/> 6 essieux et +	<input type="checkbox"/> 7 essieux et +

Fréquence destination finale Quotidienne Mensuelle ____ fois par jour
 Hebdomadaire Occasionnelle

DIRECTIVES:

Enquêtes origine-destination pour les camion à La Tuque

Il est très important d'inscrire pour chaque interview le No de poste, la date, l'heure, la direction du poste d'enquête (nord ou sud) et les initiales de l'interviewer

Les numéros de postes sont :

Poste d'enquête sur route 155 en direction nord (au sud de La Tuque) : # 1
Poste d'enquête sur route 155 en direction sud (au nord de La Tuque) : # 2
Poste d'enquête sur le chemin de La Croche direction sud : # 3

Pour les origines :

Inscrire en premier lieu le nom de la municipalité la région administrative ou la province si extérieur du Québec.

Exemples : Estrie, Montréal, Etats-Unis, Ontario

Si l'origine est un territoire non organisé en forêt, inscrire route 155 sud ou route 155 nord ou chemin de La Croche le cas échéant.

Pour les destinations (prochain arrêt) :

Le prochain arrêt signifie l'arrêt immédiat après le poste d'enquête peu importe le motif, même s'il s'agit d'un arrêt de quelques minutes (pour un café par exemple) :

Si l'arrêt se fait à une usine ou entreprise inscrite, cochez le nom de cette entreprise. Sinon cochez La Tuque si c'est le cas.
Si à l'extérieur de La Tuque inscrire le nom de la municipalité, de la région administrative ou même d'une usine de transformation en forêt si connu par exemple «Site Vallières».
Si le site est en forêt et qu'il n'y a pas de nom inscrire TNO ce qui signifie «territoire non organisé».

Pour les destinations finales

La destination finale est le lieu de débarquement ou de prise en charge du chargement ou la destination du camion pour le garage ou la fin de la journée de l'employé etc.

Si l'arrêt se fait à une usine ou entreprise inscrite, cochez le nom de cette entreprise. Sinon cochez La Tuque si c'est le cas.
Si à l'extérieur de La Tuque inscrire le nom de la municipalité, de la région administrative ou même d'une usine de transformation en forêt si connu par exemple «Site Vallières».
Si le site est en forêt et qu'il n'y a pas de nom inscrire TNO ce qui signifie «territoire non organisé».

Lorsque la destination prochain arrêt = destination finale

Inscrire «idem» à la case destination finale.

Chargement : si le camion transporte autre chose que des matières dangereuses (plaques d'identification présentes) ou des billots de bois (bois brut de longueurs différentes), cochez la case «autres» de qui inclut les camions avec boîte fermé, les camions de copeaux, les camions plate forme et les camions vides.

Seuls les camions lourds (autobus exclus) font l'objet de l'enquête

ENQUÊTE SPÉCIALE ORIGINE DESTINATION LA TUQUE

LEXIQUE

Origines :**Information à inscrire ou code**

Municipalité (Mun. :)

Inscrire le nom de la municipalité ou de la région administrative ou «TNO» si l'origine est en territoire forestier non organisé ou la province ou territoire si à l'extérieur du Québec ou le nom de l'entreprise indiquée sur le formulaire d'enquête

Route 155 sud
Route 155 nord
Chemin de La Croche

S155
N155
CLC

Destinations :

Municipalité (Mun. :)

Inscrire le nom de la municipalité ou de la région administrative ou «TNO» si l'origine est en territoire forestier non organisé ou de la province ou territoire si à l'extérieur du Québec ou le nom de l'entreprise indiquée sur le formulaire d'enquête

Usine Smurfit-Stone
Usine John Lewis
Rémabec
Entreprises MDT

SS
JL
RB
MDT

Type de chargement :

Matières dangereuses :

MD

Billots :

BI

Autres (incluant les camions vides) :

AU

Type de camions:

Camion 1 unité 2 essieux

12

Camion 1 unité 3 essieux

13

Camion 1 unité 4 essieux

14

Camion 2 unités 4 essieux et plus

24

Camion 2 unités 5 essieux

25

Camion 2 unités 6 essieux et plus

26

Camion 3 unités 5 essieux et moins

35

Camion 3 unités 6 essieux

36

Camion 3 unités 7 essieux et plus

37

Fréquence des passages *

Quotidienne

Q

Hebdomadaire

H

Mensuelle

M

Occasionnelle

O

Fréquence journalière :

Indiquer le nombre de fois par jour lorsque c'est le cas

* La fréquence est pour la destination finale seulement

Tableau synthèse enquête origine-destination du camionnage – La Tuque – Février 2002

Endroit	DJMAC * (camions)	Date des relevés	Intention d'utiliser la future voie de contournement	Intention de ne pas utiliser la future voie de contournement	Destination finale**		
					La Tuque	Sud de La Tuque	Nord de La Tuque
Poste 1 Route 155 Direction nord Au sud de l'aéroport	680 (340 par direction)	9 au 11 septembre 2002	46 % ou 156 camions/jour en transit, (dont 13 % ou 44 camions/jour vers Smurfit-Stone)	Arrêt à La Tuque : 54 % ou 184 camions/jour	32 %	49 %	19 %
Poste 2 Route 155 Direction sud La Bostonnais (près de l'église)	480 (240 par direction)	16 au 18 septembre 2002	42 % ou 100 camions/jour en transit	Vers La Tuque 41 % ou 98 camions/jour Vers Smurfit-Stone : 15 % ou 37 camions/jour Vers La Croche 2 % ou 5 camions/jour TOTAL 58 % ou 140 camions jour	8 %	52 %	40 %
Poste 3 Chemin Fitz Patrick Direction sud (près de la gare)	320 (160 par direction)	23 au 25 septembre 2002	45 % ou 72 camions/jour en transit	Arrêt à La Tuque 32 % ou 51 camions/jour Vers la John Lewis : 4 % ou 6 camions/jour Vers la Smurfit-Stone 15 % ou 24 camions/jour La Croche vers Saint-Félicien 4 % ou 7 camions/jour TOTAL 55 % ou 88 camions jour	68 %	19 %	13 %

* Compteurs automatisés à proximité des trois postes d'interception. Ils enregistrent tous les véhicules dans les deux directions. Les périodes couvertes sont au cours des mois de juin, août et septembre 2002, pendant 17 jours pour les postes 1 et 2. Pour le poste 3, il y a eu 10 jours de comptage, au cours des mois d'août et septembre 2002.

** Destination finale des usagers dont la prochaine destination est La Tuque

