



Étude de conception fonctionnelle des améliorations de l'intersection entre la RPGC 67 et la RPS 236 (jonction Nord)

Rapport de participation – Phase 1

SCATLIFF + MILLER + MURRAY

visionary urban design + landscapes

Le 3 mars 2025

Table des matières

Sommaire de la phase 1	3
Introduction.....	3
Rencontres avec les intervenants	3
Séance d'information publique	4
Annexes	6
Annexe A – Matériel de participation.....	6
Annexe B – Diapositives	12
Annexe C – Tableaux de présentation	20
Annexe D – Sommaire de la séance d'information publique	27
Annexe D1 – Résultats de l'activité A.....	30
Annexe D2 – Résultats de l'activité B.....	31
Annexe D3 – Résultats du formulaire de commentaires (<i>voir les pages suivantes</i>)	33
Annexe E – Résumé des réponses du sondage en ligne	51
Annexe E1 – Résultats du sondage en ligne (<i>voir les pages suivantes</i>)	54

Sommaire de la phase 1

Introduction

Le présent rapport contient un résumé des activités et des commentaires reçus durant la phase 1 du programme de participation mis en œuvre dans le cadre de l'étude de conception fonctionnelle des améliorations de l'intersection entre la route provinciale à grande circulation 67 (RPGC 67) et la route provinciale secondaire 236 (RPS 236) (jonction Nord). Durant la phase 1, il y a eu trois rencontres avec les intervenants, un sondage en ligne accompagné de tableaux de présentation et une séance d'information publique qui a été tenue dans la Ville de Stonewall, au Manitoba.

Comme dans le cas de nombreuses initiatives de participation, les participants ont exprimé des opinions divergentes concernant les changements que l'on proposait d'apporter dans leur collectivité. Les opinions divergentes ont principalement été soulevées par les participants à la séance d'information publique et au sondage en ligne. Les participants avaient des points de vue conflictuels sur le fonctionnement actuel de l'intersection, certains affirmant que l'intersection actuelle était bien configurée et ne voyant pas la nécessité d'y apporter des améliorations. L'éducation a été un point clé des discussions sur l'option du carrefour giratoire, une option qui s'est également révélée comme étant la plus polarisante. Les partisans de cette option ont souligné la nécessité de bien renseigner le public sur la bonne façon d'utiliser le carrefour giratoire, tandis que ses opposants disaient que les carrefours giratoires n'étaient pas sécuritaires et s'inquiétaient d'un manque de manœuvrabilité des véhicules hors calibre dans les virages. Dans l'ensemble, les participants ont convenu qu'il fallait se soucier de l'accès aux commerces situés à proximité de l'intersection dans le cadre de toute étude de conception future.

Rencontres avec les intervenants

Les invitations aux rencontres de la phase 1 ont été transmises aux intervenants par courriel ou par la poste. Ces invitations étaient accompagnées d'un bulletin et de renseignements sur la manière de participer à la première série de rencontres. Les intervenants ont été regroupés en trois catégories en fonction de leurs intérêts : le conseil municipal de Stonewall, les groupes et organismes touchés dans le secteur et les propriétaires fonciers voisins (voir l'annexe A ou l'ensemble promotionnel complet, y compris la promotion de la séance d'information publique).

Chaque groupe d'intervenants a rencontré séparément les représentants de l'équipe du projet. Les intervenants ont visionné des diapositives (annexe B) décrivant les options de conception fonctionnelle des améliorations de l'intersection et participé à une discussion ouverte avec l'équipe du projet. Les rencontres avec les intervenants ont permis à l'équipe du projet de recueillir des commentaires qui ont guidé la sélection de l'option de conception privilégiée. Un résumé de la logistique des rencontres avec les intervenants est présenté sur le tableau ci-après.

	Groupe d'intervenants	Date et heure de la rencontre	Lieu de la rencontre
1	Conseil municipal et administrateurs de la Ville de Stonewall	4 décembre 2024 18 h – 19 h	Hôtel de ville de Stonewall
2	Groupes et organismes touchés dans le secteur	12 décembre 2024 10 h – 11 h	Zoom (en ligne)
3	Propriétaires fonciers voisins	12 décembre 2024 18 h – 20 h 30	Salle Fullbrook, Quarry Park Heritage Arts Centre

1. Conseil municipal et administrateurs de la Ville de Stonewall

Les membres du conseil municipal ont discuté de l'utilisation actuelle de l'intersection, de la sécurité automobile et piétonnière et des points d'accès aux commerces et aux terrains à proximité. Ils ont fait remarquer que de nombreux élèves et enfants de moins de dix ans traversaient l'intersection à pied et ont demandé l'ajout de feux de passage pour piétons dans l'éventualité où l'option 2 (feux de circulation) serait retenue. Si l'option 3 (carrefour giratoire) était retenue, les membres du conseil municipal ont fait valoir qu'il faudrait éduquer le public et prévoir des aménagements pour les camions hors gabarit notamment utilisés pour le transport de maisons et de silos. Le conseil municipal a aussi invité l'équipe du projet à réfléchir au point d'accès menant au site d'aménagement futur situé à l'intersection de la RPS 234 et de la 2^e avenue Nord (RPGC 67), à l'angle sud-est de l'intersection. En ce qui concerne les commentaires généraux sur le projet, le conseil municipal a exprimé son intérêt pour le remplacement de l'accotement et du fossé en place par un système de bordures et de caniveaux. Le conseil municipal est aussi en faveur d'un éclairage en plongée et souligne la nécessité d'une visibilité sans entrave pour les automobilistes.

2. Groupes et organismes touchés dans le secteur

Les représentants de la division scolaire d'Entre-les-Lacs et du district d'aménagement du territoire du sud d'Entre-les-Lacs ont discuté du transport actif, de la sécurité piétonnière et de la congestion routière causée par la configuration des points d'accès. Le district d'aménagement du territoire du sud d'Entre-les-Lacs a dit appuyer l'option 3 (carrefour giratoire), en soulignant que son efficacité avait été éprouvée dans tout le Canada. La division scolaire d'Entre-les-Lacs a demandé que l'on tienne compte de la sécurité des piétons qui traversent l'intersection et de la vitesse des véhicules sortant de l'intersection en direction de la zone scolaire.

3. Propriétaires fonciers voisins

Les représentants d'entreprises (Kiln Drive-In, Tim Hortons/station-service Esso) et les propriétaires résidentiels voisins ont discuté de la circulation, des conditions actuelles, du maintien des points d'accès aux commerces, de la sécurité piétonnière, du stationnement et de la participation.

Séance d'information publique

	Participants invités	Date et heure de la rencontre	Lieu de la rencontre
1	Citoyens de la Ville de Stonewall, incluant les intervenants déjà consultés	19 décembre 2024 16 h – 19 h	Access Auditorium, Quarry Park Heritage Arts Centre

La séance d'information publique a été promue au moyen de diverses publicités physiques et virtuelles à l'intention des citoyens de Stonewall. Ces publicités ont été publiées dans les médias sociaux et sur des sites Web, en plus d'être distribuées dans des entreprises et organismes clés de la ville. Les intervenants qui avaient été invités aux rencontres précédentes ont aussi été invités à la séance d'information publique. Tous les participants qui le souhaitent ont pu discuter avec l'équipe du projet, examiner les différentes options de conception fonctionnelle et participer aux activités de rétroaction. Les participants étaient libres d'arriver et de partir au moment qui leur convenait et pouvaient consulter à leur rythme les tableaux de présentation installés dans l'auditorium. Ces tableaux (annexe C) présentaient des renseignements généraux, le calendrier du projet, des photos de l'intersection, des observations sur l'intersection actuelle et un résumé des principaux éléments pris en considération dans le cadre des trois options de conception. Les descriptions des options et de leurs objectifs connexes étaient appuyées par des coupes, des plans et des listes d'avantages et d'inconvénients. Les participants ont pu comparer la manière dont chaque option répondait aux principales considérations de conception selon l'Échelle de fluidité de la circulation (classement du NDS [niveau de service]). Ils ont aussi été invités à fournir une rétroaction additionnelle en ajoutant des autocollants sur une

carte, en inscrivant des remarques sur des feuillets autoadhésifs et en remplissant un formulaire de commentaires.

Les membres de l'équipe du projet (KGS Group, Transport et Infrastructure Manitoba et SMM) étaient présents et disponibles pour répondre aux questions, faciliter la participation et, enfin, fournir des explications supplémentaires concernant le contenu des tableaux de présentation. Outre les membres de Transport et Infrastructure Manitoba et de l'équipe de consultants, le maire et le conseil municipal ont également assisté à la séance d'information publique pour discuter du projet. Environ 38 personnes sont venues à la séance d'information publique. Les participants ont examiné les tableaux de présentation et discuté avec l'équipe du projet. Les principales discussions ont porté sur la circulation autour des commerces voisins et l'éducation sur l'utilisation des carrefours giratoires.

Pour un résumé complet de la séance d'information publique, des réponses fournies sur formulaire de commentaires et des thèmes émergents, consultez l'annexe D. Pour le résumé des réponses au sondage en ligne, consultez l'annexe E.

Annexes

Annexe A – Matériel de participation

Stonewall Intersection Improvements

PTH 67 & PR 236 (North Junction)

What is the project about?
 Manitoba Transportation and Infrastructure (MTI) is undertaking the functional design of intersection improvements at PTH 67 & PR 236 (North Junction). This work will enhance the main intersection leading into the Town of Stonewall. The intent is to develop a design that improves the geometry, safety, and traffic operations.

Existing Site Conditions
 Currently, the intersection operates by:
■ 4-way stop control at 90-degree angles

Newsletter #1 | Fall 2024

Stonewall Intersection Improvements

PTH 67 & PR 236 (North Junction)

Why is this project important?
Maintaining and upgrading Manitoba's roadways:

- Improves safety
- Supports economic development
- Improves traffic flow

Public engagement

Phase 1: Fall 2024 <ul style="list-style-type: none"> ➤ Stakeholder Meetings ➤ Public Information Session ➤ Online survey 	Phase 2: Winter 2025 <ul style="list-style-type: none"> ➤ Stakeholder Meetings ➤ Public Open House
---	---

- Gain an understanding of the project and the reasons for improvements, and review design alternatives
- Offer feedback and input on the opportunities, challenges, and constraints in the design alternatives

- Offer feedback on the preferred design alternative for intersection improvements
- View how feedback from Phase 1 was addressed and incorporated
- Share any further comments or concerns

Questions or Comments?
 We want to hear from you!
 If you have any questions or comments about the development of the functional and detailed design, please contact Elise Ouellette from Scatliff + Miller + Murray.

euoulette@scatliff.ca
 (204) 927-3444

Newsletter #1 | Fall 2024

Figure 1 : Bulletin présentant de l'information sur le projet et les coordonnées de l'équipe du projet; ce bulletin accompagnait les invitations aux rencontres avec les intervenants et était accessible pour examen et distribution à la séance d'information publique.

I am following up after our meeting last summer regarding the functional design study for intersection improvements at PTH 67 and PR 236. Public and stakeholder events are planned for each phase of the project. You are invited to participate in the Phase 1 stakeholder meetings. We would like to meet with the Town Council again to discuss the alternatives before we host a public information session.

The Project

This project aims to enhance the main intersection leading into the Town of Stonewall. The intent is to develop a design that improves the geometry, safety, and traffic operations at PTH 67 and PR 236 (North Junction). Currently, we are in the functional design phase of the project, where three alternatives for the intersection will be presented to stakeholders and the public.

Your Participation

This meeting is an opportunity to learn and engage in a dialogue about the project, helping the project team to understand your priorities, wants, and needs. KGS has prepared three design alternatives that we will present to you in this round of meetings. This meeting will be attended by project team representatives from MTI, KGS Group, and our team at SMM.

We would like to meet with you for Phase 1 of engagement, to continue our conversation about the project and share your comments and questions. Would Council be available to meet during the day on December 4th? Please let me know your availability on December 4, 2024 between 9:30 a.m. to 3:30 p.m. Please also indicate whether you would prefer to meet on Teams or in person at the council chambers.

Should you require further information or clarifications, please contact me at: 204-927-3444 ext. 251, or ouellette@scatliff.ca.

Sincerely,

Elise Ouellette (she/her), BEnvD, MLA
Landscape Architectural Intern + Community Engagement Specialist
204.927.3444 ext 251 | ouellette@scatliff.ca | www.scatliff.ca
1120-201 Portage Avenue | Winnipeg, Manitoba | R3B 3K6

SCATLIFF + MILLER + MURRAY
visionary urban design + landscapes

Figure 2 : Invitation à la première rencontre avec les intervenants transmise par courriel (conseil municipal et administrateurs de la Ville de Stonewall).

Subject: Functional Design of Intersection Improvements at PTH 67 and PR 236 (North Junction)

Good morning/afternoon,

MTI has engaged KGS Group to complete a functional design study for intersection improvements at PTH 67 and PR 236. Engagement events are planned for each phase of the project. You are invited to participate in the first round of engagement on December 12, 2024. If you are interested but unable to attend, please forward this invitation to 1-2 representatives from your organization / association / group.

The Project

This project aims to enhance the main intersection leading into the Town of Stonewall. The intent is to develop a design that improves the geometry, safety, and traffic operations at PTH 67 and PR 236 (North Junction). Currently, we are in the functional design phase of the project, where three alternatives for the intersection will be presented to stakeholders and the public.

Your Participation

The December 12 meeting is an opportunity to learn and discuss the project. KGS has prepared three design alternatives that we will present to you in this first round of engagement. This event will be attended by project team representatives from MTI, KGS Group, and our team at Scatliff + Miller + Murray.

Please join us during our first round of engagement, to learn more about the project and share your comments and questions. If you are interested in attending the meeting, please RSVP to this email.

Date	Time	Location
Thursday, December 12, 2024	10:00 – 11:00 a.m.	Zoom (virtual)

After you RSVP, a Zoom invite will be sent to your email address.

Please see the attached newsletter for more information.

Should you require further information or clarifications, please contact the undersigned at: 204-927-3444 ext. 251, or eouellette@scatliff.ca.

Sincerely,

Elise Ouellette (she/her), B.Envd., MLA
Landscape Architectural Intern + Community Engagement Specialist
Scatliff+Miller+Murray

Figure 3 : Invitation à la deuxième rencontre avec les intervenants transmise par courriel (groupes et organismes touchés dans le secteur).

Subject: Functional Design of Intersection Improvements at PTH 67 and PR 236 (North Junction)

Good day,

MTI has engaged KGS Group to complete a functional design study for intersection improvements at PTH 67 and PR 236. Engagement events are planned for each phase of the project. **You are invited to participate in the first round of engagement on December 12, 2024.**

The Project

This project aims to enhance the main intersection leading into the Town of Stonewall. The intent is to develop a design that improves the geometry, safety, and traffic operations at PTH 67 and PR 236 (North Junction). Currently, we are in the functional design phase of the project, where three alternatives for the intersection will be presented to stakeholders and the public.

Your Participation

The December 12 meeting is an opportunity to learn and discuss the project. KGS has prepared three design alternatives that we will present to you in this first round of engagement. This event will be attended by project team representatives from MTI, KGS Group, and our team at Scatliff + Miller + Murray.

Please join us during our first round of engagement, to learn more about the project and share your comments and questions on the design alternatives.

Date	Time	Location
Thursday, December 12, 2024	6:00 – 7:00 p.m.	Quarry Park Heritage Arts Centre Fullbrook Room (lower level) 166 Main St

Please see the attached newsletter for more information.

Should you require further information or clarifications, please contact the undersigned at: 204-927-3444 ext. 251, or euquette@scatliff.ca.

Sincerely,

Elise Ouellette (she/her), B.Envd., MLA
Landscape Architectural Intern + Community Engagement Specialist
Scatliff+Miller+Murray

Figure 4 : Invitation à la troisième rencontre avec les intervenants transmise par courriel (propriétaires fonciers voisins).

Manitoba Transportation and Infrastructure invites you to attend a
Public Information Session
to review functional design alternatives

INTERSECTION IMPROVEMENTS AT PTH 67 AND PR 236 (NORTH JUNCTION)

What is the project about?

The goal of the project is to enhance the main intersection to the Town of Stonewall by improving the geometry, safety, and traffic operations.

How to participate:

Join us for a come and go style public information session to:

- learn more about the project
- talk to members of the team
- share your feedback on the design alternatives



★ Project location

We want to hear from you!

 **Quarry Park Heritage Arts Centre**
Access Auditorium
166 Main Street
Stonewall, MB

**Thursday
December 19, 2024**
4:00 p.m.–7:00 p.m.
Come and go style event



Unable to attend? **Scan here**
to view the project boards
and take the online survey

Manitoba 

Figure 5 : Affiche annonçant la séance d'information publique apposée dans des immeubles publics et entreprises clés de la Ville de Stonewall.

A aussi été publiée sur les comptes de médias sociaux de la Ville de Stonewall et sur la page « Local Notices » (avis locaux) du site Web de la Ville de Stonewall avec la légende suivante et un hyperlien vers le sondage en ligne.

« Transport et Infrastructure Manitoba tiendra une séance d'information publique sur les options de conception fonctionnelle des améliorations de l'intersection entre la RPGC 67 et la RPS 236. La séance aura lieu au Quarry Park Heritage Arts Centre, dans l'Access Auditorium, le jeudi 19 décembre, entre 16 h et 19 h. Les participants seront libres d'arriver et de partir au moment qui leur conviendra. Si vous êtes dans l'impossibilité d'assister à la rencontre, balayez le code QR au bas de l'affiche pour visualiser les panneaux de présentation du projet et participer au sondage en ligne ou CLIQUEZ ICI. »

You are invited to a
Public Information Session

for the Functional Design of
**Intersection Improvements at
PTH 67 and PR 236 (North Junction)**

Manitoba Transportation and Infrastructure is working to improve the PTH 67 and PR 236 (North Junction) intersection's geometry, safety, and traffic operations.

Join us at the public information session to:

- learn more about the project
- talk to members of the team
- share your feedback on the design alternatives

We want to hear from you!



Thursday
December 19, 2024



Quarry Park Heritage Arts Centre
Access Auditorium
166 Main Street
Stonewall, MB



4:00 - 7:00 p.m.
Come and go style

Unable to attend?
Scan the QR code
to view the project boards and take the online survey.



Manitoba

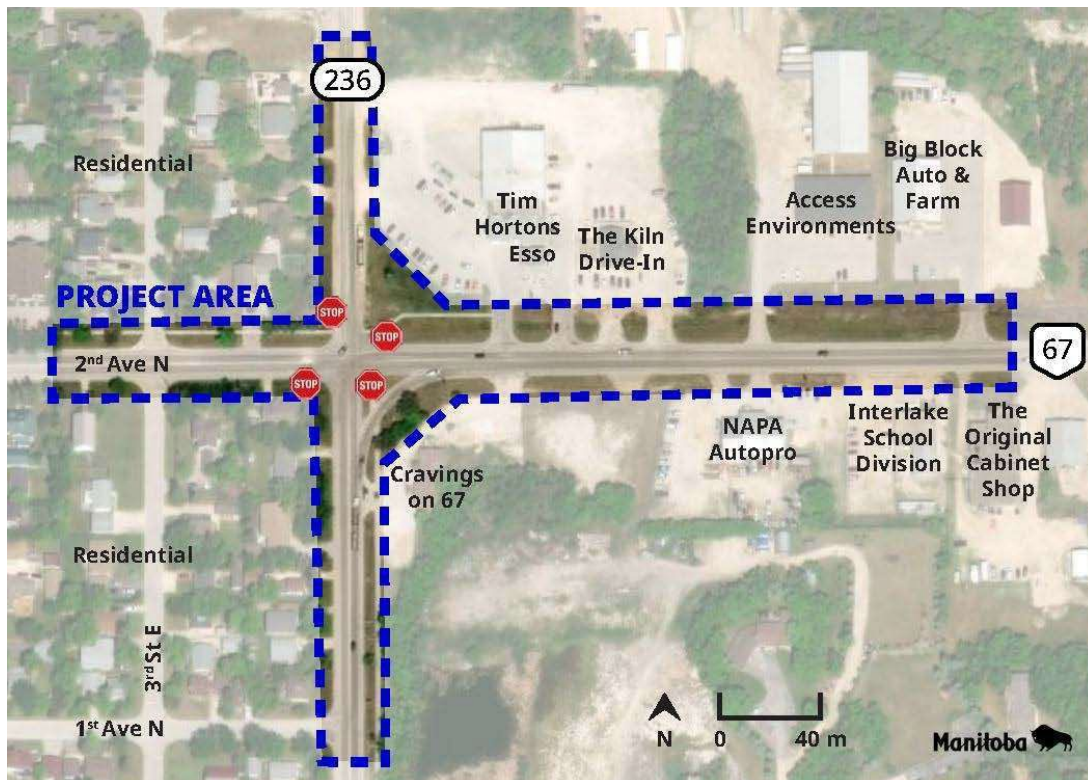


Figure 6 : Carte annonçant la séance d'information publique qui a été déposée dans la case postale des propriétaires voisins de la zone du projet.

Annexe B – Diapositives

Figures 7-33 : Les 27 diapositives suivantes ont été présentées aux intervenants.

FUNCTIONAL DESIGN OF
INTERSECTION IMPROVEMENTS AT
PTH 67 & PR 236 (North Junction) | 3

Project team

Manitoba

Grace Quintana
Project Manager

Mandip Sainbhi
Technical Services
Engineer

Manjit Chana
Regional Design
Engineer

Warren Borgford
Traffic Services Engineer

KGS
GROUP

Craig Rowbotham
Project Manager

Steve Penner
Transportation
Design Lead

Nathan Gray
Sr. Transportation
Design Engineer

Destiny Piper
Transportation
Design Engineer

Giles Smalley
Roadside Safety
Auditor

SCATLIFF + MILLER + MURRAY
history urban design + landscapes

Cheryl Dixon
Public/Stakeholder
Engagement Lead

Elise Ouellette
Public/Stakeholder
Engagement Support

Manitoba

FUNCTIONAL DESIGN OF
INTERSECTION IMPROVEMENTS AT
PTH 67 & PR 236 (North Junction) | 2

Agenda

- 1 Project team
- 2 Project background
- 3 Key topics
- 4 Design considerations
- 5 Functional design alternatives
- 6 Next steps

Manitoba

Welcome to the

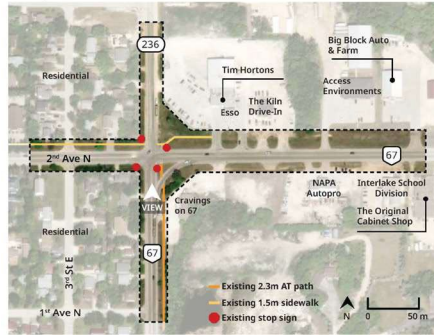
PHASE 1
Stakeholder Meeting

Functional Design of Intersection Improvements at PTH 67 & PR 236 (North Junction)

Manitoba

What is the project about?

Project area



- ▶ Based on traffic counts completed in 2024, traffic volumes at PTH 67 and PR 236 (North Junction) have increased.
- ▶ Intersection needs improvement to accommodate growing traffic volumes.



Key Issues

Safety & Accesses

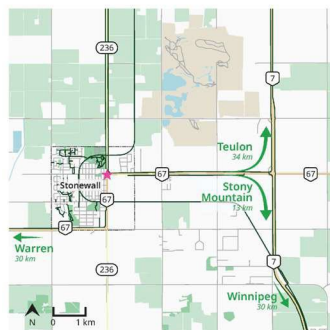
- ▶ Of the 18 collisions recorded within the vicinity of the intersection along PTH 67 between 2017 and 2021, nine occurred at the study intersection.
- ▶ The number of accesses is excessive within near proximity to the study intersection.
- ▶ Future growth and development will negatively impact the intersection's operations.
- ▶ The existing accesses in close proximity to the intersection are causing traffic delays.



Isometric view of intersection with accesses highlighted in orange

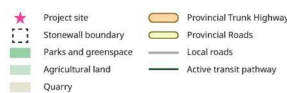


Site Context



- ▶ This intersection is a gateway into Stonewall.
- ▶ Traffic volumes are increasing as the town grows.
- ▶ Future growth and development is anticipated to negatively impact the intersection's operations.

Connections



Our Process

Project Goals

- ▶ Enhance the main intersection leading into Stonewall.
- ▶ Design to accommodate continued growth and traffic volume.
- ▶ Improve safety and overall level of service of intersection.
- ▶ Accommodate the needs of:
 - Drivers (personal vehicles and trucking)
 - Active transportation users
 - Pedestrians

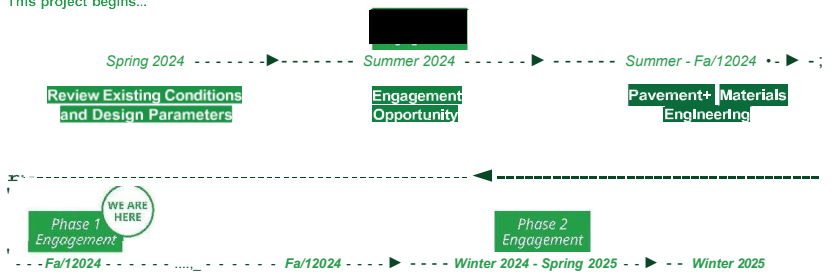


locmatic,level rnsoc6r" r1accesses11ght1ghtheadr.png

Mcniloba

Functional Design Timeline

This project begins...



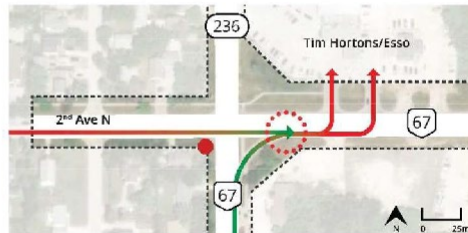
Montoba

On-Site Observations

- ▶ In-service road safety review was completed.
- ▶ KGS gathered up-to-date traffic volumes and observed conflicts.

Results of analysis:

- ▶ Examples of findings:
 - Northbound PR 236 right-turning traffic slowed rapidly on PTH 67 due to vehicles entering the Tim Hortons / Esso parking lot
 - Westbound 2nd Ave N traffic accelerating consistently from a stop are at risk of a rear-end collision



Montoba

Level of Service (LOS)

- Determines the operating conditions of the intersection.
- Analysis uses traffic simulation software to gather information about the LOS.

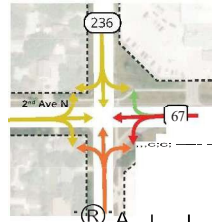
Traffic Flow Scale (LOS Ranking)

A B C D E F

good flow with minimal delays

congested operations with considerable delays

Analysis of existing conditions:



Traffic in the project area ranks on the LOS scale as follows:

- C North leg, all directions
- E East leg, turning right
- F East leg, through and left
- E Southleg all directions
- C West leg, all directions

LOS during noon peak hour

Montloba

Warrant Analysis

- Existing conditions reviewed.
- Identified critical movements and possible negative impacts.

Results of analysis:

- Warranted improvements:
 - Auxiliary lanes could improve level of service for the 20-year traffic volume forecast
 - Traffic signals could improve flow through intersection



Montloba

Design Considerations

Safety

Goals

- Reduce conflict on roads
- Consolidate accesses to provide safer operations and better organization of vehicles
- Provide intersection lighting to improve pedestrian safety

Active Transportation (AT)

- Identify potential enhancements and connections to AT network around the intersection

Business

- Ensure patrons can access surrounding businesses by minimizing queueing at accesses

Growth

- Ensure the section can accommodate increasing number of vehicles as Stonewall grows

Montloba

Proposed Evaluation Criteria

- Evaluation criteria will be developed based on typical criteria and site specific factors:
 - Finance
 - Socio-economic factors
 - Safety
 - Environment
 - Traffic operations
 - Driver expectation
 - Stewardship
 - Road design



Montoba

Section Break (Continuous)

Proposed Access Management

- There are 25 accesses in the project area.
- Town of Stonewall has jurisdiction over three of four legs of intersection.
- Revision of accesses along PTH 67 need to ensure:
 - Access consolidation for safety
 - Better organization of vehicles
 - Parcels are not land-locked
 - Access to businesses is maintained



All three design alternatives proposed incorporate the following modifications:

- 1) Access removed (existing)
- 0 Access removed (existing)
- 0 Access relocated (proposed)
- 0 Access relocated (proposed)

Column Break

Montoba

Alternative 1: All-Way Stop Controlled



Montoba

Alternative 1: All-Way Stop-Controlled



- Adequate level of service for lower traffic volumes
- Benefits:
 - Lower maintenance cost (snow-clearing)
 - New left-turn lanes for accesses on PTH 67 and 2nd Ave reduce delays and queues
 - Site accesses expected to operate well
- Challenges:
 - 20-year design horizon
 - LOS is poor for NB, WB, SB through traffic and WB turning movements



Alternative 1: All-Way Stop-Controlled

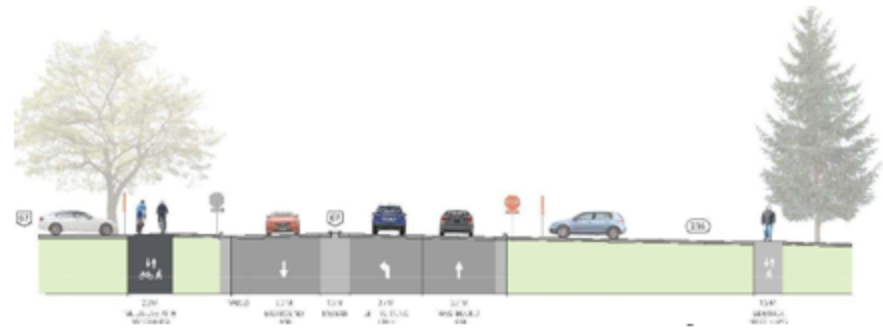
Projected Level of Service at Afternoon Peak Hour



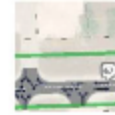
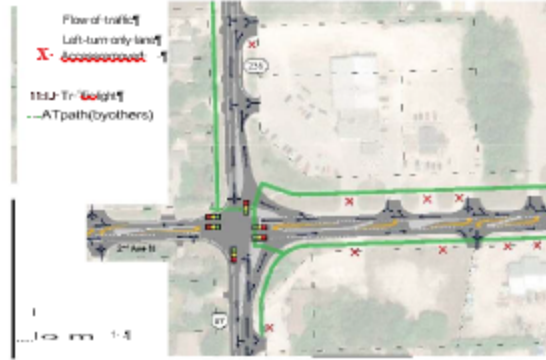
- Traffic-Flow Scale (LOS-Ranking)**
- A good flow with minimal delays
 - B
 - C
 - D
 - E
 - F congested conditions, considerable delays



Alternative 1: All-Way Stop-Controlled



Alternative 2: Traffic Signals



Alternative 2: Traffic Signals



- ▶ Better level of service than Alternative 1
- ▶ Benefits:
 - Control and order
 - Pedestrian friendly
 - Adaptable
 - Accesses operate well overall
- ▶ Challenges:
 - NB queues could block access to Cravings on 67 (SE quadrant) during peak hours
 - Some queuing on EB (through) PTH 67 at Access 4 during peak hours



Alternative 2: Traffic Signals

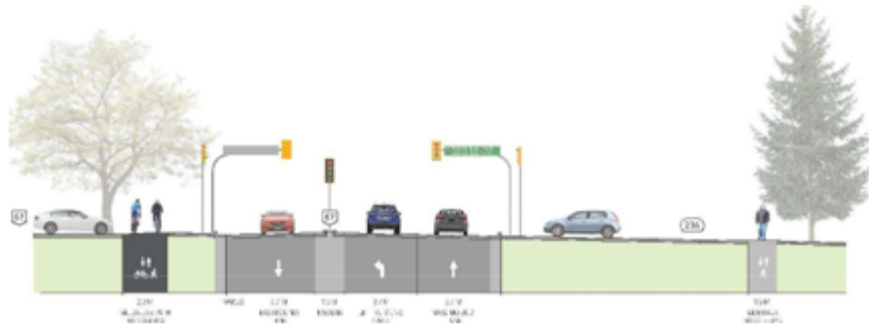
Projected Level of Service at Afternoon Peak Hour



- Traffic Flow Scale (LOS Ranking)**
- A good flow with minimal delays
 - B
 - C
 - D
 - E congested/stop and go
 - F considerable delays



Alternative 2: Traffic Signals



Section PTH 67/236 @ intersection



Alternative 3: Roundabout



Section Break (Next Page)

Alternative 3: Roundabout



Single line roundabout

Benefits:

- Enhanced safety
- Reduced fuel consumption and emissions
- Lower maintenance costs (snow clearing)
- Best LOS overall with shortest queue of vehicles during peak hours
- Accesses operate well overall

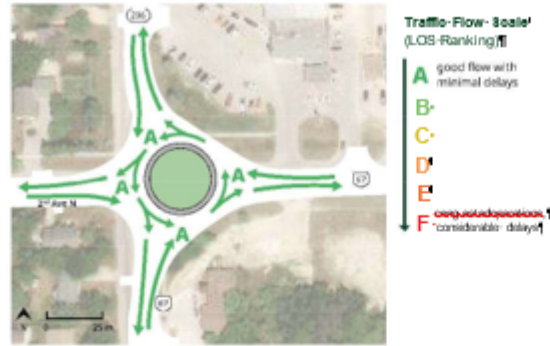
Challenges:

- larger footprint
- more complicated construction staging



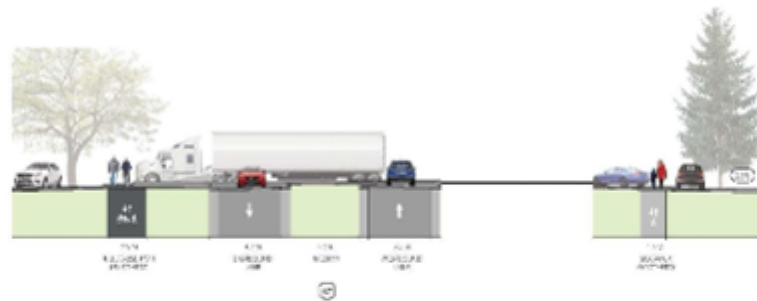
Alternative 3: Roundabout

Projected Level of Service at Afternoon Peak Hour



Manitoba

Alternative 3: Roundabout



Section PTH67 looking towards the roundabout

Manitoba

Next steps

Discussion

- ▶ How will the proposed changes affect you?
- ▶ How will construction impact you?
- ▶ Other comments or concerns?

Attend the public open house:

EI → Date: December 19, 2024
 Time: 4:00 p.m. to 7:00 p.m.
 Location: Quarry Park Heritage Arts Centre
 166 Main St, Stonewall, MB

+ Contact us

If you have further questions/
 comments for the project team,
 please contact:

Elise Ouellette
 Community Engagement Specialist,
 Scatliff + Miller + Murray
 eouellette@scatliff.ca

Thank you for attending!

Manitoba

Annexe C – Tableaux de présentation

Figures 34-45 : Les 12 tableaux de présentation suivants ont été installés sur les lieux de la séance d'information publique afin de fournir aux participants des détails sur le projet.

Site Context & Key Issues

FUNCTIONAL DESIGN OF INTERSECTION IMPROVEMENTS AT PTH 67 & PR 236 (NORTH JUNCTION) | 2

Why is this project important?

The intersection at PTH 67 and PR 236 (North Junction) is a gateway into Stonewall. As the Town continues to grow and develop, the traffic volumes are anticipated to increase.

Though the intersection may function satisfactorily today, growth in the area is anticipated to negatively impact its operation.

Safety & Accesses

Of the 18 collisions recorded along PTH 67 between 2017 and 2021, nine occurred at the study intersection.

The number of accesses is excessive within near proximity to the study intersection.

The existing accesses in close proximity to the intersection are causing traffic delays.

Connections

- ★ Project site
- ▭ Stonewall boundary
- Parks and greenspace
- Agricultural land
- Quarry
- Provincial Trunk Highway
- Provincial Roads
- Local roads
- Active transit pathway

KGS GROUP

Manitoba

Project Goals

- ▶ Enhance the main intersection leading into Stonewall
- ▶ Design to accommodate continued growth and traffic volume
- ▶ Improve safety and overall level of service of intersection

Engineering + Engagement

Engagement opportunities are taking place at regular intervals throughout this project. Design alternatives must be informed by the needs and desires of:

-  **Drivers**
(personal vehicles and trucking)
-  **Active transportation users**
-  **Pedestrians**



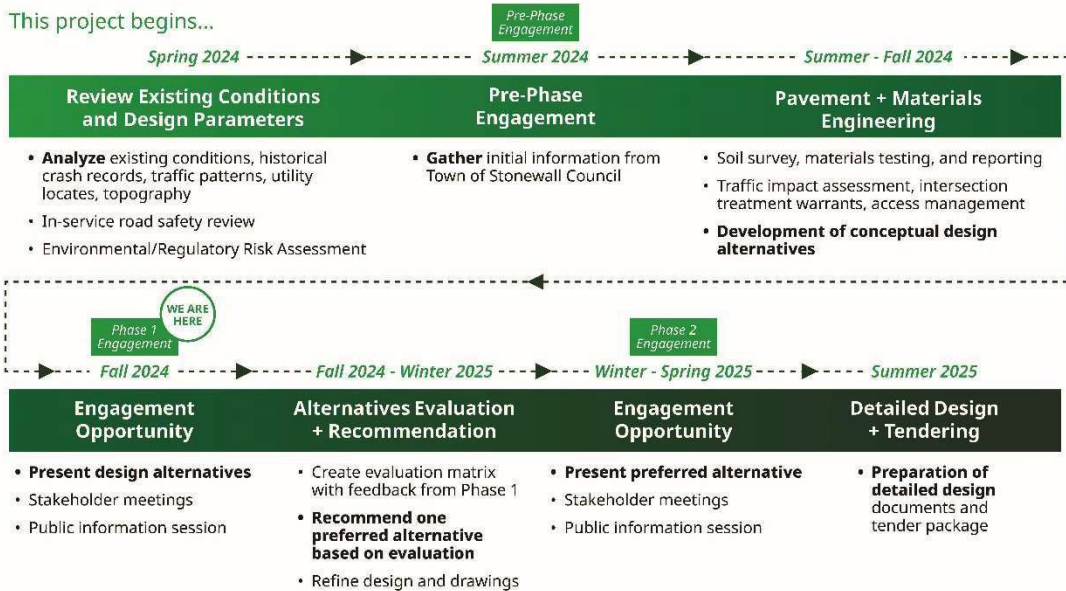
Project Milestones

- ✓ **Site Analysis**
- ✓ **Pre-Phase Engagement:**
Information Gathering
- ✓ **Develop Design Alternatives**
- We are here** **Phase 1 Engagement:**
Share Design Alternatives
- Select Preferred Alternative**
- Phase 2 Engagement:**
Present Preferred Alternative
- Prepare Detailed Design Documents for Construction**



Functional Design Timeline

This project begins...



On-Site Observations

This data is collected when visiting the study site.

This analysis:

- documents and observes traffic flow firsthand.

Results of analysis:

- A potential conflict was identified:
 - Northbound PR 236 right-turning traffic slows rapidly on PTH 67 to enter the Tim Horton's / Esso Station parking lot.
 - Westbound 2nd Ave N traffic accelerating consistently from a stop are at risk of a rear-end collision.

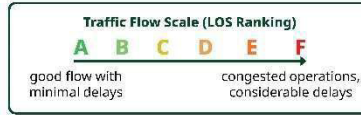


Level of Service (LOS)

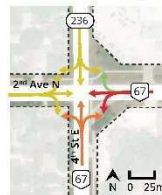
The LOS determines the operating conditions of the intersection (flow rate).

This analysis:

- uses traffic simulation software to gather information.



Results of analysis:



Traffic in the project area ranks on the LOS scale as follows:

- C North leg, all directions
- B East leg, turning right
- F East leg, through and left
- E South leg, all directions
- C West leg, all directions

Warrant Analysis

The process to determine if improvements are needed.

This analysis:

- review of existing conditions.
- identifies critical movements and possible negative impacts.

Results of analysis:

- The need for auxiliary lanes was identified to improve the LOS for the 20-year traffic volume forecast.
- Additionally, traffic signals could be added to improve flow through the intersection.



Design Considerations: Goals

The following project factors guided the development of the design alternatives.

These factors led to three alternatives that could best improve the intersection functioning.

Safety

Goals

- Reduce conflict on roads
- Consolidate accesses to provide safer operations and better organization of vehicles
- Provide intersection lighting to improve pedestrian safety

Active Transportation (AT)

Goals

- Identify potential enhancement and connections to AT network around the intersection

Business

Goals

- Ensure patrons can access surrounding businesses by minimizing queuing at accesses

Growth

Goals

- Ensure intersection can accommodate increasing number of vehicles as Stonewall grows





Proposed Access Management



Modifications

There are **25 accesses** belonging to both residents and businesses in the project area. The Town of Stonewall has jurisdiction of accesses on three of four legs of the intersection.

Revision of these accesses along PTH 67 need to ensure:

- Consolidation to provide safer operations and improved intersection operation
- Better organization of vehicles entering and exiting
- Parcels are not land locked
- Access to businesses is maintained

All three design alternatives proposed incorporate the following modifications:

- ✓ Access remains
- ✚ Access moved (existing)
- ✚ Access relocated (proposed)
- ✗ Access removed



All-Way Stop Controlled

Plan View



KGS GROUP

Design Description

Alternative 1 represents a similar layout to the existing intersection. Geometry is refined to accommodate large trucks and increase pedestrian safety and operations at the intersection. This alternative provides an adequate level of service for lower traffic volumes.

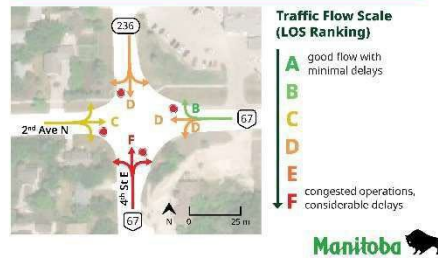
Benefits

- ▶ lower maintenance cost (snow clearing)
- ▶ new left-turn lanes for accesses on PTH 67 and 2nd Ave reduce delays and queues
- ▶ site accesses expected to operate well

Challenges

- ▶ northbound and southbound approaches expected to operate poorly, with LOS F
- ▶ site accesses expected to operate with some delay

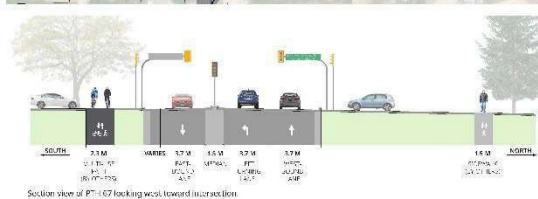
Level of Service at Afternoon Peak Hour



Manitoba

Traffic Signals

Plan View



KGS GROUP

Design Description

Alternative 2 is to install traffic signals with improvements to the lanes and geometry of the existing intersection.

Benefits

- ▶ control and order
- ▶ pedestrian-friendly
- ▶ adaptable
- ▶ traffic operations improve significantly with implementation of traffic signals
- ▶ accesses will operate well overall

Challenges

- ▶ northbound queues have the potential to block access to Cravings on PTH 67
- ▶ some queuing in eastbound through lane on PTH 67 at Access 4

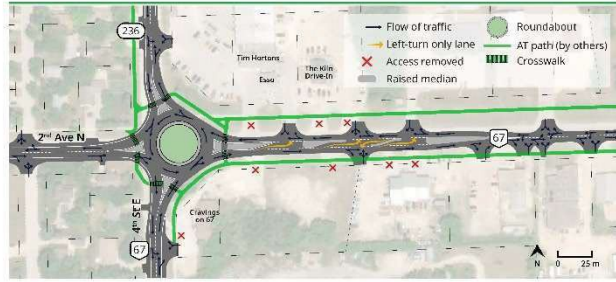
Level of Service at Afternoon Peak Hour



Manitoba

Roundabout

Plan View



Design Description

Alternative 3 is a single-lane roundabout. The north and south lanes are realigned eastward to accommodate the diameter and AT pathways. Pedestrian crossing distances are reduced.

Benefits

- ▶ enhanced safety
- ▶ reduced fuel consumption and emissions
- ▶ lower maintenance costs (snow clearing)
- ▶ provides best level of service overall with the shortest queue of vehicles during peak hours
- ▶ accesses operate well

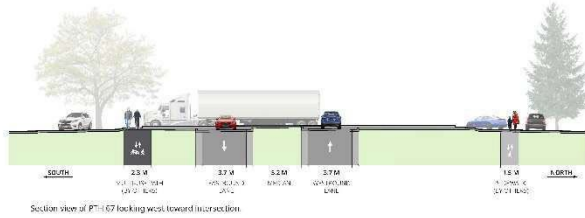
Challenges

- ▶ larger footprint
- ▶ more complicated construction staging

Level of Service at Afternoon Peak Hour



For this alternative, all traffic ranks on the flow scale at an **A** level.



Section view of PTH 67 looking west toward intersection.



Next Steps

Thank you for your participation today!



Your feedback will be taken into consideration as the project team selects the appropriate design alternative.

Today's Activities

Once you have reviewed the information on the project boards, we invite you to:

1. Share your questions and feedback with members of the project team.
2. Complete the mapping activity.
3. Complete a comment form.



Today's comment form is also available online until January 9, 2025 at:

surveymonkey.com/r/StonewallIntersection



Upcoming Engagement

A Public Open House will take place in Winter 2025, to present the selected alternative.



Promotion for this session will begin approximately **two weeks** before the event date.

We hope to see you there!

Contact Us

If you have further questions/comments for the project team, please contact:

Elise Ouellette,
Community Engagement Specialist,
Scatliff + Miller + Murray



eouellette@scatliff.ca



Annexe D – Sommaire de la séance d’information publique

Le 19 décembre 2024, de 16 h à 19 h, des représentants de l’équipe du projet ont organisé une séance d’information publique à laquelle avaient été invités les citoyens de la Ville de Stonewall, les intervenants précédemment consultés, le maire et les membres du conseil municipal. Les quelque 48 personnes présentes étaient libres d’arriver et de partir au moment qui leur convenait. La séance a permis de transmettre des renseignements généraux sur le projet et de présenter les trois options de conception au moyen d’une série de tableaux de présentation. Des activités et un formulaire de commentaires ont permis d’obtenir une rétroaction, et les participants ont pu échanger avec les membres de l’équipe du projet. Les résultats des activités et les réponses au formulaire de commentaires (8 formulaires remplis reçus) sont résumés dans les lignes suivantes.

Activité A – Où habitez-vous, où travaillez-vous et quelles installations fréquentez-vous?

Les participants ont pu consulter une carte contextuelle de la Ville de Stonewall et de la zone du projet. L’équipe du projet a posé les trois questions suivantes afin d’obtenir des renseignements démographiques sur les personnes présentes à la séance d’information publique et d’en savoir davantage sur leurs interactions avec le site et ses environs : où habitez-vous, où travaillez-vous ou faites-vous du bénévolat et quelles installations fréquentez-vous le plus souvent?

Selon les autocollants ronds placés par les participants à des endroits clés, l’équipe du projet a constaté que les lieux de résidence et de travail ou de bénévolat des participants étaient dispersés sur la carte, avec une légère concentration vers le centre de Stonewall. Parmi les lieux fréquemment fréquentés à proximité de l’intersection figuraient le Tim Hortons, la station-service Esso, le Kiln Drive-In et le Big Block Auto & Farm. Des installations populaires ont également été relevées le long de la rue Main et de la 3^e avenue Sud. Pour consulter la carte, reportez-vous à l’annexe D1.

Activité B – Que pensez-vous des trois options?

Les participants ont pu consulter des fiches récapitulatives des trois options de conception proposées et ont été invités à utiliser des feuillets autoadhésifs pour formuler des commentaires sur chacune des options. Un résumé des commentaires est fourni dans le tableau ci-dessous. Reportez-vous à l’annexe D2 pour les données brutes.

Option de conception	Sommaire des commentaires (activité B)
Option 1 ARRÊT CONTRÔLÉ DANS TOUTES LES DIRECTIONS	<ul style="list-style-type: none">• L’ajout d’un couloir de virage intelligent obtient un soutien.• Un participant a mentionné qu’une réduction du nombre de points d’accès aux commerces et l’aménagement d’un terre-plein central n’étaient pas souhaitables.
Option 2 FEUX DE CIRCULATION	<ul style="list-style-type: none">• Des préoccupations ont été exprimées sur la hauteur libre allouée pour le passage des engins agricoles et sur l’essence brûlée inutilement en attendant que les feux de circulation passent au vert.• Un participant est d’accord avec les feux de circulation, car il estime que ceux-ci rallongent les temps de traversée des véhicules et les temps de traversée subséquents des personnes âgées et des enfants à une intersection perçue comme étant plus sécuritaire.• Des participants estiment que l’option 2 n’apporte pas d’améliorations suffisamment importantes par rapport aux conditions actuelles.
Option 3 CARREFOUR GIRATOIRE	<ul style="list-style-type: none">• Des participants ont exprimé leur soutien à l’égard de l’option 3 et demandé que les voies soient dimensionnées pour améliorer la manœuvrabilité des gros véhicules.• L’éducation des citoyens sur l’utilisation des carrefours giratoires a été mentionnée comme un facteur de réussite de l’option 3 si elle est retenue.• Des participants se préoccupent de l’accès au Kiln Drive-In ainsi qu’au Tim Hortons et à la station-service Esso.

Formulaire de commentaires

Les participants à la séance d'information publique ont été invités à remplir un formulaire de commentaires, également accessible sous la forme d'un sondage en ligne (code QR affiché sur les lieux de l'activité) à remplir à la convenance de chacun. Le formulaire de commentaires a permis de recueillir des renseignements démographiques et différents points de vue sur le projet et les options de conception. Huit formulaires de commentaires ont été reçus pendant la journée portes ouvertes. Pour un résumé des réponses, consultez le résumé ci-dessous; pour les données brutes, consultez l'annexe D3.

Participation

- Selon les réponses, les participants ont été informés de la tenue de l'activité des manières suivantes : poste, courriel, bouche-à-oreille et publications dans les médias sociaux.
- La plupart des répondants ont convenu que le matériel de participation présenté fournissait des renseignements adéquats sur l'objectif de l'étude et les options envisagées.

Données démographiques et utilisation de l'intersection

- Deux des huit répondants ont dit être des propriétaires d'entreprises situées dans la zone à l'étude; les autres réponses provenaient de résidents et de propriétaires fonciers.
- Tous les répondants ont dit utiliser un véhicule automobile comme moyen de transport pour traverser l'intersection; les autres moyens de transport utilisés étant les déplacements à pied, suivis de près par les vélos et les scooters.
- Deux des huit répondants ont dit travailler dans le domaine du transport de marchandises et le camionnage.
- Cinq des huit répondants ont dit emprunter l'intersection tous les jours; les trois autres ont déclaré l'emprunter quelques fois par semaine.

Priorités de conception

- Les répondants ont mentionné que la sécurité et l'accès aux entreprises étaient les deux principaux éléments à prendre en considération dans le cadre du projet. La fluidité de la circulation et la rapidité d'exécution de la solution de conception ont été classées à égalité comme étant d'une importance secondaire.
- Un répondant a encouragé l'équipe du projet à tenir compte des coûts.

Option de conception	Sommaire des commentaires (7)
Option 1 ARRÊT CONTRÔLÉ DANS TOUTES LES DIRECTIONS	<ul style="list-style-type: none">• Les répondants estiment que l'option 1 aurait un effet neutre sur l'accès (3/7); un effet positif sur la fluidité de la circulation (3/7); un effet soit neutre (2/7) soit très négatif (2/7) sur les propriétés privées et les entreprises.• De nombreux répondants estiment qu'un arrêt contrôlé dans toutes les directions fonctionne bien ou qu'ils n'ont pas été ennuyés par des problèmes de congestion.
Option 2 FEUX DE CIRCULATION	<ul style="list-style-type: none">• Les répondants estiment que l'option 2 aurait un effet neutre sur l'accès (3/7); la fluidité de la circulation (4/7); les propriétés privées et les entreprises (3/7). Deux répondants estiment que l'option 2 aurait un effet très négatif sur les propriétés privées et les entreprises.• Des répondants ont demandé des éclaircissements sur les feux de circulation temporisés vs les feux de circulation fixes.• Des répondants ont demandé à l'équipe du projet de tenir compte de la hauteur libre allouée pour le passage des engins agricoles.
Option 3 CARREFOUR GIRATOIRE	<ul style="list-style-type: none">• Les répondants estiment que l'option 3 aurait un effet négatif (3/7) ou très négatif (2/7) sur l'accès, la fluidité de la circulation (3/7) et les propriétés privées et les entreprises (4/7).• Des préoccupations ont été exprimées concernant la sécurité, la manœuvrabilité des gros véhicules et le manque d'éducation du public sur l'utilisation d'un carrefour giratoire.• Un répondant s'est déclaré favorable à l'aménagement d'un carrefour giratoire, étant donné qu'aucune expropriation ne serait nécessaire.

Commentaires généraux

- Les répondants ont demandé à l'équipe du projet de tenir compte du fait que des gens se déplacent à pied vers la station-service Esso et le Kiln Drive-In.

Annexe D1 – Résultats de l'activité A

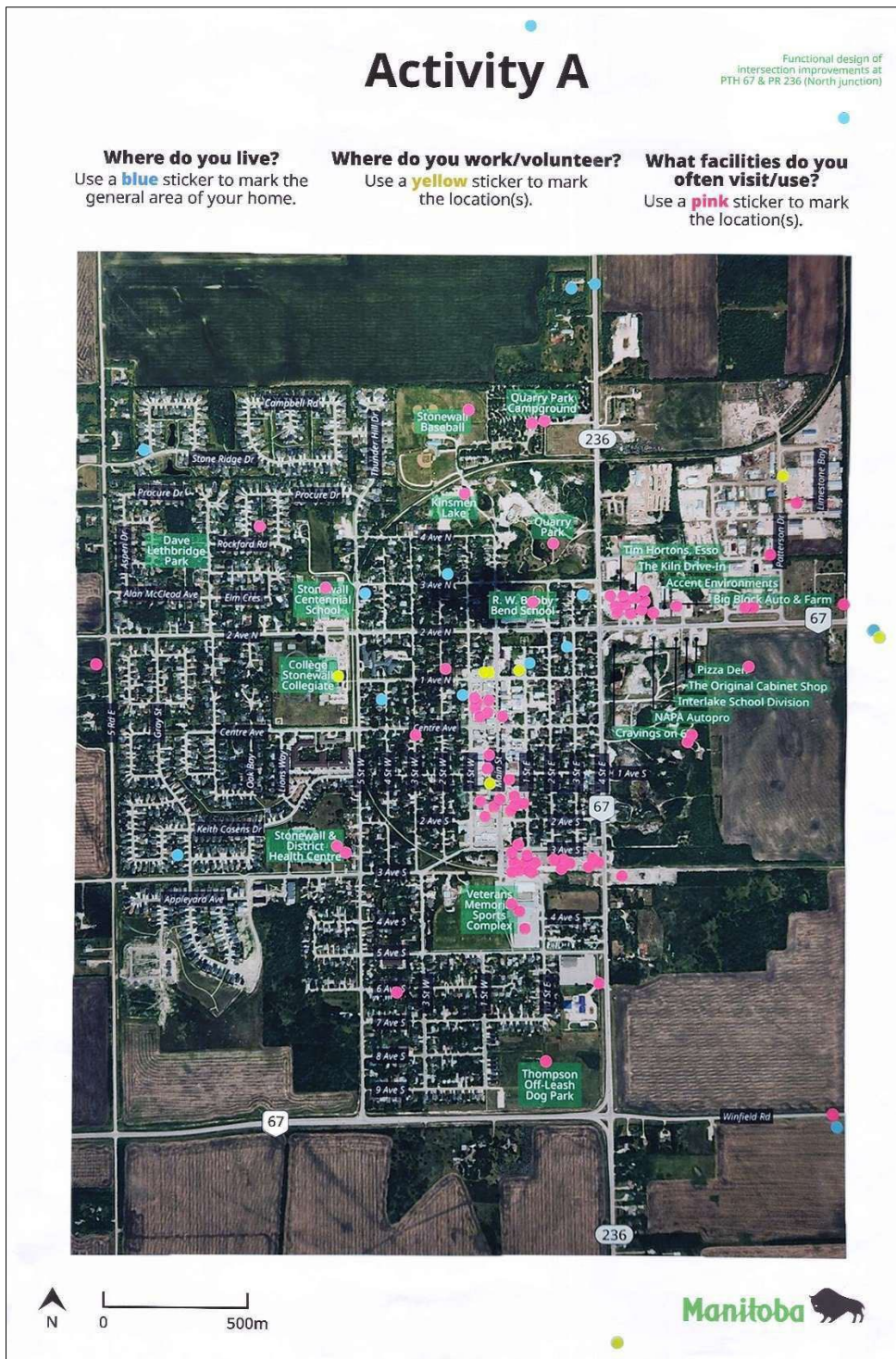
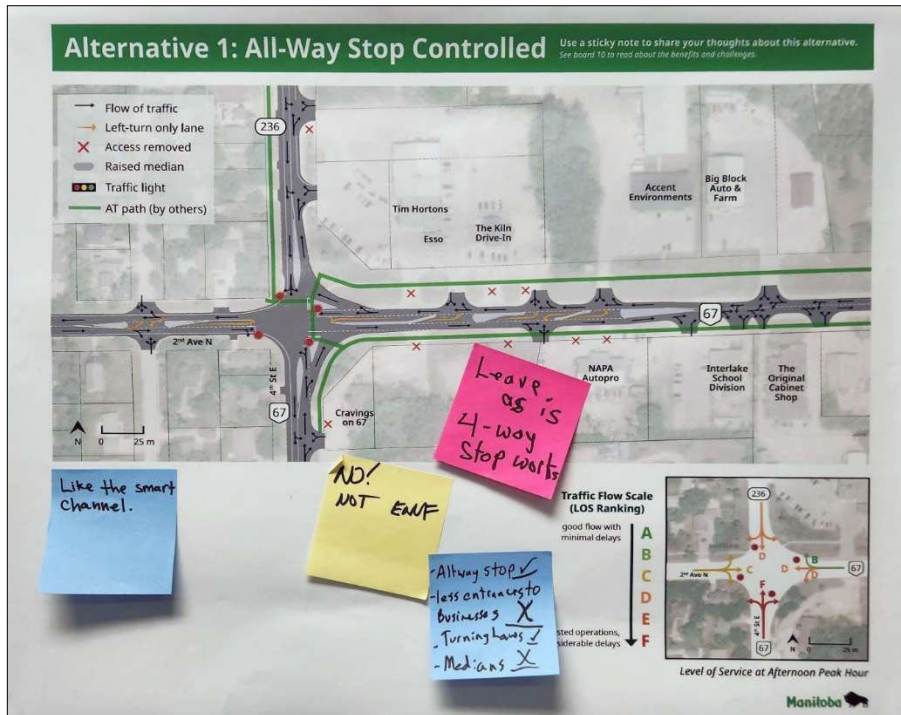


Figure 46 : Tableau présenté lors de la séance d'information publique (ci-dessus). Les autocollants bleus représentent le quartier de résidence des participants, les autocollants jaunes représentent les lieux de travail ou de bénévolat des participants et les autocollants roses représentent les installations souvent fréquentées par les participants. Les lieux de résidence et de travail/bénévolat des participants sont dispersés sur la carte, avec une légère concentration vers le centre de Stonewall. Parmi les installations fréquemment fréquentées à proximité de l'intersection figuraient le Tim Hortons, la station-service Esso, le Kiln Drive-In et le Big Block Auto & Farm. Des installations populaires ont également été notées le long de la rue Main et de la 3^e avenue Sud.

Annexe D2 – Résultats de l'activité B



Figures 47-49 : Activité B, tableaux de présentation des options de conception installés sur les lieux de la séance d'information publique. Les participants ont utilisé des feuilles autoadhésives pour formuler leurs opinions sur cette option.

Figure 47 : Option 1 (Arrêt contrôlé dans toutes les directions)

Opinions telles que rédigées [TRADUCTION] :

- J'aime l'idée d'un couloir de virage intelligent.
- Non! Ce n'est pas suffisant.
- D'accord avec un arrêt dans toutes les directions; pas d'accord avec moins de points d'accès aux entreprises; d'accord avec des voies de virage; pas d'accord avec des terre-pleins centraux.
- Ne changez rien. L'arrêt quatre sens fonctionne.

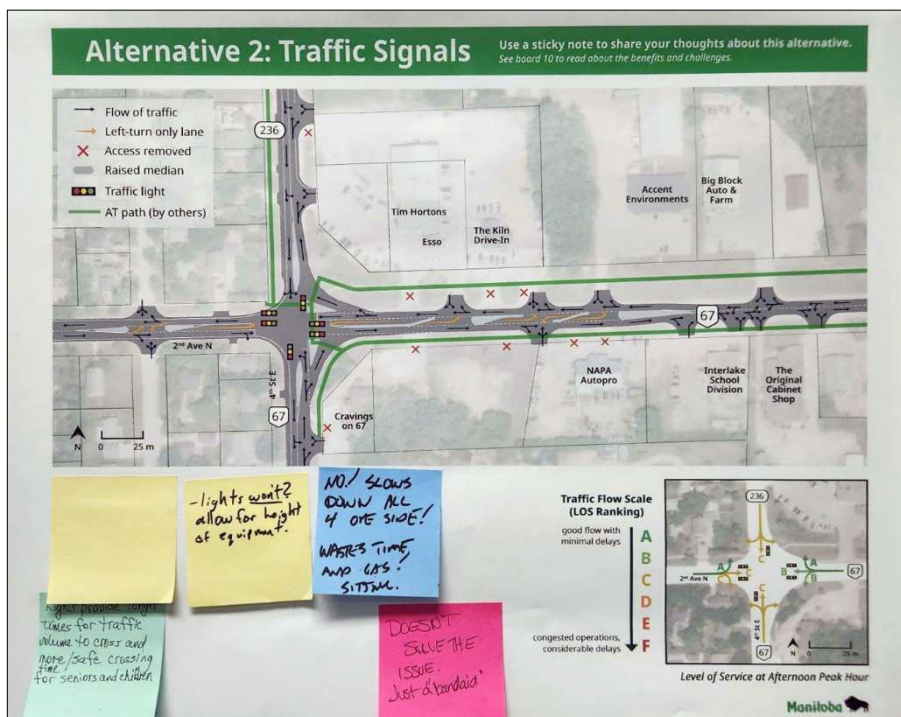


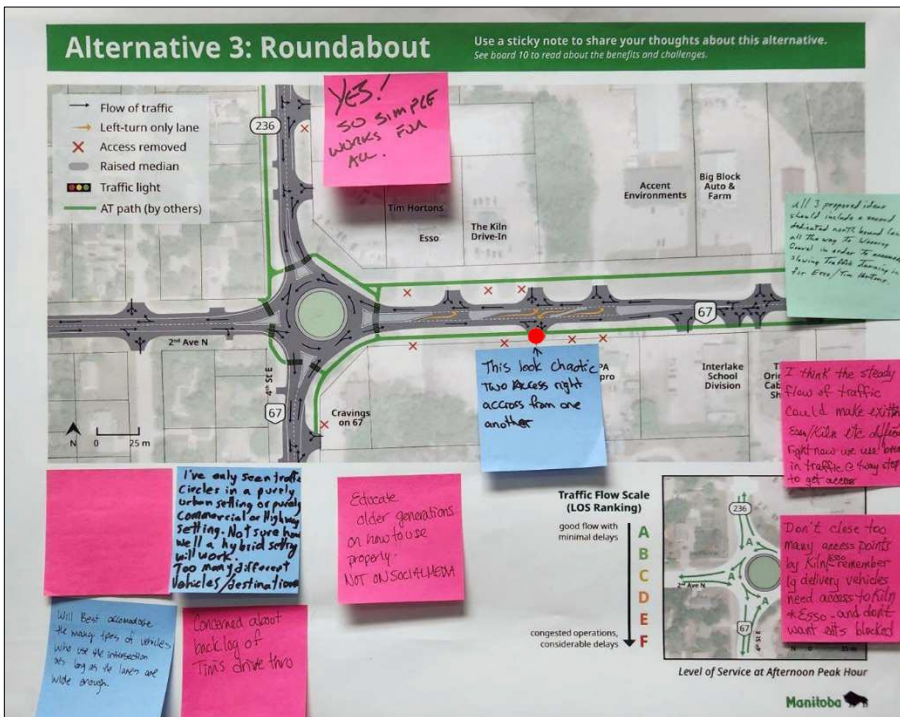
Figure 48 : Option 2 (Feux de circulation)

Opinions telles que rédigées [TRADUCTION] :

- Les feux de circulation prolongent le temps de passage des véhicules et offrent plus de temps de passage et une plus grande sécurité aux personnes âgées et aux enfants.
- Les feux de circulation réduiront la hauteur libre requise pour le passage de l'équipement.
- Non! Il y aura des ralentissements dans les quatre directions! Perte de temps et carburant brûlé inutilement aux arrêts!
- Les feux de circulation ne règlent rien. Ce n'est qu'un « pansement ».

Figure 49 : Option 3 (Carrefour giratoire)

Opinions telles que rédigées [traduction] :

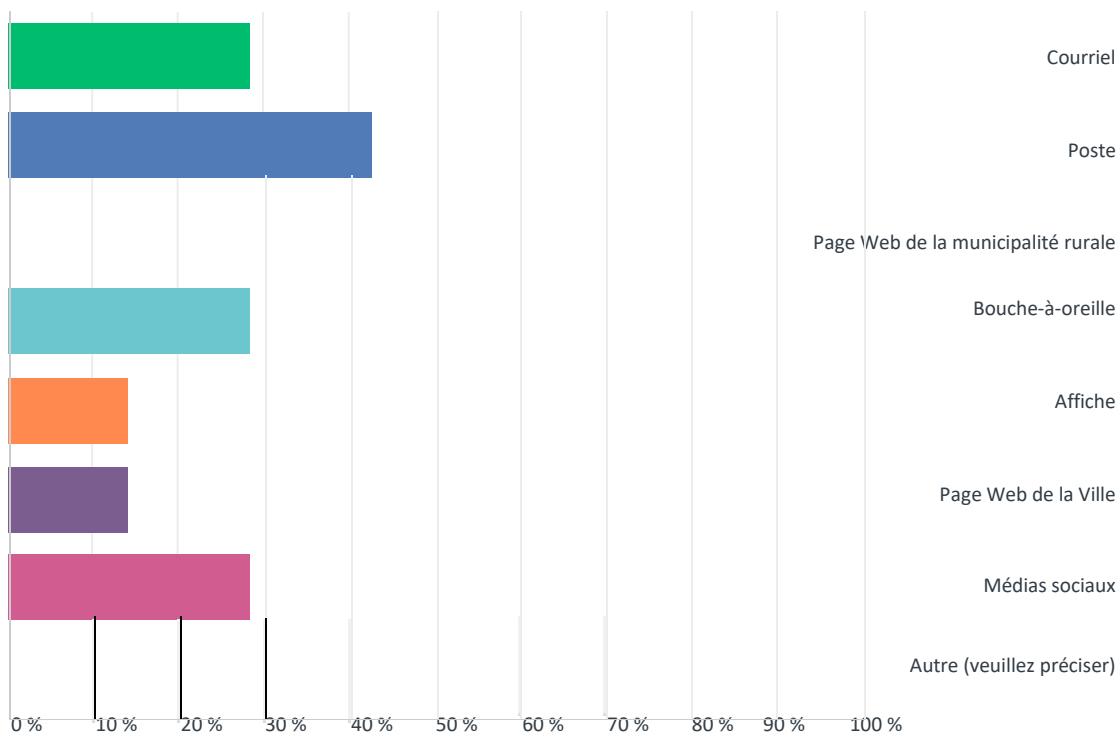


- Oui! C'est si simple. Ça fonctionne pour tout le monde.
- Convient mieux aux nombreux types de véhicules qui empruntent l'intersection si les voies sont suffisamment larges.
- Je n'ai vu de carrefours giratoires que dans un cadre purement urbain, commercial ou autoroutier. Je ne sais pas si un carrefour giratoire convient à un cadre hybride. Trop grande diversité de véhicules et de destinations.
- Inquiétude concernant la file d'attente du service au volant du Tim Hortons.
- Il faudra éduquer les gens plus âgés sur la façon d'utiliser correctement les carrefours giratoires. Pas sur les réseaux sociaux.
- Cela semble chaotique : deux points d'accès en face l'un de l'autre.
- Les trois idées proposées devraient inclure une deuxième voie dédiée en direction nord jusqu'à Waring Gravel (Waring Landscape Supply). Les véhicules pourraient utiliser l'autre voie pour accéder à la station-service Esso et au Tim Hortons.
- Je pense que le débit de circulation constant pourrait compliquer la sortie de la station-service Esso/Kiln Drive-In, etc. Actuellement, les gens profitent de l'interruption de la circulation à l'arrêt quatre pour entrer sur la route.
- Ne fermez pas trop de points d'accès au Kiln Drive-In/à la station-service Esso – n'oubliez pas les longs véhicules de livraison qui doivent aller au Kiln Drive-In et à la station-service Esso – et ne bloquez pas de sorties.

Annexe D3 – Résultats du formulaire de commentaires *(voir les pages suivantes)*

Q1 Comment avez-vous entendu parler de cette séance d'information publique?

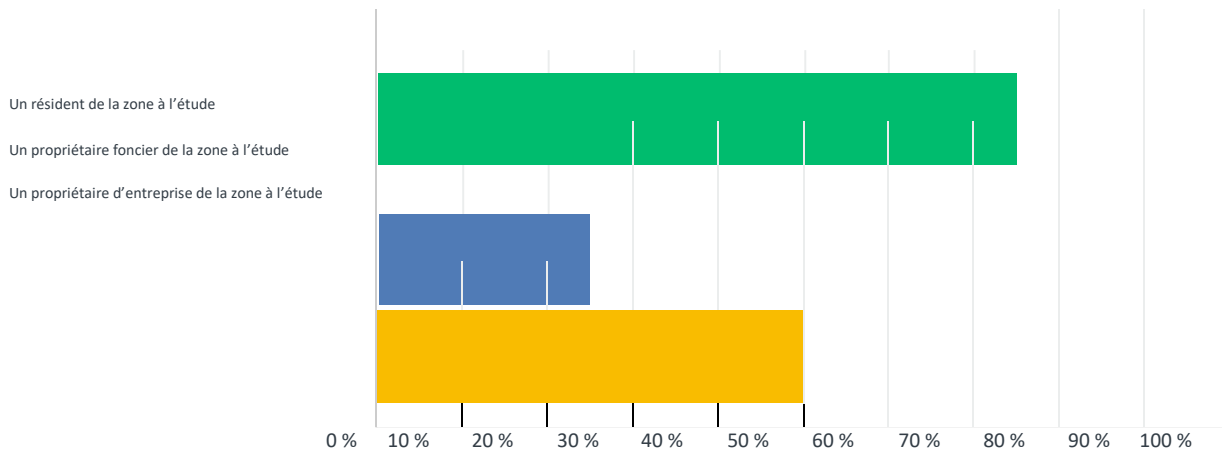
Réponses : 7 Omission : 1



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Courriel	28,57 %	2
Poste	42,86 %	3
Page Web de la municipalité rurale	0,00 %	0
Bouche-à-oreille	28,57 %	2
Affiche	14,29 %	1
Page Web municipale	14,29 %	1
Médias sociaux	28,57 %	2
Autre (veuillez préciser)	0,00 %	0
Nombre total de répondants : 7		

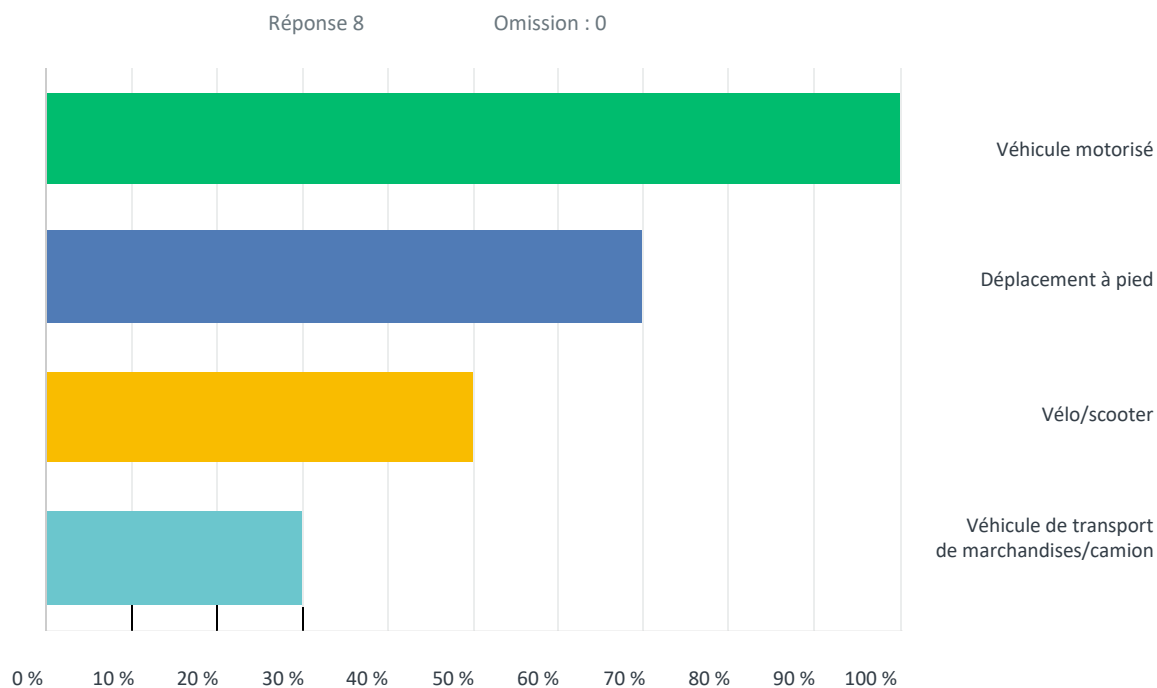
Q2 Êtes-vous :

Réponses : 4 Omissions : 4



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Un résident de la zone à l'étude	75,00 %	3
Un propriétaire foncier de la zone à l'étude	25,00 %	1
Un propriétaire d'entreprise de la zone à l'étude	50,00 %	2
Nombre total de répondants : 4		

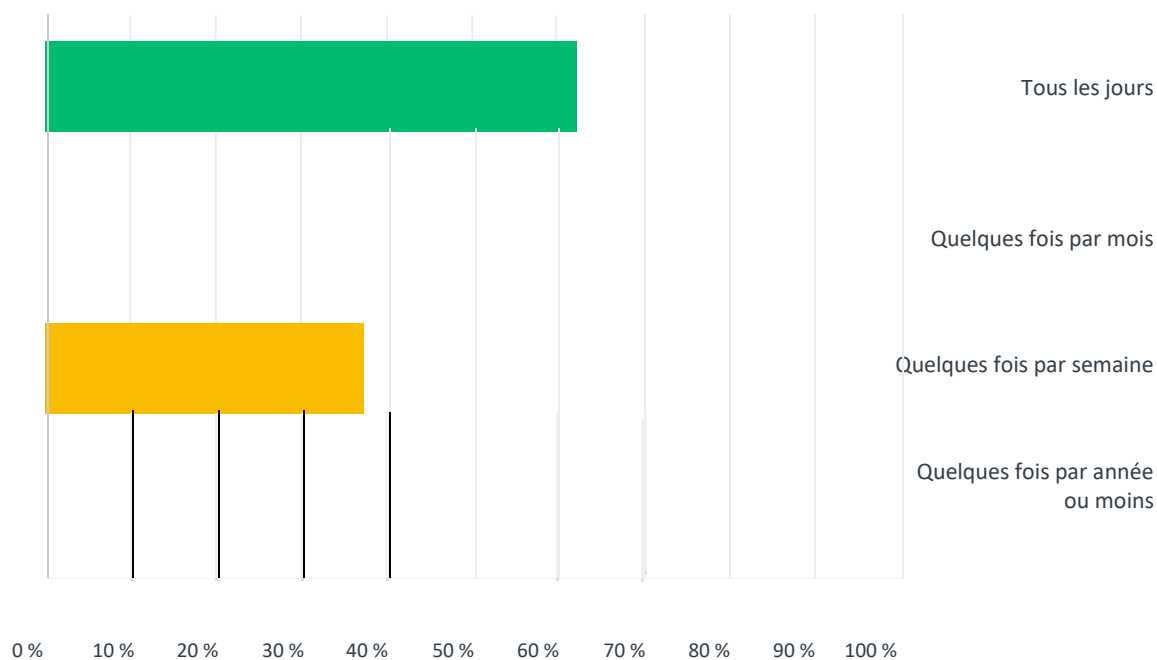
Q3 Quels modes de transport utilisez-vous actuellement pour traverser cette intersection?



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Véhicule motorisé	100,00 %	8
Déplacement à pied	62,50 %	5
Vélo/scooter	50,00 %	4
Véhicule de transport de marchandises/camion	25,00 %	2
Nombre total de répondants : 8		

Q4 À quelle fréquence empruntez-vous cette intersection?

Réponses : 8 Omission : 0

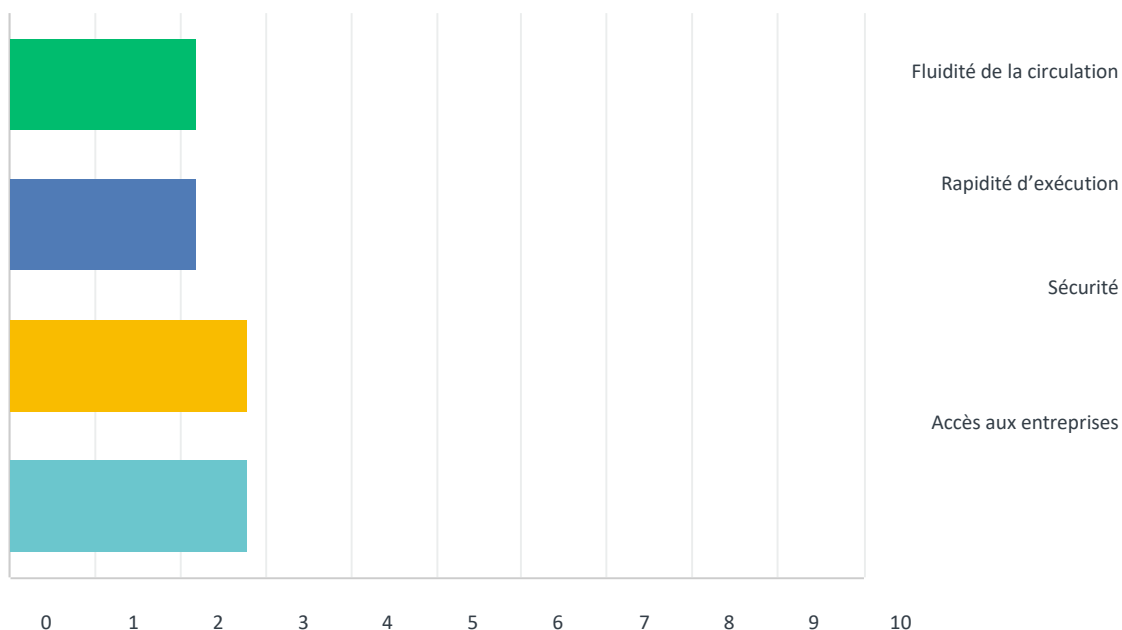


CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Tous les jours	62,50 %	5
Quelques fois par mois	0,00 %	0
Quelques fois par semaine	37,50 %	3
Quelques fois par année ou moins	0,00 %	0
TOTAL		8

Q5 Classez par ordre d'importance les éléments suivants selon une échelle de 1 à 4. Cliquez sur les flèches pour modifier votre classement.

Réponses : 5

Omissions : 3



	1	2	3	4	TOTAL	RÉSULTAT
Fluidité de la circulation	0,00 % 0	40,00 % 2	40,00 % 2	20,00 % 1	5	2,20
Rapidité d'exécution	20,00 % 1	20,00 % 1	20,00 % 1	40,00 % 2	5	2,20
Sécurité	40,00 % 2	20,00 % 1	20,00 % 1	20,00 % 1	5	2,80
Accès aux entreprises	40,00 % 2	20,00 % 1	20,00 % 1	20,00 % 1	5	2,80

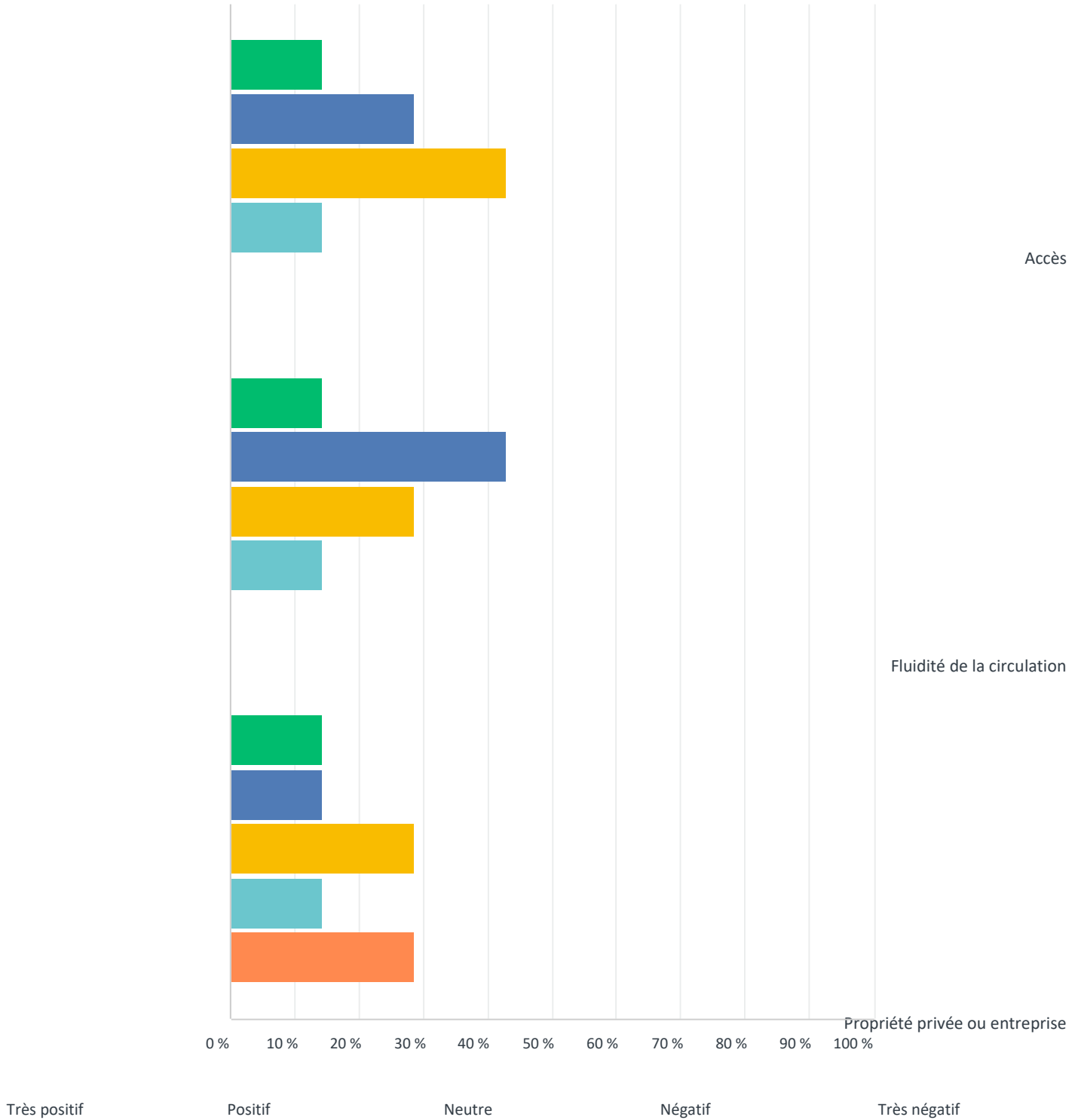
Q6 Pensez-vous que des éléments autres que ceux mentionnés dans la question précédente méritent une attention particulière dans le cadre de ce projet?

Réponse : 1 Omissions : 7

N°	RÉPONSES	DATE
1	Coût	1/8/2025, 9 h 44

Q7 Comment décririez-vous l'effet de l'option 1 (arrêt contrôlé dans toutes les directions) sur les éléments suivants?

Réponses : 7 Omission : 1



	TRÈS POSITIF	POSITIF	NEUTRE	NÉGATIF	TRÈS NÉGATIF	TOTAL
Accès	14,29 % 1	28,57 % 2	42,86 % 3	14,29 % 1	0,00 % 0	7
Fluidité de la circulation	14,29 % 1	42,86 % 3	28,57 % 2	14,29 % 1	0,00 % 0	7
Propriété privée ou entreprise	14,29 % 1	14,29 % 1	28,57 % 2	14,29 % 1	28,57 % 2	7

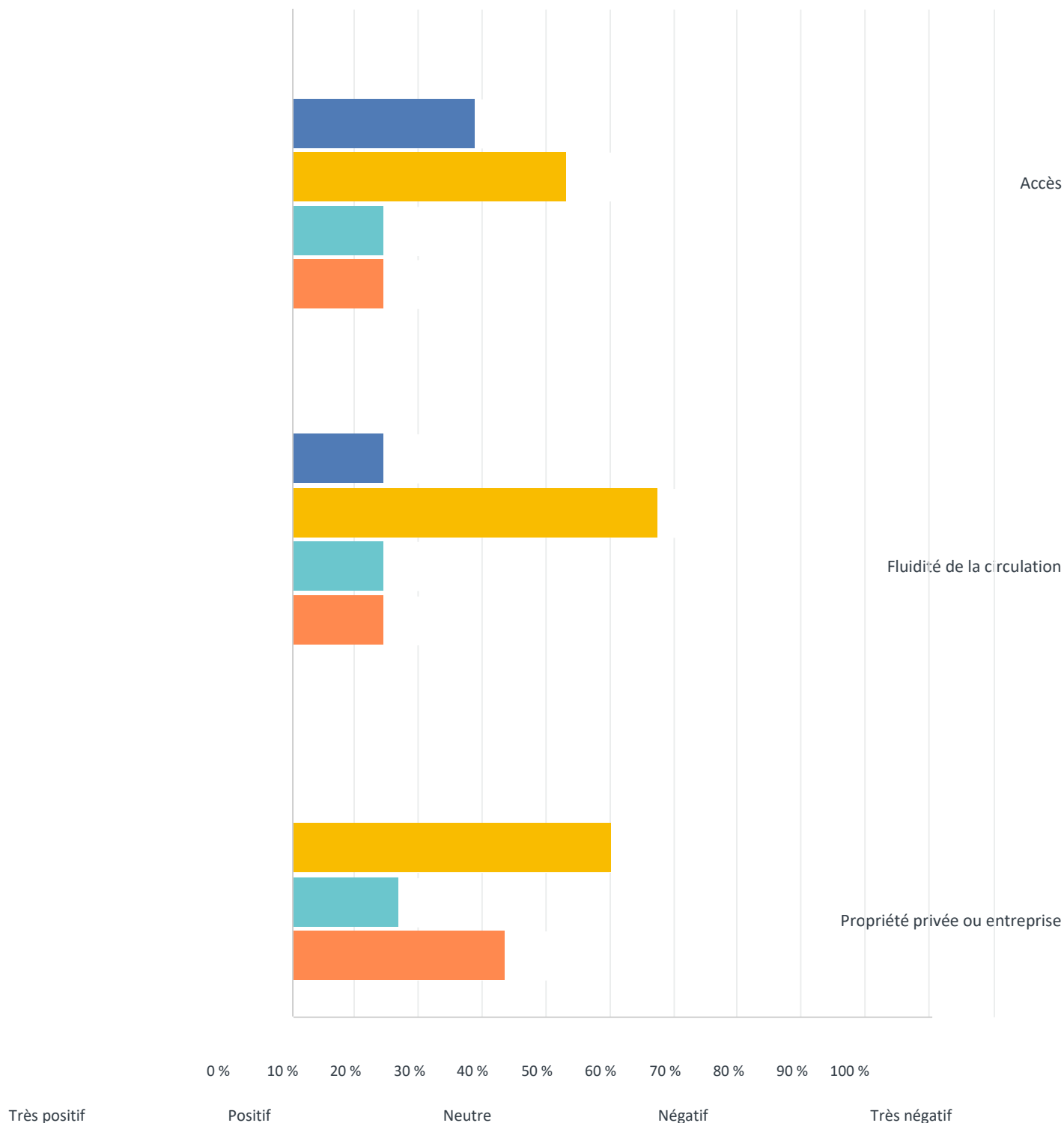
Q8 Avez-vous d'autres commentaires à formuler concernant l'option 1 (arrêt contrôlé dans toutes les directions)?

Réponses : 5 Omissions : 3

N°	RÉPONSES	DATE
1	L'accès au côté nord de la RPGC 67 ne semble pas efficace pour les entreprises situées de ce côté de la route.	1/8/2025, 9 h 59
2	Cela semble fonctionner.	1/8/2025, 9 h 55
3	Je vis là depuis 44 ans, et je n'ai jamais vu un accident à cette intersection et la congestion ne m'a jamais causé de la frustration. C'est peut-être que je n'emprunte pas l'intersection durant les jours de semaine, entre 17 h et 19 h. Ou à la sortie des paroissiens de l'église baptiste! Ou durant les jours de cueillette à la ferme Boonstra!	1/8/2025, 9 h 51
4	Meilleure option pour la sécurité, la fluidité de la circulation; c'est aussi une option qui convient à une variété de véhicules.	1/8/2025, 9 h 44
5	Fonctionne bien lorsque les gens font leur arrêt.	1/8/2025, 9 h 38

Q9 Comment décririez-vous l'effet de l'option 2 (feux de circulation) sur les éléments suivants?

Réponses : 7 Omission : 1



	TRÈS POSITIF	POSITIF	NEUTRE	NÉGATIF	TRÈS NÉGATIF	TOTAL
Accès	0,00 % 0	28,57 % 2	42,86 % 3	14,29 % 1	14,29 % 1	7
Fluidité de la circulation	0,00 % 0	14,29 % 1	57,14 % 4	14,29 % 1	14,29 % 1	7
Propriété privée ou entreprise	0,00 % 0	0,00 % 0	50,00 % 3	16,67 % 1	33,33 % 2	6

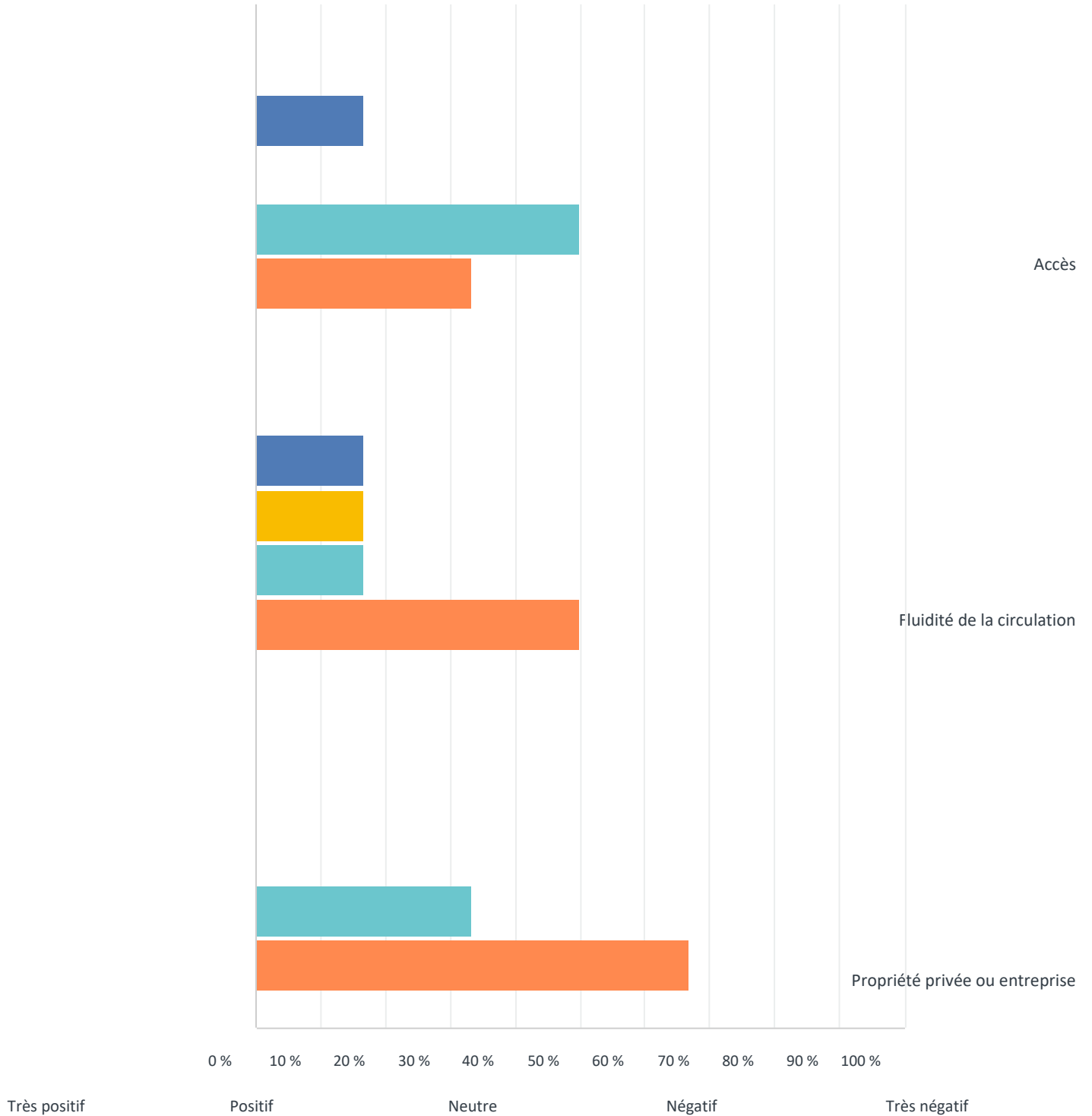
Q10 Avez-vous d'autres commentaires à formuler concernant l'option 2 (feux de circulation)?

Réponses : 3 Omissions : 5

N°	RÉPONSES	DATE
1	Les feux seront-ils fixes ou seront-ils temporisés en fonction du débit de circulation (p. ex. la fréquence de changement des feux sera-t-elle plus rapide lorsqu'il y aura moins de circulation)?	1/8/2025, 9 h 55
2	La hauteur libre sera-t-elle suffisante pour les engins agricoles?	1/8/2025, 9 h 44
3	En dehors des heures de pointe, les feux de circulation rouges devraient clignoter. Mode d'arrêt quatre sens.	1/8/2025, 9 h 41

Q11 Comment décririez-vous l'effet de l'option 3 (carrefour giratoire) sur les éléments suivants?

Réponses : 6 Omissions : 2



	TRÈS POSITIF	POSITIF	NEUTRE	NÉGATIF	TRÈS NÉGATIF	TOTAL
Accès	0,00 % 0	16,67 % 1	0,00 % 0	50,00 % 3	33,33 % 2	6
Fluidité de la circulation	0,00 % 0	16,67 % 1	16,67 % 1	16,67 % 1	50,00 % 3	6
Propriété privée ou entreprise	0,00 % 0	0,00 % 0	0,00 % 0	33,33 % 2	66,67 % 4	6

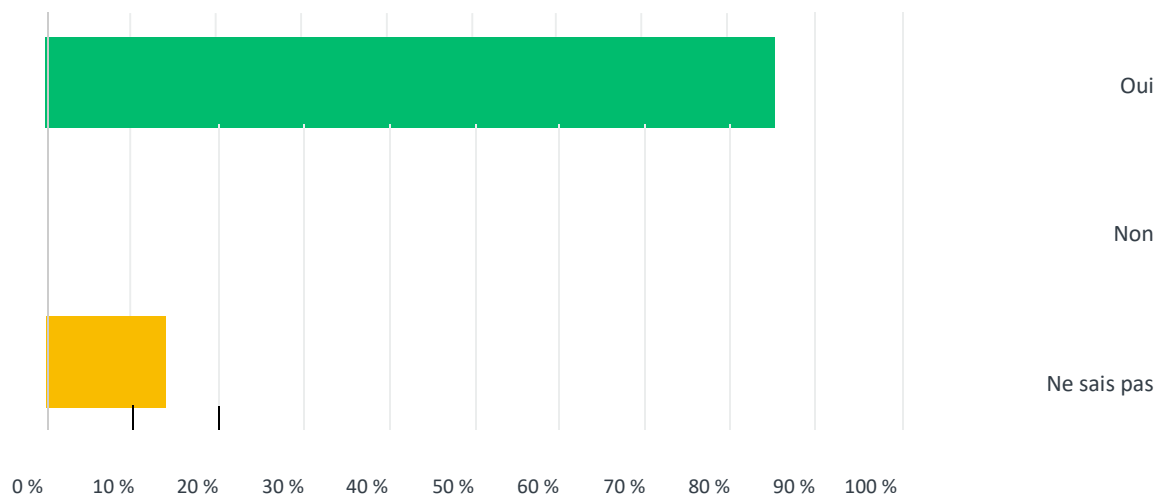
Q12 Avez-vous d'autres commentaires à formuler concernant l'option 3 (carrefour giratoire)?

Réponses : 5 Omissions : 3

N°	RÉPONSES	DATE
1	Les gens auront du mal à comprendre comment se servir du carrefour giratoire.	1/8/2025, 9 h 55
2	C'est de loin la meilleure option pour autant qu'il n'y ait pas d'expropriation.	1/8/2025, 9 h 51
3	Non sécuritaire.	1/8/2025, 9 h 44
4	Je n'aime pas les carrefours giratoires!	1/8/2025, 9 h 41
5	Le carrefour doit être d'une dimension suffisante.	1/8/2025, 9 h 36

Q13 Le matériel de participation contenait-il suffisamment de renseignements sur l'objectif de l'étude et les options envisagées?

Réponses : 7 Omission : 1



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Oui	85,71 %	6
Non	0,00 %	0
Ne sais pas	14,29 %	1
TOTAL		7

Q14 Veuillez nous faire part d'autres commentaires ou questions que vous pourriez avoir concernant le projet.

Réponses : 3 Omissions : 5

N°	RÉPONSES	DATE
1	Attention aux piétons qui se rendent à la station-service Esso au Kiln Drive-In.	1/8/2025, 9 h 57
2	Le ministère de la Voirie et du Transport du Manitoba n'a pas aidé les choses lorsqu'en 1993, en 1994 ou en 1995, il a autorisé l'aménagement d'un point d'accès direct sur la RPGC 67 vers la nouvelle église. La demande a d'abord été refusée par le ministère de la Voirie et du Transport du Manitoba, mais le conseil municipal a fait appel de la décision et la demande a été approuvée! Plusieurs centaines de véhicules empruntent l'intersection pour se rendre à la messe du dimanche!	1/8/2025, 9 h 51
3	Pas de carrefour giratoire S'IL VOUS PLAÎT.	1/8/2025, 9 h 36

Annexe E – Résumé des réponses du sondage en ligne

Le sondage en ligne a eu lieu entre le 4 décembre 2024 et le 9 janvier 2025. Avant de répondre au sondage, les répondants ont pu consulter une version PDF des tableaux de présentation pour se familiariser avec les détails du projet aussi présentés au cours de la séance d'information publique. Nous avons reçu 102 réponses qui ont été regroupées en fonction de thèmes clés (voir le résumé ci-dessous). L'ordre des thèmes peut ne pas refléter l'ordre des questions du sondage. Les données brutes figurent à l'annexe E1.

Participation

- 97 % des répondants ont consulté les tableaux de présentation.
- 61 % des répondants ont été informés de la tenue d'une séance d'information publique par l'entremise des médias sociaux; deux sources d'information secondaires (le site Web de la Ville de Stonewall et le bouche-à-oreille) ont, chacune, permis de joindre environ 12 % des participants.
- 85 % des répondants ont convenu que le matériel de participation présenté contenait des renseignements appropriés sur l'objectif de l'étude et les options envisagées.

Données démographiques et utilisation de l'intersection

- 89 % des répondants ont déclaré résider dans la zone à l'étude; 7 répondants ont déclaré être propriétaires d'une entreprise dans la zone à l'étude.
- 100 % des répondants ont dit utiliser l'automobile comme moyen de transport pour emprunter l'intersection, le deuxième moyen de transport le plus courant étant les déplacements à pied (44 %).
- 63 % des répondants emprunter l'intersection tous les jours.

Priorités de conception

- Les répondants ont indiqué que la sécurité et la fluidité de la circulation étaient les deux considérations les plus importantes pour le projet.
- Lorsqu'on leur a demandé de nommer d'autres considérations qui mériteraient une attention particulière dans le cadre de ce projet, les participants ont soulevé les points suivants.
 - Sécurité des piétons (point soulevé par 25 % des participants)
 - Files d'attente vers le Tim Hortons débordant sur la RPS 236 (point soulevé par 17 % des répondants)
 - Facilité de déplacement
 - Manœuvrabilité des gros camions
 - Éducation sur l'utilisation du carrefour giratoire
 - Réparation du bord de la route endommagé
 - Accessibilité pour les cyclistes
 - Coût de l'entretien permanent

Option 1 : ARRÊT CONTRÔLÉ DANS TOUTES LES DIRECTIONS

	Très positif	Positif	Neutre	Négatif	Très négatif
Accès (100 votes)	11,00 %	25,00 %	41,00 %	16,00 %	7,00 %
Fluidité de la circulation (99 votes)	6,06 %	19,19 %	38,38 %	24,24 %	12,12 %
Propriété privée ou entreprise (99 votes)	5,05 %	10,10 %	57,58 %	18,18 %	9,09 %

Commentaires généraux – Option 1

- La remarque la plus fréquente, exprimée par 24 % des répondants, était que cette option ne réglait pas vraiment les problèmes cernés ou ne changeait pas beaucoup les choses; les répondants estiment que cette option devra être réévaluée dans le futur et qu'elle ne constitue pas une solution à long terme.
- La priorité de passage sème la confusion générale lorsque des véhicules venant en sens inverse s'approchent simultanément de l'intersection. On s'attend à une plus grande confusion avec l'ajout de voies.
- Les répondants s'inquiètent de la sécurité des piétons qui devront franchir un nombre accru de voies de circulation.
- Les répondants ont exprimé autant de points positifs que négatifs sur la suppression de points d'accès.
- Les répondants estiment qu'il y aura des ralentissements de la circulation ou des embouteillages aux heures de pointe si l'option 1 est retenue.

Option 2 : FEUX DE CIRCULATION

	Très positif	Positif	Neutre	Négatif	Très négatif
Accès (100 votes)	16,00 %	16,00 %	40,00 %	10,00 %	18,00 %
Fluidité de la circulation (100 votes)	15,00 %	15,00 %	26,00 %	22,00 %	22,00 %
Propriété privée ou entreprise (98 votes)	12,24 %	11,22 %	43,88 %	16,33 %	16,33 %

Commentaires généraux – Option 2

- La préoccupation la plus courante, exprimée par 23 % des répondants, est l'impression que les feux de circulation causeront des encombrements ou des ralentissements de la circulation.
- Des répondants (16 %) voient une similitude entre l'option 2 (feux de circulation) et l'option 1 (arrêt contrôlé dans toutes les directions), et ils ne pensent pas que l'option 2 pourra atténuer les problèmes associés à l'option 1. Les répondants ont estimé que cette option ne fonctionnera guère mieux que ce qui prévaut dans les conditions actuelles.
- Les répondants s'interrogent sur les coûts d'entretien permanents et les répercussions environnementales négatives. Le problème des véhicules qui accélèrent pour traverser l'intersection aux feux jaunes a été soulevé.
- Certains répondants ont suggéré que le débit de circulation est trop faible la majeure partie de la journée pour nécessiter des feux de circulation. Les répondants ont demandé la mise en place de solutions comme des feux clignotants, des capteurs ou des feux temporisés pour les périodes creuses.
- L'option 2 est considérée comme une option qui aurait un effet positif sur l'amélioration de la sécurité des piétons.
- Certains répondants pensent que les feux de circulation auraient un effet négatif sur le caractère rural de la ville.

Option 3 : CARREFOUR GIRATOIRE

	Très positif	Positif	Neutre	Négatif	Très négatif
Accès (100 votes)	26,00 %	37,00 %	12,00 %	7,00 %	18,00 %
Fluidité de la circulation (99 votes)	37,37 %	32,32 %	6,06 %	4,04 %	20,20 %
Propriété privée ou entreprise (100 votes)	21,00 %	26,00 %	23,00 %	8,00 %	22,00 %

Commentaires généraux – Option 3

- Le point le plus fréquemment soulevé par les répondants (16 %) est la nécessité d'éduquer les gens sur l'utilisation des carrefours giratoires pour que cette option soit efficace. Les répondants ont également noté que les médias sociaux ne doivent pas être le seul moyen utilisé pour éduquer les automobilistes si l'on veut joindre les gens de toutes les tranches d'âge.
- La formulation des réponses a démontré que l'option 3 suscite la division. Sur les 35 répondants, 57 % étaient fortement en faveur d'un carrefour giratoire, et 43 % y étaient fortement opposés.
- Plusieurs répondants, y compris ceux qui ont déclaré être des camionneurs, s'inquiètent de la manœuvrabilité des gros camions dans un carrefour giratoire.
- Les répondants pensent que l'option 3 améliorerait la circulation et ont cité d'autres endroits au Manitoba et dans le monde où les carrefours giratoires ont fait leurs preuves.
- Les répondants ont demandé que la sécurité des piétons soit prise en considération et ont proposé l'ajout de panneaux indicateurs et de feux clignotants aux passages pour piétons.

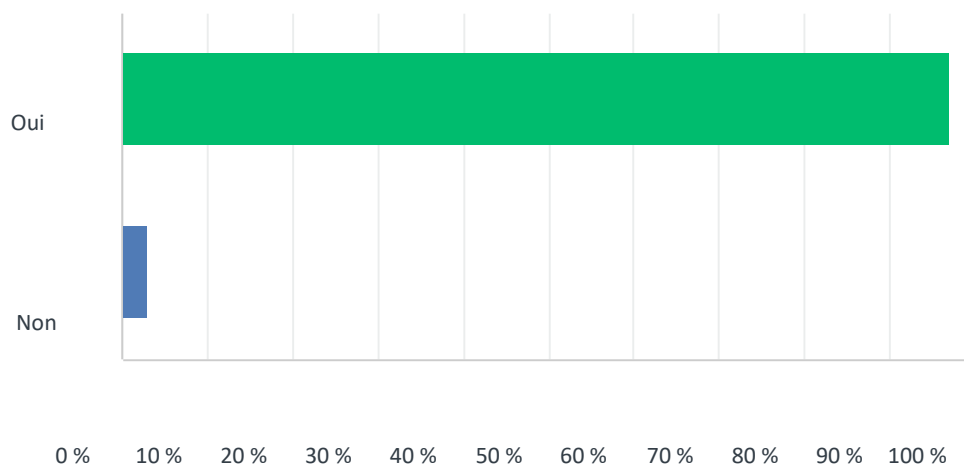
Commentaires généraux sur le projet

- Lorsqu'on leur a demandé s'ils avaient d'autres commentaires ou questions concernant le projet, les participants ont dit ceci.
 - Les PDF des tableaux de présentation étaient clairs et concis.
 - L'éducation est nécessaire au bon fonctionnement d'un carrefour giratoire à cet endroit.
 - La sécurité des piétons et des cyclistes est une priorité.
 - Certains répondants ont l'impression que des changements ne sont pas nécessaires.
 - Les gens qui ont fait cette remarque ont généralement demandé qu'on apporte des améliorations en dehors de la zone du projet, en particulier au sud, à l'intersection entre la RPS 236 et le chemin Winfield.
 - Les gens reconnaissent qu'il y a trop de points d'accès aux commerces à proximité de l'intersection, et il faut en supprimer.
 - Les gens demandent la mise en place d'un système de bordures et de caniveaux et souhaitent qu'on asphalté ou répare l'accotement.
 - Le coût de toutes les options et l'incidence perçue sur les taxes sont des sujets de préoccupations.

Annexe E1 – Résultats du sondage en ligne (*voir les pages suivantes*)

Q1 Avez-vous consulté les tableaux de présentation?

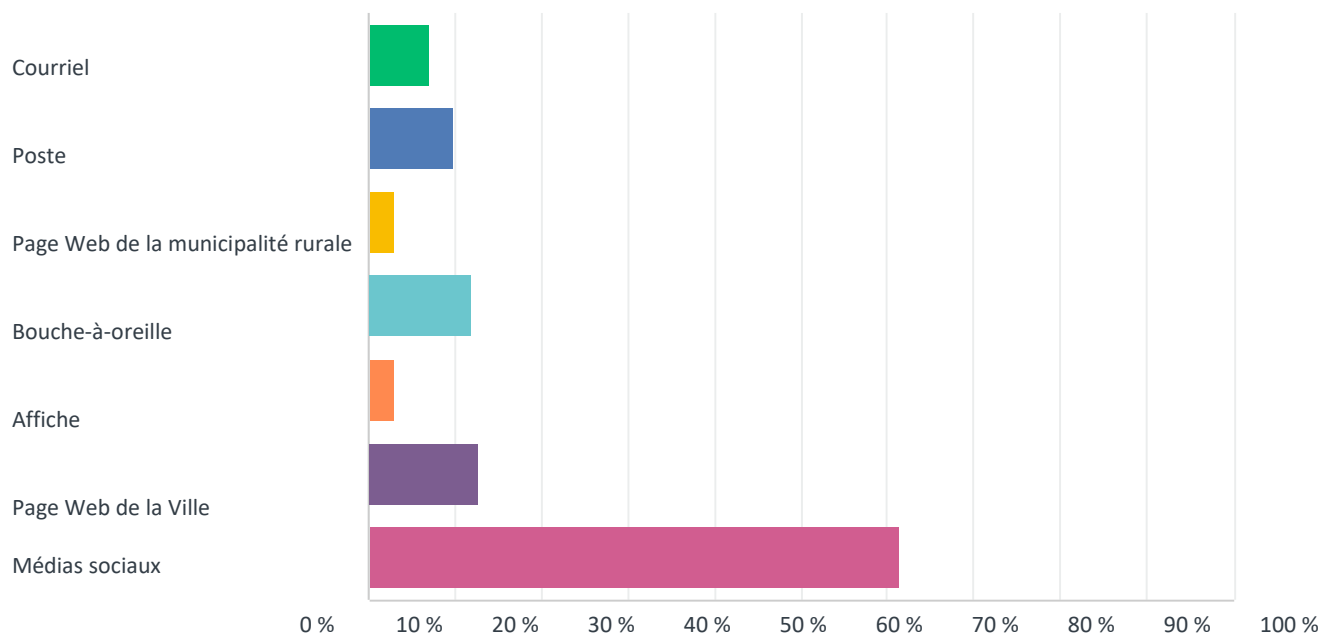
Réponses : 102 Omission : 0



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Oui	97,06 %	99
Non	2,94 %	3
TOTAL		102

Q2 Comment avez-vous entendu parler de cette séance d'information publique?

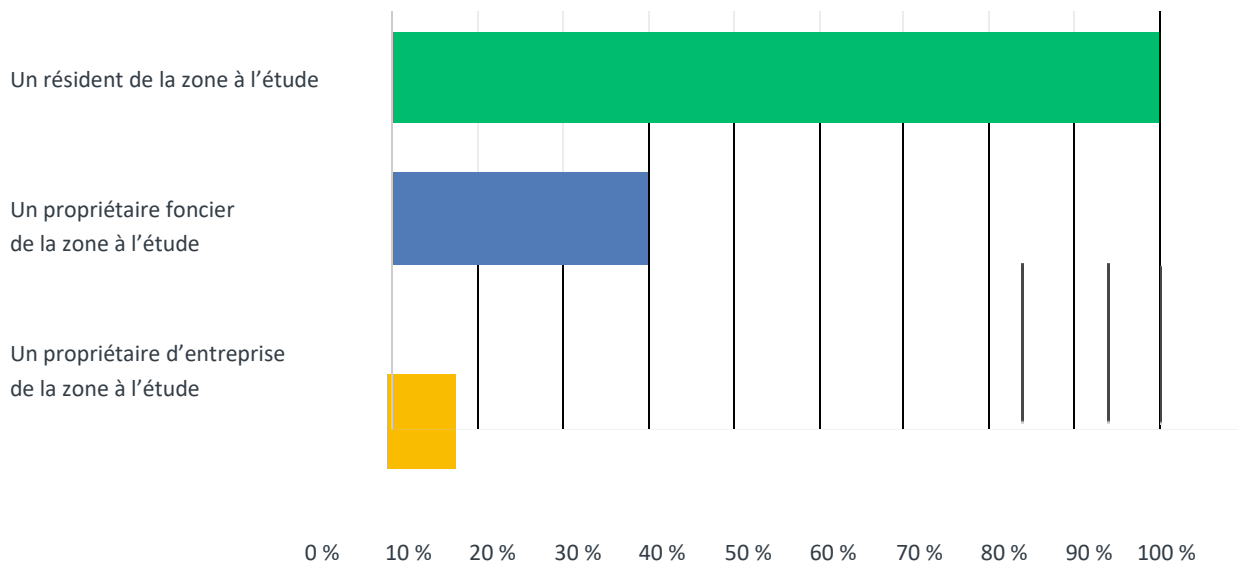
Réponses : 101 Omission : 1



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Courriel	6,93 %	7
Poste	9,90 %	10
Page Web de la municipalité rurale	2,97 %	3
Bouche-à-oreille	11,88 %	12
Affiche	2,97 %	3
Page Web de la Ville	12,87 %	13
Médias sociaux	61,39 %	62
Nombre total de répondants : 101		

Q3 Êtes-vous :

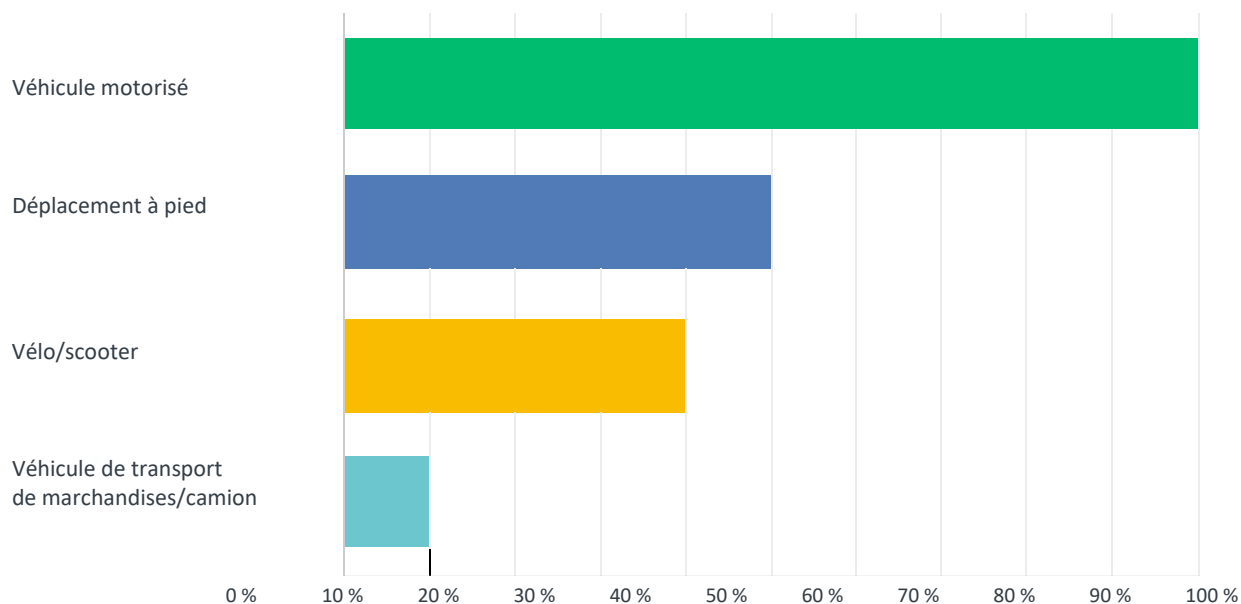
Réponses : 78 Omissions : 24



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Un résident de la zone à l'étude	89,74 %	70
Un propriétaire foncier de la zone à l'étude	24,36 %	19
Un propriétaire d'entreprise de la zone à l'étude	8,97 %	7
Nombre total de répondants : 78		

Q4 Quels modes de transport utilisez-vous actuellement pour traverser cette intersection?

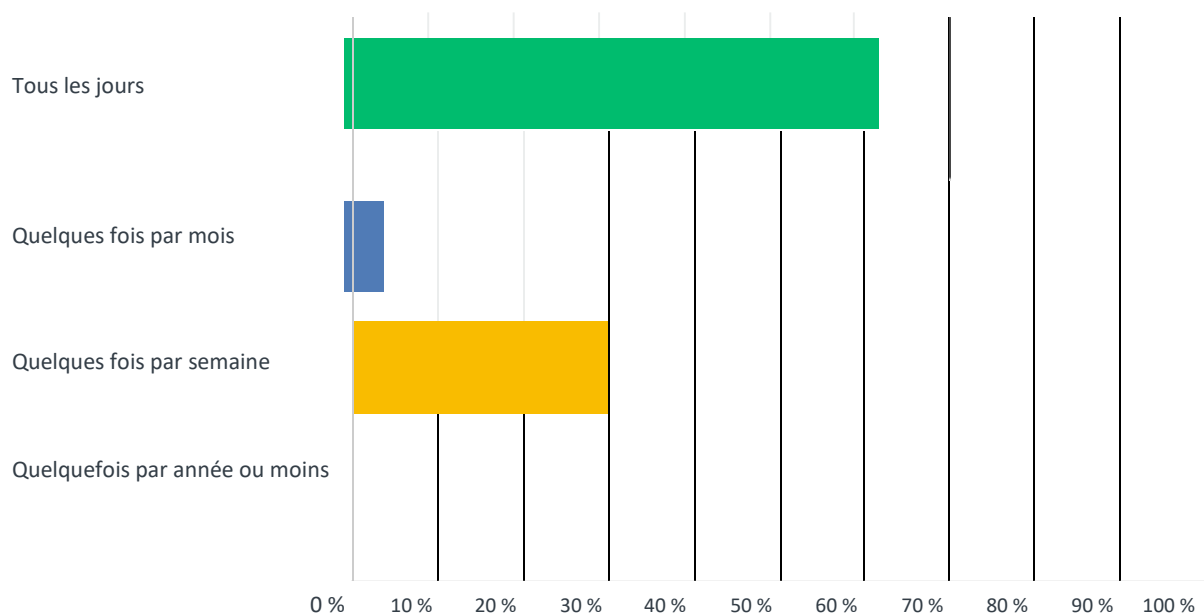
Réponses : 101 Omission : 1



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Véhicule motorisé	100,00 %	101
Déplacement à pied	44,55 %	45
Vélo/scooter	38,61 %	39
Véhicule de transport de marchandises/camion	9,90 %	10
Nombre total de répondants : 101		

Q5 À quelle fréquence empruntez-vous cette intersection?

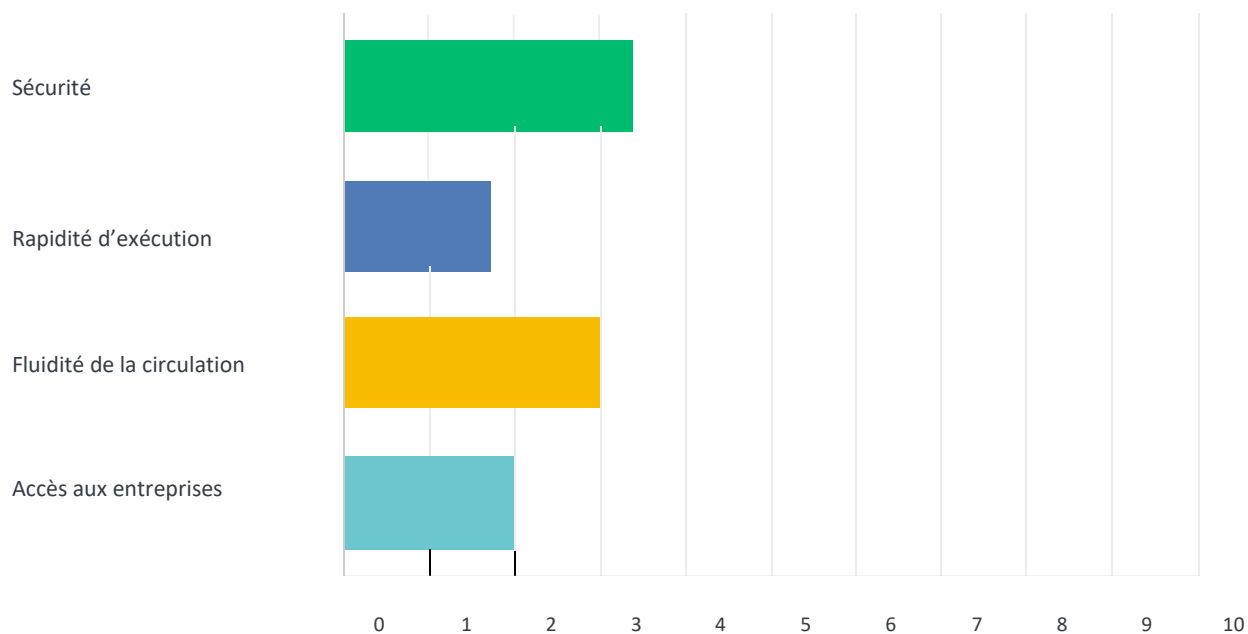
Réponses : 100 Omissions : 2



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Tous les jours	63,00 %	63
Quelques fois par mois	5,00 %	5
Quelques fois par semaine	30,00 %	30
Quelques fois par année ou moins	2,00 %	2
TOTAL		100

Q6 Classez par ordre d'importance les éléments suivants selon une échelle de 1 à 4. Cliquez sur les flèches pour modifier votre classement.

Réponses : 100 Omissions : 2



	1	2	3	4	TOTAL	RÉSULTAT
Sécurité	58,00 % 58	29,00 % 29	9,00 % 9	4,00 % 4	100	3,41
Rapidité d'exécution	7,00 % 7	9,00 % 9	35,00 % 35	49,00 % 49	100	1,74
Fluidité de la circulation	29,00 % 29	51,00 % 51	10,00 % 10	10,00 % 10	100	2,99
Accès aux entreprises	6,00 % 6	11,00 % 11	46,00 % 46	37,00 % 37	100	1,86

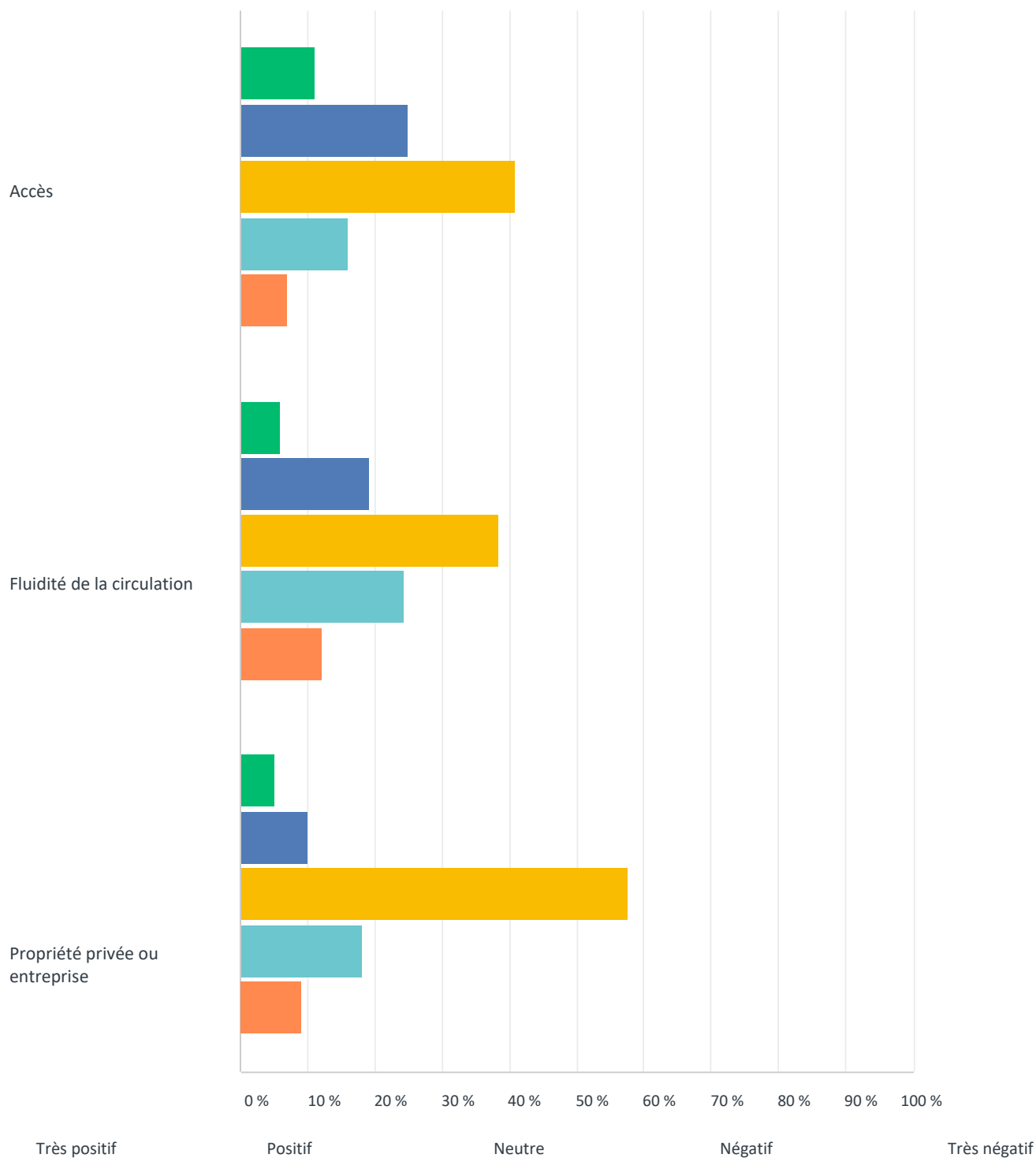
Q7 Pensez-vous que des éléments autres que ceux mentionnés dans la question précédente méritent une attention particulière dans le cadre de ce projet?

Réponses : 28 Omissions : 74

N°	RÉPONSES	DATE
1	La circulation piétonnière demeure une préoccupation.	12/19/2024, 18 h 35
2	La file d'attente vers le service au volant du Tim Hortons déborde sur la RPS 236.	12/19/2024, 18 h 34
3	Confusion	12/19/2024, 18 h 23
4	Non	12/19/2024, 17 h 14
5	Sécurité des piétons	12/19/2024, 12 h 5
6	Facilité de déplacement	12/16/2024, 20 h 28
7	L'intersection doit être manœuvrable pour les gros camions. Sa superficie doit être supérieure à celle de l'intersection entre la RPS 236 et la RGC 6 et à celle de l'intersection entre le chemin Garvin et la RPS 206.	12/16/2024, 12 h 21
8	Une circulation piétonnière sécuritaire, logique et intuitive doit faire partie intégrante de la conception.	12/13/2024, 10 h 45
9	Non	12/9/2024, 13 h 55
10	Prévoit-on améliorer le point d'accès ou l'entrée du Tim Hortons! Il faut réduire la file d'attente du service au volant qui déborde sur la RPS 236 jusqu'à l'arrêt quatre sens!	12/9/2024, 12 h 30
11	Je n'aime pas les carrefours giratoires. Comme les gens ne savent pas comment les utiliser, la sécurité de nombreux piétons pourrait être compromise. Des feux de circulation quelconque pourraient être appropriés, mais je me demande s'ils sont vraiment nécessaires. J'emprunte l'intersection au moins une fois par jour, et je n'ai jamais eu de problèmes.	12/8/2024, 14 h 40
12	Pas de feux de circulation	12/8/2024, 14 h 40
13	Non	12/6/2024, 10 h 54
14	Non	12/6/2024, 10 h 13
15	Une passerelle surélevée pour piétons serait une bonne chose. Beaucoup d'enfants utilisent leur vélo pour se rendre dans les commerces du secteur.	12/6/2024, 20 h 59
16	Non	12/6/2024, 18 h 36
17	J'ai deux choses à dire sur la RPS 236 en direction nord à l'endroit où se trouve le point d'accès du Tim Hortons : 1) il y a souvent des dommages au bord de la route, et ces dommages empiètent largement sur la chaussée; 2) il arrive que la file d'attente du service au volant déborde sur la route et sur l'accotement.	12/6/2024, 14 h 11
18	L'autre intersection entre la RGC 67 et la RPS 236 doit être également examinée, car elle est bien plus dangereuse que celle dont il est question ici.	12/6/2024, 13 h 54
19	Circulation et sécurité des piétons	12/6/2024, 13 h 31
20	La file d'attente du service au volant du Tim Hortons est un problème majeur, car elle déborde jusqu'à l'intersection.	12/6/2024, 12 h 52
21	Je pense qu'il faudrait ajouter des caméras à l'intersection – aux frais et sous la surveillance de Transport et Infrastructure Manitoba – et les utiliser pour l'arbitrage d'accidents de la circulation. Ces caméras NE devraient PAS être utilisées pour l'application des règlements de la circulation. Les policiers pourraient aussi s'en servir pour enquêter sur des activités criminelles.	12/6/2024, 11 h 25
22	Un passage pour les déplacements à pied et à vélo serait très important.	12/6/2024, 11 h 9
23	Vitesse de circulation réduite sur la RPS 236 en direction sud.	12/6/2024, 11 h 8
24	En ce qui concerne la congestion sur la RPS 236 en raison des files d'attente du service au volant, je crois que le propriétaire du commerce devrait prévoir de l'espace pour les files d'attente sur son propre terrain.	12/6/2024, 10 h 53
25	Il faudrait qu'il y ait une voie supplémentaire en direction est et, de plus, interdire les virages à gauche vers la station-service Esso.	12/6/2024, 10 h 45
26	Trois points : maintien du caractère rural; reconnaissance du fait que la modification vise à résoudre un problème qui ne dure que deux heures pendant la journée; coûts du projet/niveau de financement public.	12/6/2024, 10 h 35
27	Des semi-remorques vont et viennent pour utiliser les stations de lavage de la station-service Esso.	12/6/2024, 10 h 33
28	Coût : incidence sur les contribuables (entretien, etc.); si les feux de circulation et le déneigement coûtent plus cher, cela aura une incidence sur nous, les contribuables. C'est une considération ÉNORME. Notre conseil municipal semble penser que les « subventions » couvrent tout à 100 %; on oublie les coûts d'entretien permanents et les autres coûts connexes.	12/6/2024, 10 h 29

Q8 Comment décririez-vous l'effet de l'option 1 (arrêt contrôlé dans toutes les directions) sur les éléments suivants?

Réponses : 100 Omissions : 2



	TRÈS POSITIF	POSITIF	NEUTRE	NÉGATIF	TRÈS NÉGATIF	TOTAL
Accès	11,00 % 11	25,00 % 25	41,00 % 41	16,00 % 16	7,00 % 7	100
Fluidité de la circulation	6,06 % 6	19,19 % 19	38,38 % 38	24,24 % 24	12,12 % 12	99
Propriété privée ou entreprise	5,05 % 5	10,10 % 10	57,58 % 57	18,18 % 18	9,09 % 9	99

Q9 Avez-vous d'autres commentaires à formuler concernant l'option 1 (arrêt contrôlé dans toutes les directions)?

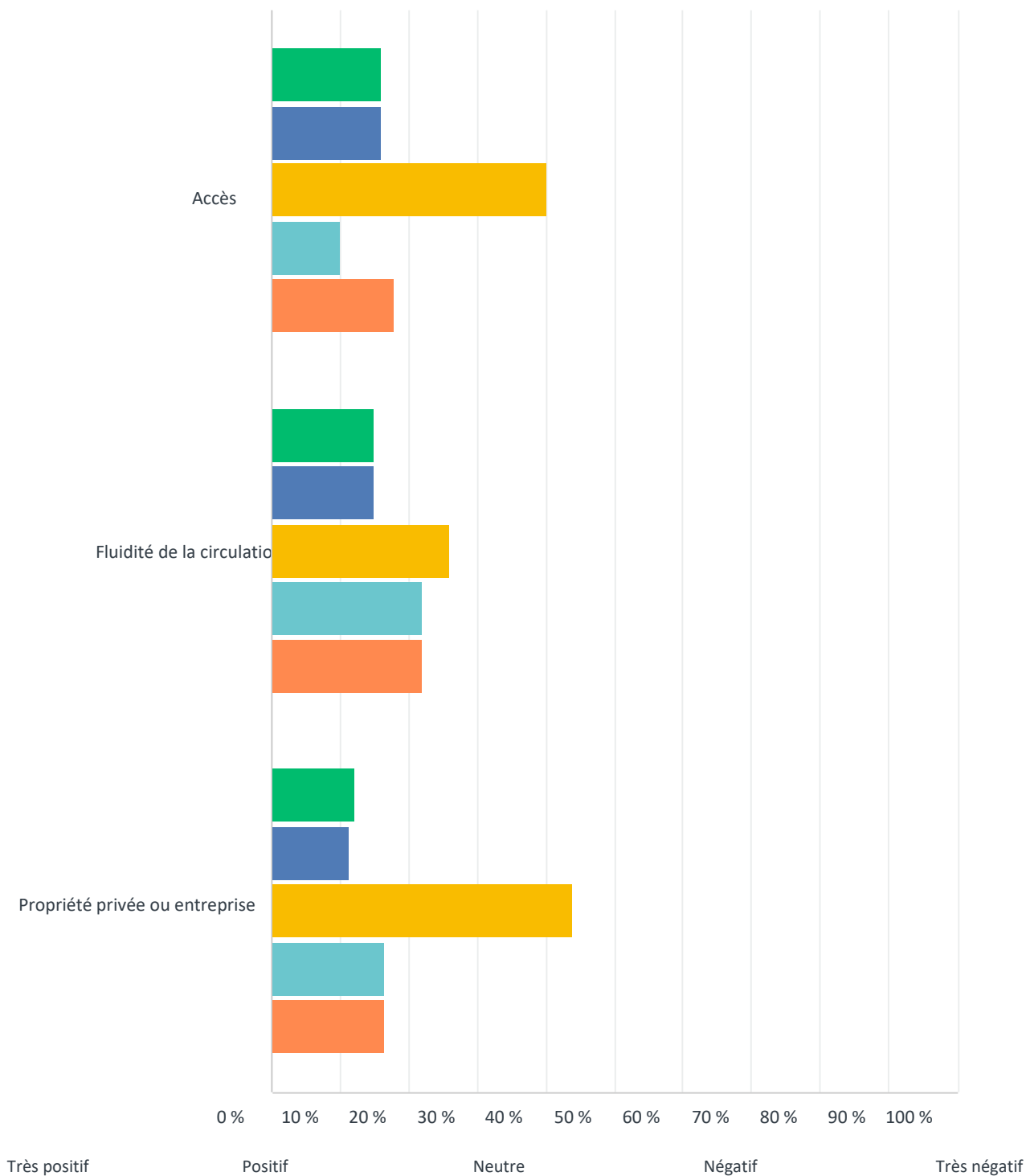
Réponses : 37 Omissions : 65

N°	RÉPONSES	DATE
1	Aménagez des voies d'accès aux commerces des côtés nord et sud de la RPGC 67, de l'entrée du parc industriel jusqu'à la RPS 236.	12/22/2024, 14 h 31
2	Difficile de savoir qui est autorisé à virer le prochain.	12/20/2024, 14 h 10
3	Arrêt deux sens avec virage à droite uniquement en direction nord-sud.	12/20/2024, 12 h 48
4	Les gens ont déjà des problèmes avec les arrêts quatre sens. Ils sont perplexes ne sachant pas qui est arrivé en premier ou qui doit traverser l'intersection en premier. L'arrêt contrôlé dans toutes les directions avec de multiples voies ajouterait de la confusion, et il y aurait sans doute autant d'accidents qu'avec un arrêt quatre sens. Comme les piétons devront traverser deux voies de circulation et se soucier des personnes qui veulent tourner, il y aura des temps d'arrêt à l'intersection.	12/19/2024, 20 h 27
5	Cette option ne résout pas les problèmes.	12/19/2024, 18 h 35
6	On a besoin de plus de points d'accès aux commerces environnants, pas moins.	12/19/2024, 18 h 23
7	C'est essentiellement ce qui existe actuellement, mais avec de nouveaux terre-pleins centraux.	12/19/2024, 17 h 51
8	Ajouter des voies de virage et des voies en ligne droite va créer des problèmes. Au lieu de quatre voies, il y en aura huit. Cela va semer la confusion et augmenter les problèmes.	12/19/2024, 17 h 14
9	Cela ne changera pas grand-chose à la situation actuelle.	12/19/2024, 16 h 13
10	Inutile de priver les entreprises de leur point d'accès.	12/16/2024, 20 h 28
11	Un arrêt contrôlé ralentirait de beaucoup la circulation. Des améliorations doivent être apportées en pensant à l'avenir. Ce sera la même chose qu'aujourd'hui, sauf que l'intersection occupera une plus grande superficie.	12/16/2024, 12 h 21
12	Il se passe trop de choses simultanément à l'intersection. Déjà, les gens ne savent pas comment utiliser correctement l'arrêt quatre sens. Alors, ne parlons pas d'ajouter des voies de virage, etc. C'est un désastre annoncé!	12/11/2024, 16 h 23
13	Aux heures de faible débit de circulation, cette option ne ferait qu'aggraver la situation actuelle. Cela pourrait être bénéfique aux heures de pointe, mais pas aux heures creuses.	12/11/2024, 10 h 34
14	Cette option ne diminuera pas la congestion actuelle causée par les nombreux véhicules arrivant de la RPGC 7.	12/10/2024, 20 h 38
15	Les panneaux d'arrêt créent de gros embouteillages aux heures de pointe.	12/10/2024, 17 h 21
16	Légère amélioration par rapport à la situation actuelle.	12/9/2024, 13 h 55
17	Je ne pense pas que cette option diminuera les débits de circulation.	12/9/2024, 12 h 30
18	Cette option permettra de conserver le caractère d'une petite ville.	12/9/2024, 11 h 54
19	Cette option ne ferait que ralentir la circulation compte tenu de l'achalandage à l'intersection.	12/9/2024, 9 h 54
20	Le même problème se répétera dans quelques années.	12/8/2024, 9 h 56
21	Il n'y a RIEN QUI CLOCHE avec le système actuel de contrôle de la circulation. Il suffit de fermer les points d'accès sur la RPGC 67.	12/7/2024, 9 h 3
22	Nous savons que les gens ne respectent pas les panneaux d'arrêt dans cette ville ou les ignorent entièrement. Les feux de circulation sont préférables. Les points d'accès aux aires de stationnement doivent être suffisamment larges pour les poids lourds. Il faut aussi penser aux semi-remorques, aux entrepreneurs et aux livraisons. Pensez à la circulation piétonne et aux panneaux lumineux. Une route suffisamment large est également nécessaire pour les engins agricoles et les camions lourds ou de poids moyen qui utilisent la zone. Les véhicules venant des parcs de stationnement (virage à gauche) causeront un engorgement de la circulation sur la RPGC 67 en direction est. Les feux de circulation faciliteront-ils les virages? Les virages pourraient être compliqués pour les camions et les remorques. J'ai utilisé les points d'accès nord les plus éloignés du panneau d'arrêt pour retourner sur la RPGC 67 en direction est.	12/6/2024, 23 h 27
23	Les points d'accès à la station-service Esso et au Tim Hortons sur la RPGC 67 ne doivent pas être supprimés. Si le point d'accès ouest sur la RPGC 67 est supprimé, les clients du service au volant devront alors contourner les pompes à essence de la station-service Esso bondée ou faire demi-tour pour sortir par le point d'accès sur la RPS 236. Les clients de la station-service auront aussi des problèmes. Les parcs de stationnement ne sont pas assez	12/6/2024, 10 h 54

	spacieux pour qu'on puisse supprimer en toute sécurité le point d'accès ouest.	
24	Veillez mettre de côté cette option.	12/6/2024, 17 h 19
25	En quoi l'intersection serait-elle différente de celle qui existe actuellement?	12/6/2024, 13 h 54
26	La plupart des ralentissements actuels sont minimes. Je préfère utiliser les points d'accès sur la RPS 236 en raison de la fluidité de la circulation. Il serait avantageux de supprimer les points d'accès sur la RPGC 67 et de les relocaliser sur la RPS 236. La sécurité des piétons est importante. Les automobilistes s'arrêtent et regardent dans les quatre directions, et cela est bon pour la sécurité des piétons.	12/6/2024, 13 h 31
27	Je pense que ce serait un gaspillage d'argent d'apporter tous les changements proposés et de conserver les panneaux d'arrêt. La circulation est souvent bloquée à l'intersection dans sa configuration actuelle; cela ne semble donc pas être une option viable.	12/6/2024, 1 h 12
28	Cette option ne vient pas vraiment améliorer l'intersection actuelle.	12/6/2024, 12 h 56
29	Le problème, c'est qu'on laisse les automobilistes faire la queue sur la RPS 236 pour acheter un café. Il faudrait supprimer le point d'accès au Tim Hortons sur la RPS 236, car la file d'attente déborde sur la route lorsque le service au volant est très achalandé. C'est ridicule que cela ait été autorisé en premier lieu.	12/6/2024, 12 h 52
30	Il s'agit d'une option qui devra vraisemblablement être revue dans dix ans.	12/6/2024, 12 h 51
31	Cela ne compliquera-t-il pas le déneigement?	12/6/2024, 11 h 25
32	Y a-t-il déjà eu une demande pour des points d'accès au Tim Hortons et à la station-service Esso sur la RPS 236?	12/6/2024, 10 h 53
33	Je propose de relocaliser plus au Nord tous les points d'accès sur la RPS 236 et de supprimer les points d'accès de la station-service Esso du côté nord de la RPGC 67.	12/6/2024, 10 h 45
34	C'est la meilleure des options, sauf que le terre-plein central à proximité de la 2 ^e rue Est n'est pas nécessaire.	12/6/2024, 10 h 35
35	La circulation en direction nord avec virage vers l'Est en direction de la station-service Esso et du Tim Hortons va encore causer des problèmes de ralentissement de la circulation.	12/6/2024, 10 h 33
36	Arrêtez vos stupidités et utilisez l'option 2! Les feux de circulation ont toujours été la meilleure option. Je conduis des semi-remorques par ici tous les jours. L'option des feux de circulation est la seule option que vous devriez envisager!	12/6/2024, 10 h 30
37	J'aime bien l'idée de supprimer les nombreux points d'accès sur la RPGC 67.	12/6/2024, 9 h 43

Q10 Comment décririez-vous l'effet de l'option 2 (feux de circulation) sur les éléments suivants?

Réponses : 100 Omissions : 2



	TRÈS POSITIF	POSITIF	NEUTRE	NÉGATIF	TRÈS NÉGATIF	TOTAL
Accès	16,00 % 16	16,00 % 16	40,00 % 40	10,00 % 10	18,00 % 18	100
Fluidité de la circulation	15,00 % 15	15,00 % 15	26,00 % 26	22,00 % 22	22,00 % 22	100
Propriété privée ou entreprise	12,24 % 12	11,22 % 11	43,88 % 43	16,33 % 16	16,33 % 16	98

Q11 Avez-vous d'autres commentaires à formuler concernant l'option 2 (feux de circulation)?

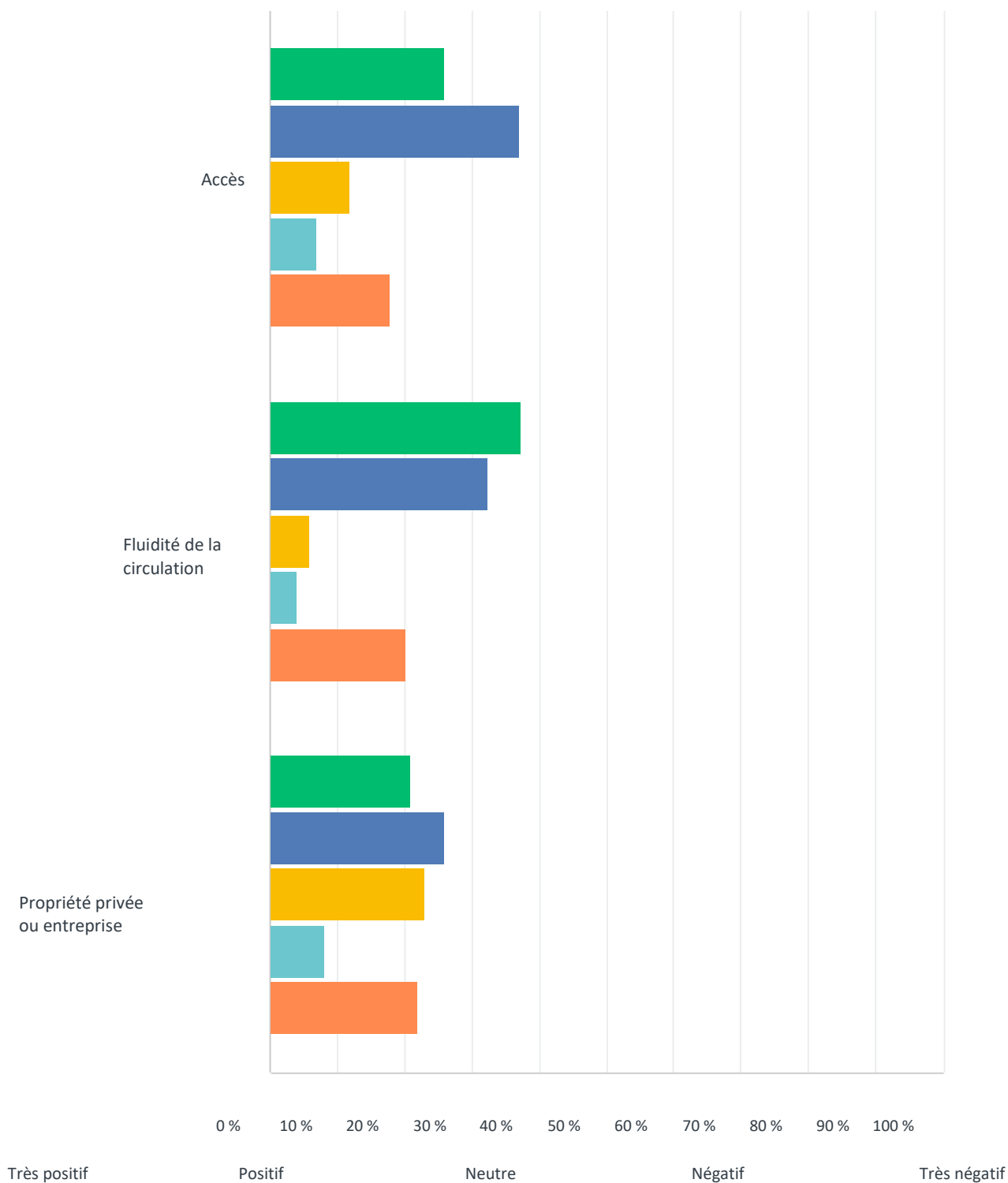
Réponses : 42 Omissions : 60

N°	RÉPONSES	DATE
1	L'engorgement de la circulation complique l'utilisation de voies de virage.	12/20/2024, 14 h 10
2	Mauvaise idée pour la fluidité de circulation; répercussions environnementales.	12/19/2024, 21 h 30
3	La circulation ne serait pas assez dense pour justifier la mise en place de feux de circulation, même dans l'avenir. Il y a aussi l'entretien des feux de circulation. Il faudra quand même prévoir un arrêt quatre sens au cas où les feux de circulation cesseraient de fonctionner. Tout le monde le sait : des engorgements se produisent lorsque les gens ne s'arrêtent pas assez près pour que les feux s'activent. De plus, les piétons devront quand même traverser deux voies de circulation. Les gens vont aussi accélérer pour éviter d'attendre aux feux de circulation.	12/19/2024, 20 h 27
4	Ce n'est pas en déplaçant le bouchon de circulation qu'on pourra résoudre le problème.	12/19/2024, 18 h 35
5	La hauteur libre ne sera peut-être pas suffisante pour les engins agricoles.	12/19/2024, 18 h 23
6	C'est l'option que je préfère le moins. Elle augmentera la congestion et les coûts d'entretien.	12/19/2024, 17 h 51
7	Les feux de circulation vont provoquer des embouteillages, ce qui se répercutera sur l'accès aux commerces et aux rues latérales. Les gens augmenteront leur vitesse pour tenter d'arriver à l'intersection avant que les feux passent au rouge, ce qui augmentera les dangers à l'intersection. La circulation n'est pas assez dense pendant la majeure partie de la journée pour justifier des feux de circulation.	12/19/2024, 17 h 14
8	Cela ne changera pas grand-chose par rapport à ce qui existe déjà.	12/19/2024, 16 h 13
9	C'est, selon moi, le meilleur choix pour la sécurité des piétons pour autant que les feux de circulation CB soient temporisés différemment selon la densité de la circulation.	12/19/2024, 12 h 5
10	La circulation arrêtée à des feux de circulation ne peut être lancée vers un arrêt quatre sens, car cela ne fera que créer des embouteillages au prochain arrêt quatre sens. Si les gens en ont assez d'attendre aux feux de circulation sur leur trajet, ils les éviteront. Il y aura alors une hausse des débits de circulation dans les rues plus étroites des zones résidentielles.	12/16/2024, 20 h 28
11	La circulation se fera au ralenti s'il y a des feux de circulation dans toutes les directions. Très cher par rapport à un carrefour giratoire.	12/16/2024, 12 h 21
12	Cette intersection n'est pas assez achalandée pour des feux de circulation!	12/11/2024, 16 h 23
13	Même commentaire que pour l'option 1. C'est comme pour l'intersection entre la RPGC 7 et la RPS 236 lorsqu'il n'y a pas de circulation : on reste là à attendre que le feu passe au vert.	12/11/2024, 10 h 34
14	J'ai l'impression que cela faciliterait la circulation venant de la RPGC 7 mais finirait par ralentir la circulation en direction nord et en direction sud sur la RPS 236.	12/10/2024, 20 h 38
15	Les feux de circulation doivent comprendre des feux de virage, en particulier pour la circulation en direction est et ouest.	12/10/2024, 11 h 1
16	C'est un peu mieux que les panneaux d'arrêt, mais cela rendrait quand même la circulation moins fluide.	12/10/2024, 17 h 21
17	C'est comme l'autre option, mais avec des feux de circulation.	12/9/2024, 13 h 55
18	Je pense que les automobilistes passeraient le feu vert à toute vitesse en direction ouest vers une zone scolaire. De plus, il y aura des engorgements à l'intersection entre la 2 ^e avenue et la rue Main!	12/9/2024, 12 h 30
19	Pas besoin de feux de circulation aux heures creuses. La circulation n'est pas assez dense pour des feux en dehors des heures de pointe.	12/9/2024, 11 h 54
20	La meilleure option, car les feux de circulation amélioreront la sécurité; c'est la meilleure option.	12/9/2024, 9 h 54
21	Ce n'est pas une solution progressive.	12/8/2024, 9 h 56
22	Pas de feux de circulation, s'il vous plaît.	12/8/2024, 2 h 40
23	Une dépense inutile. Des accidents plus graves seront causés par les automobilistes qui augmentent leur vitesse pour tenter d'arriver à l'intersection avant que les feux passent au rouge.	12/7/2024, 9 h 3
24	Je suis d'accord avec les feux de circulation et la configuration de l'intersection en vertu de cette option. Cela permettra de contrôler plus facilement la circulation piétonnière mais coûtera plus cher pour le maintien des points d'accès sur la RPGC 67 en direction est. Les véhicules venant des parcs de stationnement (virage à gauche) causeront un engorgement de la circulation sur la RPGC 67 en direction est.	12/6/2024, 23 h 27
25	Voir ci-dessus.	12/6/2024, 22 h 54
26	Ce serait vraiment terrible.	12/6/2024, 22 h 18

27	Les feux de circulation ne seront pas utiles puisque les gens doivent ralentir de toute façon à l'approche de l'école.	12/6/2024, 17 h 19
28	Les feux de circulation sont la meilleure option. Cela est vrai à cette intersection et à l'autre intersection entre la RPGC 67 et la RPS 236.	12/6/2024, 13 h 54
29	Si les feux sont bien temporisés, la fluidité pourrait être maintenue. Des panneaux indicateurs pour piétons pourraient améliorer la sécurité des piétons. La plupart des ralentissements actuels sont minimes. Je préfère utiliser les points d'accès sur la RPS 236 parce que cela facilite mes déplacements. Il serait avantageux de supprimer des points d'accès sur la RPGC 67 et de les relocaliser sur la RPS 236.	12/6/2024, 13 h 31
30	La circulation sera plus fluide lorsque beaucoup de véhicules franchiront l'intersection pendant un même cycle de feux de circulation. Toutefois, les feux de circulation pourraient devenir une nuisance lorsqu'il y aura moins de circulation.	12/6/2024, 13 h 12
31	Je déteste les feux de circulation en général; je ne pense pas qu'ils soient nécessaires à cette intersection.	12/6/2024, 12 h 56
32	Les carrefours giratoires sont la solution d'avenir. L'éducation est essentielle, car les automobilistes du Manitoba sont essentiellement analphabètes, paresseux et arrogants.	12/6/2024, 12 h 52
33	Comme l'option 1.	12/6/2024, 11 h 25
34	Y a-t-il déjà eu une demande pour des points d'accès au Tim Hortons et à la station-service Esso sur la RPS 236?	12/6/2024, 10 h 53
35	Comment ruiner le caractère d'une ville rurale : installer un feu de circulation pour résoudre un problème qui ne dure que deux heures pendant la journée. Moche et inutile.	12/6/2024, 10 h 35
36	Cette intersection a besoin de feux de circulation depuis des années. Les gens sont trop stupides pour comprendre comment fonctionne un carrefour giratoire. Regardez le bordel entourant l'intersection entre la RPGC 6 et la RPS 236. Il n'y aurait pas de place pour un carrefour giratoire, et les étranges voies de virage de l'option 1 n'amélioreront pas la fluidité de la circulation. Les habitants de cette ville ne parviennent pas à comprendre le principe des arrêts quatre sens. Peut-être devrions-nous retirer 80 % des permis de conduire de la ville et atténuer le problème de cette façon.	12/6/2024, 10 h 30
37	Nous n'avons pas besoin de feux de circulation à Stonewall. Notre ville a le caractère d'une petite ville; gardons-la ainsi. Un carrefour giratoire est la solution évidente.	12/6/2024, 10 h 29
38	C'est de loin la meilleure option pour tous les types de véhicules qui utilisent l'intersection.	12/6/2024, 10 h 27
39	Pendant les périodes de faible débit de circulation, les feux de circulation peuvent être une nuisance. Pourrions-nous ajouter des capteurs aux feux de circulation ou faire clignoter les feux jaunes pendant les périodes de faible circulation?	12/6/2024, 10 h 16
40	Je ne pense pas que nous ayons besoin de feux de circulation à Stonewall.	12/6/2024, 10 h 13
41	Je soutiens pleinement les feux de circulation ici.	12/6/2024, 9 h 43
42	C'est certainement la pire option possible.	12/6/2024, 9 h 28

Q12 Comment décririez-vous l'effet de l'option 3 (carrefour giratoire) sur les éléments suivants?

Réponses : 100 Omissions : 2



	TRÈS POSITIF	POSITIF	NEUTRE	NÉGATIF	TRÈS NÉGATIF	TOTAL
Accès	26,00 % 26	37,00 % 37	12,00 % 12	7,00 % 7	18,00 % 18	100
Fluidité de la circulation	37,37 % 37	32,32 % 32	6,06 % 6	4,04 % 4	20,20 % 20	99
Propriété privée ou entreprise	21,00 % 21	26,00 % 26	23,00 % 23	8,00 % 8	22,00 % 22	100

Q13 Avez-vous d'autres commentaires à formuler concernant l'option 3 (carrefour giratoire)?

Réponses : 49 Omissions : 53

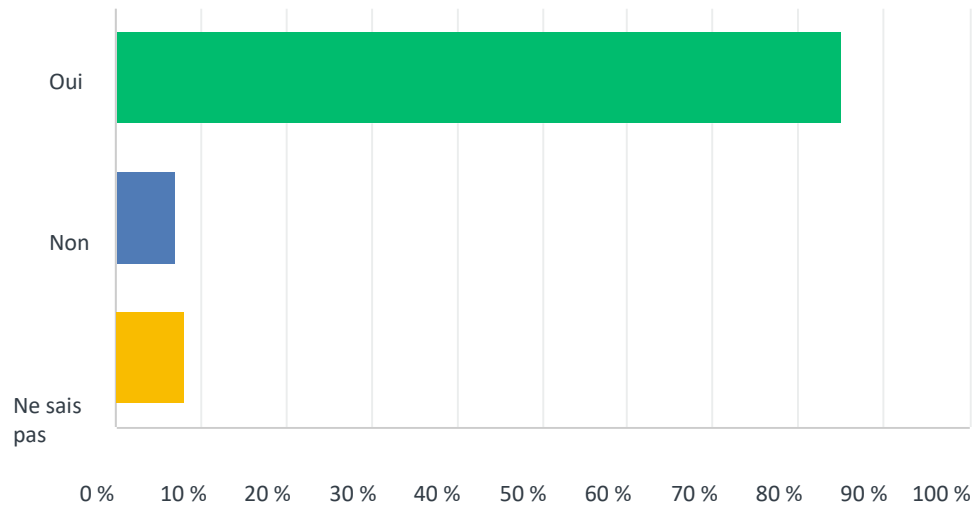
N°	RÉPONSES	DATE
1	Un carrefour giratoire ralentirait la circulation, mais celle-ci demeurerait fluide.	12/20/2024, 14 h 10
2	C'est une évidence. Il suffit d'apprendre aux gens à utiliser correctement les carrefours giratoires. C'est incontestablement la meilleure option pour cette intersection!	12/19/2024, 21 h 30
3	Le carrefour giratoire serait la meilleure option. Il permettrait de maintenir la fluidité de la circulation puisque c'est le premier arrivé qui entre dans le carrefour. Il peut y avoir un léger bouchon si une file est plus longue que l'autre. Comme la plupart des véhicules circulent en direction ouest ou en direction est et vice versa, cela ne devrait pas poser trop de problèmes. Les carrefours giratoires obligent les gens à ralentir et permettent du même coup de maintenir la fluidité de la circulation. Les piétons ne traversent qu'une voie à la fois; ce serait donc une option plus sûre pour eux. Le tronçon du virage en direction ouest du carrefour giratoire semble assez déroutant quoique 90 % des virages se ferait en direction nord.	12/19/2024, 20 h 27
4	Il sera essentiel d'éduquer les gens plus âgés. Évitez les réseaux sociaux, car les gens plus âgés ne les utilisent pas.	12/19/2024, 18 h 35
5	La sécurité des piétons et des autres automobilistes sera compromise, car les automobilistes ne s'arrêteront pas à l'intersection. Différents types de véhicules circuleront à grande vitesse dans l'intersection, ce qui augmentera les risques.	12/19/2024, 18 h 23
6	Ceci est mon option préférée, mais il faut qu'elle demeure à une seule voie.	12/19/2024, 17 h 51
7	C'est de loin la meilleure option. Elle permet de maintenir la fluidité de la circulation et de réduire le nombre de voies que les piétons doivent traverser à la fois. Il n'y a pas d'attente lorsque l'intersection n'est pas achalandée.	12/19/2024, 17 h 14
8	Je traverse cette intersection plusieurs fois par jour. Entre 16 h 30 et 17 h, la RPGC 67 est toujours congestionnée. Les arrêts et les départs sont dangereux, et je ne vois pas comment les options 1 ou 2 pourraient changer cela.	12/19/2024, 16 h 13
9	Avons-nous besoin de tous ces terre-pleins centraux en surface dure pour l'accès aux commerces? Pourquoi doit-on supprimer des points d'accès aux commerces? Les deux points d'accès ouest aux commerces ne pourraient-ils pas être uniquement des entrées et des sorties avec virage à droite?	12/16/2024, 20 h 28
10	C'est la meilleure option pour assurer la fluidité de la circulation en toute sécurité. Il faudrait accroître la superficie du carrefour giratoire pour les gros véhicules. Le carrefour giratoire serait probablement moins cher et nécessiterait moins d'entretien. D'après mon expérience, il faut enseigner aux gens comment utiliser les carrefours giratoires. Les carrefours giratoires sont parfaits pour améliorer la fluidité de la circulation si les gens savent comment les utiliser. Pensez-vous que tout le monde sait comment utiliser les carrefours giratoires? D'après mon expérience, il s'y produit beaucoup de quasi-accidents parce que les gens ne savent pas comment les utiliser. Formez les gens!	12/16/2024, 12 h 21
11	C'est la meilleure option.	12/11/2024, 16 h 23
12	La circulation serait grandement améliorée. Les carrefours giratoires fonctionnent (accès du parc Island et du secteur de l'aréna PCU à Portage-la-Prairie; intersection entre la RPS 236 et la RPGC 6. PAS DE VIRAGE À GAUCHE, sachant que ceux-ci causent les plus gros bouchons de circulation et les plus gros problèmes de sécurité. Pas d'arrêts et de départs non plus, ce qui signifie que la circulation est toujours fluide.	12/11/2024, 10 h 34
13	C'est la meilleure option, car elle assure la fluidité de la circulation dans toutes les directions. Je sais que beaucoup de gens seront contre cette option parce qu'ils ne savent pas comment fonctionnent les carrefours giratoires. Si les gens savaient comment ils fonctionnent et les utilisaient davantage, ils se rendraient compte qu'ils sont plus sûrs et permettent d'assurer la fluidité de la circulation beaucoup plus efficacement que les autres options.	12/10/2024, 8 h 38
14	Il faudrait procéder à des expropriations. Il ne faut pas oublier non plus que la maison située à l'angle nord-ouest est classée monument historique. Pendant la phase de construction, ce serait un véritable cirque!	12/10/2024, 11 h 1
15	Il est prouvé que les carrefours giratoires sont de loin la meilleure option pour assurer la fluidité de la circulation.	12/10/2024, 5 h 21
16	Les gens du secteur seront probablement déroutés par le carrefour giratoire. En général, je n'aime pas les courbes, mais c'est mieux que des feux de circulation à cet endroit.	12/9/2024, 13 h 55
17	Le meilleur scénario pour maintenir la circulation fluide tout en la ralentissant!	12/9/2024, 12 h 30
18	Les carrefours giratoires permettent de maintenir la circulation fluide à toute heure de la journée. Il faudra du temps aux usagers pour comprendre comment fonctionnent les carrefours giratoires.	12/9/2024, 11 h 54
19	Les carrefours giratoires ne fonctionnent pas bien lorsque la chaussée est enneigée ou glacée. La neige ou la glace rendent les virages dangereux, et la plupart des gens ne savent pas comment utiliser les carrefours giratoires.	12/9/2024, 9 h 54
20	Cette option serait très dangereuse pour les piétons et les véhicules qui utilisent l'intersection à l'heure actuelle. En tant que résident de longue date, je peux dire que c'est une très mauvaise option de conception. Il y a beaucoup d'enfants et d'adultes qui se déplacent à pied dans cette zone, et un carrefour giratoire les exposerait à de graves problèmes de sécurité.	12/8/2024, 14 h 40

21	C'est la solution la plus progressive.	12/8/2024, 9 h 56
22	Le carrefour giratoire serait un désastre.	12/8/2024, 8 h 59
23	Merci d'ajouter des points d'accès pour les piétons.	12/7/2024, 9 h 47
24	Il manque de place pour un carrefour giratoire; par ailleurs, un carrefour giratoire représente une dépense ÉNORME.	12/7/2024, 9 h 3
25	Le coût de l'expropriation des propriétés est une dépense stupide.	12/7/2024, 8 h 55
26	NON!	12/6/2024, 23 h 27
27	Voir plus haut.	12/6/2024, 22 h 54
28	Faites-le, s'il vous plaît!	12/6/2024, 17 h 19
29	Les carrefours giratoires sont nuls pour la circulation des semi-remorques. La plupart des semi-remorques empruntent cette intersection pour aller sur la RPGC 7.	12/6/2024, 15 h 25
30	Mauvaise idée; les résidents vont détester.	12/6/2024, 13 h 54
31	Je préfère cette option, mais seulement si des panneaux indicateurs avec des feux clignotants et des îlots séparateurs sont installés aux passages pour piétons. Nombre d'élèves et de familles utilisent les trottoirs à cette intersection. Les temps d'attente sont généralement minimales à l'heure actuelle. Je préfère utiliser les points d'accès sur la RPS 236 parce que cela facilite mes déplacements. Il serait bon de supprimer les points d'accès sur la RPGC 67 et de les relocaliser sur la RPS 236.	12/6/2024, 13 h 31
32	Les hésitations que j'avais au départ concernant le carrefour giratoire à l'intersection entre la RPS 236 et la RPGC 6 se sont estompées. Un carrefour giratoire fonctionnerait probablement bien dans la zone à l'étude également.	12/6/2024, 13 h 12
33	Je viens de passer neuf jours au Royaume-Uni et j'ai parcouru leurs routes. Les carrefours giratoires sont la solution! Ils ne causent pas de problèmes de congestion. La circulation est toujours fluide. Si vous vous trompez de sortie, vous revenez simplement dans le carrefour giratoire une autre fois... sans problème. C'est tout simplement logique.	12/6/2024, 13 h 11
34	Le carrefour giratoire est une excellente option pour cette intersection. Il n'y a qu'un seul problème : les conducteurs n'utilisent pas leurs clignotants pour indiquer leur direction. Il devrait y avoir une voie de virage séparée et dédiée pour les automobilistes circulant en direction ouest et tournant en direction nord ainsi qu'une voie de virage séparée et dédiée pour les automobilistes circulant en direction nord et tournant en direction est. Quatre voies en direction est jusqu'au cimetière de Stonewall seraient nécessaires. Il faudrait réaliser ce projet correctement dès le départ, même si cela requiert un terrain d'une plus grande superficie.	12/6/2024, 12 h 56
35	Les carrefours giratoires sont la solution. Sortons de l'âge des ténèbres. Il faut réparer la RPS 236, car c'est un désastre.	12/6/2024, 12 h 52
36	J'adore cette idée. C'est une solution à long terme.	12/6/2024, 12 h 51
37	Assurez-vous que les semi-remorques pourront utiliser l'intersection.	12/6/2024, 11 h 55
38	Comme l'option 1.	12/6/2024, 11 h 25
39	Y a-t-il déjà eu une demande pour des points d'accès au Tim Hortons et à la station-service Esso sur la RPS 236?	12/6/2024, 10 h 53
40	Je ne suis pas d'accord avec un carrefour giratoire, car il y a trop de camions qui empruntent l'intersection. Il n'y a pas assez de place dans ce secteur pour aménager un carrefour giratoire. Le carrefour giratoire à l'intersection entre la RPGC 6 et la RPS 236 est un exemple de carrefour giratoire trop petit.	12/6/2024, 10 h 45
41	Que d'argent et d'espace pour résoudre un problème de circulation! La façon dont les automobilistes utilisent le carrefour giratoire de la RPGC 6 et les carrefours giratoires de Winnipeg prouve que cela n'empêchera pas les petits accrochages de se produire à cette intersection.	12/6/2024, 10 h 35
42	Un carrefour giratoire à une seule voie ne sera pas d'une dimension suffisante pour les semi-remorques et les véhicules plus longs qui empruntent cette intersection!	12/6/2024, 10 h 33
43	Comme je l'ai déjà mentionné, j'emprunte cette intersection tous les jours au volant de gros camions. Le carrefour giratoire ne serait pas d'une superficie suffisante. Les camions devront enjamber les voies pour pouvoir tourner correctement. Ajoutez à cela la circulation locale et les piétons, et je pense que vous avez une catastrophe annoncée. L'intersection en question est un problème croissant depuis des années. Cela s'explique par une hausse du débit de circulation vers les commerces et le nombre croissant de conducteurs stupides. Feu vert = allez-y et feu rouge = arrêtez-vous. C'est aussi simple que ça. Veuillez prendre la bonne décision. Obligez la station-service Esso et le Kiln Drive-In à avoir des points d'entrée et de sortie séparés. Ne permettez pas aux camionneurs de tourner à l'arrêt quatre sens pour se rendre au Tim Hortons. Il est certain que vous ne pourrez jamais plaire à 100 % des gens. Mais bon sang, n'aménagez pas un carrefour giratoire.	12/6/2024, 10 h 30
44	J'ai traversé toute l'Irlande sur des routes étroites et très achalandées. Leurs carrefours giratoires fonctionnent très bien. Je n'ai pas eu un seul problème même en conduisant du côté opposé de la route aux heures de pointe. Une	12/6/2024, 10 h 29

	bonne planification du projet est essentielle si nous voulons éviter de tout recommencer dans quelques années. Le conseil municipal devrait être en mesure de fournir des renseignements au public sur tous les coûts connexes à venir (p. ex. le déneigement). Faudra-t-il augmenter ou diminuer le budget actuel?	
45	Un carrefour giratoire serait une catastrophe, car il serait trop petit pour les semi-remorques qui empruntent cette intersection. Le carrefour giratoire de la RPGC 6 est à peine assez grand pour les semi-remorques. Il est également dangereux pour les piétons, car les automobilistes sont trop occupés à surveiller les conducteurs venant en sens inverse pour porter attention aux piétons.	12/6/2024, 10 h 27
46	Malheureusement, de nombreux automobilistes ne respectent pas le Code de la route. Je m'interroge sur la sécurité des carrefours giratoires, car les gens les traversent à toute vitesse même lorsqu'ils n'ont pas la priorité.	12/6/2024, 10 h 16
47	Excellente idée. Un carrefour giratoire rend la circulation plus fluide.	12/6/2024, 10 h 13
48	D'après mon expérience quotidienne au carrefour giratoire à l'intersection de la RPGC 6 et ses alentours, il est évident pour moi que les gens ne comprennent pas comment utiliser un carrefour giratoire. Cela augmente la frustration et peut même causer des accidents de circulation. Ce n'est pas mon premier choix pour régler les problèmes à cette intersection de Stonewall.	12/6/2024, 9 h 52
49	Personne ne sait comment utiliser les carrefours giratoires.	12/6/2024, 9 h 43

Q14 Les documents de consultation contenaient suffisamment de renseignements sur l'objectif de l'étude et les options envisagées?

Réponses : 100 Omissions : 2



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Oui	85,00 %	85
Non	7,00 %	7
Ne sais pas	8,00 %	8
TOTAL		100

Q15 Veuillez nous faire part d'autres commentaires ou questions que vous pourriez avoir concernant le projet.

Réponses : 45 Omissions : 57

N°	RÉPONSES	DATE
1	J'aime les voies de virage. Ce serait bien d'avoir un accès principal au Tim Hortons sur la RPS 236.	12/20/2024, 14 h 10
2	Les diapositives du projet étaient excellentes. Les détails étaient présentés de manière claire et concise. Je pense que vos ingénieurs savent déjà que le carrefour giratoire est la meilleure option. Les Manitobains doivent s'habituer aux carrefours giratoires s'ils se soucient de l'efficacité et de l'environnement. Ne vous laissez pas influencer par les personnes qui sont contre les carrefours giratoires. Ces personnes « ne savent pas comment les utiliser » et ne prennent pas la peine de s'informer. Le carrefour giratoire au croisement de la RPGC 6 et de la RPS 236 change la donne! C'est la meilleure chose qui pouvait arriver à cette intersection!	12/19/2024, 12 h 30
3	Aménagez un carrefour giratoire. Les gens peuvent se plaindre et râler, mais le carrefour giratoire aménagé à l'intersection de la RPGC 6 et la RPS 236 fonctionne à merveille malgré une circulation beaucoup plus dense et la présence de deux voies. Les gens devraient pouvoir gérer une seule voie sans problème.	12/19/2024, 20 h 27
4	Apprenez aux gens plus âgés du secteur comment utiliser le carrefour giratoire.	12/19/2024, 18 h 34
5	Assurez-vous que la voie pour piétons et cyclistes à l'intersection est sécuritaire en la séparant clairement de la circulation automobile. Veillez aussi à ce que l'intersection soit bien éclairée la nuit en évitant toutefois que le ciel des résidents voisins soit inondé de lumière. Utilisez un système d'éclairage moderne qui projette la lumière uniquement là où elle est nécessaire et qui n'éclaire pas partout, y compris le ciel, comme le font les systèmes d'éclairage reposant sur une technologie désuète.	12/19/2024, 17 h 51
6	Combien de temps faudra-t-il pour achever ce projet? C'est un carrefour très fréquenté, et il n'y a pas beaucoup d'infrastructures de rechange dans les environs.	12/19/2024, 17 h 14
7	S'il vous plaît, faites le carrefour giratoire!	12/19/2024, 16 h 13
8	L'arrêt dans toutes les directions n'a pas très clairement décrit.	12/19/2024, 12 h 5
9	Je ne vois pas la nécessité d'apporter les modifications proposées puisqu'il y a très peu d'accidents annuellement à cette intersection.	12/19/2024, 10 h 47
10	L'intersection entre le chemin Winfield et la RPS 236 est bien plus dangereuse et devrait avoir la priorité.	12/19/2024, 9 h 47
11	Pourquoi surveille-t-on la circulation par caméra uniquement à l'arrêt quatre sens? Pourquoi ne surveille-t-on pas les points d'accès que vous voulez supprimer? Pourquoi ne surveille-t-on pas la circulation du dimanche soir, lorsque les gens font un détour dans les commerces avant de rentrer chez eux après un séjour au chalet? Pourquoi ne surveille-t-on pas la circulation au moment où tout le monde fait le plein un vendredi soir avant de partir pour la fin de semaine? J'ai l'impression que vos firmes n'ont pas bien étudié la circulation dans l'ensemble du secteur avant de proposer les changements extrêmes associés à chacune des options. Au lieu de faire des suppositions, vous devriez peut-être passer du temps à faire des trajets en provenance et à destination de notre ville – ou peut-être même vivre ici – pour mieux comprendre la circulation à l'intersection. Votre manque de compréhension de notre collectivité me déçoit.	12/16/2024, 20 h 28
12	Je n'arrive pas à ouvrir le lien de présentation.	12/13/2024, 18 h 2
13	Personnellement, je ne vois pas beaucoup de problèmes avec ce carrefour et je le traverse tous les jours à l'heure de pointe. Le carrefour qui nécessite au plus vite une attention sérieuse est celui entre la RPGC 67/chemin 76 Nord et la RPS 236. Je manque de me faire emboutir là-bas toutes les deux semaines!	12/11/2024, 16 h 23
14	Ajoutez un passage pour piétons est-ouest sur le côté nord de l'intersection.	12/11/2024, 14 h 5
15	Le problème le plus important à cette intersection est le suivant : il y a trop de points d'accès et ceux-ci sont beaucoup trop près de l'intersection. Cette intersection est mal gérée depuis des années. Il y a deux solutions : aménager un carrefour giratoire ou configurer les points d'accès aux commerces selon un modèle de voies de desserte pour améliorer la fluidité de la circulation et la sécurité.	12/11/2024, 10 h 34
16	La réalité est que l'arrêt quatre sens actuel est peu efficace, car beaucoup de gens n'ont aucune idée des règles de conduite à suivre à un arrêt quatre sens.	12/10/2024, 11 h 1
17	Je soutiens fortement l'option du carrefour giratoire. Les panneaux d'arrêt et les feux de circulation ne résoudront pas le problème actuel : les files d'attente qui débordent sur la route aux points d'entrée des commerces.	12/10/2024, 5 h 21

18	Je pense que les panneaux d'arrêt sont suffisants ici, et ce, même si le carrefour giratoire serait autrement mon premier choix. La simulation de la circulation surestime le « besoin » en se basant sur un petit pourcentage des heures de la journée. Je trouve excessif de mettre en place des feux de circulation qui ne seraient utiles qu'une heure par jour alors que la circulation à l'intersection est tout à fait fluide le reste de la journée.	12/9/2024, 13 h 55
19	Je pense que l'ajout de nouveaux appartements sur la 3 ^e avenue va augmenter le débit de circulation à cette intersection. Dire qu'il est déjà extrêmement difficile de tourner sur la RPS 236 depuis la 3 ^e avenue! J'ai l'impression que la majorité des véhicules entrant dans la ville et en sortant depuis ou vers les lotissements de Stone Ridge et Thunder Hill roulent rapidement sur la 4 ^e avenue Nord nouvellement construite avant de tourner sur la 3 ^e avenue. Il y a donc plus de véhicules circulant à grande vitesse!	12/9/2024, 12 h 30
20	Des feux de circulation auraient dû être ajoutés il y a des années. Compte tenu de la croissance du secteur, des feux de circulation sont la solution la plus logique.	12/9/2024, 9 h 54
21	Veuillez faire preuve de diligence raisonnable à cet égard. Modifier une voie d'accès principale ne fera que nuire aux résidents pour qui l'intersection ne pose aucun problème dans sa configuration actuelle. S'il y a des problèmes causés par le Tim Hortons et le Kiln Drive-In, les propriétaires de ces commerces devraient y remédier eux-mêmes sur leur propre terrain (p. ex. en modifiant les points d'accès au service au volant).	12/8/2024, 14 h 40
22	Tout va bien avec cette intersection. Modifier celle-ci serait une grande perte de temps et de ressources et se répercuterait négativement sur les commerces locaux de Stonewall, qui sont déjà en difficulté.	12/8/2024, 12 h 31
23	Pas de feux de circulation.	12/8/2024, 2 h 40
24	Répondez aux opposants locaux au concept de carrefour giratoire que le carrefour giratoire à l'intersection de la RPS 236 contribue à la fluidité de la circulation sur la RPGC 6. Les gens sont réfractaires au changement.	12/7/2024, 9 h 47
25	N'importe quoi serait utile.	12/7/2024, 9 h 27
26	Arrêtez de gaspiller des fonds pour ces firmes d'ingénierie STUPIDES et inutiles. Vous n'avez pas besoin de ces firmes pour déterminer comment supprimer des points d'accès et améliorer la fluidité de la circulation au moyen des infrastructures déjà en place. Si je peux comprendre cela, la plupart des résidents le peuvent aussi.	12/7/2024, 9 h 3
27	Le coût de cette étude d'ingénierie a été un énorme gaspillage de fonds. Gaspiller des fonds, c'est une chose que le conseil adore faire. Que le conseil fasse preuve de bon sens en prenant des décisions aussi simples que celles-ci : conserver les arrêts quatre sens, supprimer les trop nombreux points d'accès, orienter les entrées et sorties depuis et vers le Tim Hortons pour qu'il y ait moins de véhicules qui coupent la circulation sur la RPGC 67. Un singe savant pourrait trouver la solution; un diplôme d'ingénieur n'est pas nécessaire.	12/7/2024, 8 h 55
28	Je ne sais pas si le terrain voisin du garage et du restaurant sera aménagé en service de restauration rapide. Ce terrain, s'il est vendu et aménagé, aurait besoin d'un point d'accès. Les véhicules venant des parcs de stationnement (virage à gauche) causeront un engorgement de la circulation sur la RPGC 67 en direction est. Ce serait ma principale préoccupation, aux heures de pointe en particulier. Il est très difficile de revenir sur la RPGC 67 en direction est. Je me dirige vers le parc de stationnement nord, je conduis jusqu'au panneau d'arrêt, puis je tourne à gauche sur la RPGC 67 en direction est.	12/6/2024, 23 h 27
29	J'aimerais beaucoup voir plus de carrefours giratoires dans ce secteur.	12/6/2024, 17 h 19
30	Quelle que soit l'option retenue, la désignation prévue et la modification des points d'accès sont les bienvenues.	12/6/2024, 14 h 11
31	La sécurité piétonnière devrait être une priorité. De nombreuses familles et de nombreux élèves marchent sur les trottoirs pour se rendre dans les commerces de la zone à l'étude. Si l'option du carrefour giratoire est retenue, des panneaux indicateurs pour piétons avec feux clignotants et des îlots séparateurs devraient être installés aux passages pour piétons. Supprimer les points d'accès sur la RPGC 67 et réorienter la circulation vers des points d'accès sur la RPS 236 devraient contribuer à améliorer la fluidité de la circulation et à réduire la congestion.	12/6/2024, 13 h 31
32	Il faudrait installer des bordures et des caniveaux, comme on en voit sur les autres routes du secteur. De plus, les changements sur le réseau routier devraient inclure la 3 ^e avenue Nord et le secteur plus au Nord.	12/6/2024, 13 h 7
33	Les accotements devraient également être asphaltés sur la RPS 236, depuis cette intersection et au moins jusqu'aux limites de la ville. Il faudrait du même coup réparer la chaussée sur ce tronçon.	12/6/2024, 12 h 56
34	Pourquoi n'a-t-on pas planifié ces modifications avant que des problèmes surgissent. N'avez-vous pas prévu que la ville grossirait et que des idiots voudraient prendre un café cinq fois par jour? C'est typique du	12/6/2024, 12 h 52

	gouvernement d'approuver quelque chose puis de découvrir des années plus tard que c'était une erreur.	
35	Je ne pense pas que Stonewall devrait gaspiller l'argent des contribuables pour cela. Réparez d'abord les routes. La RPS 236, de Stonewall à la RPGC 6, est dans un état lamentable!	12/6/2024, 12 h 42
36	La circulation est lente ici (de 40 à 70 km). Cependant, plus au sud sur la RPS 236, à l'intersection de la RPGC 6/chemin Winfield, la circulation est rapide et les camionneurs ne disposent que de panneaux d'arrêt est-ouest. C'est CETTE intersection qui devrait être une priorité en matière de sécurité!	12/6/2024, 11 h 25
37	Y a-t-il déjà eu une demande pour des points d'accès au Tim Hortons et à la station-service Esso sur la RPS 236? Il y a des files d'attente qui débordent sur la RPS 236 tous les matins et tous les après-midi. Cette situation est tout à fait inacceptable.	12/6/2024, 10 h 53
38	Le tronçon est-ouest de la RPGC 67 devrait être à quatre voies, et il faudrait y aménager une bande de démarcation en surface dure au centre.	12/6/2024, 10 h 45
39	Comment se fait-il qu'on ne nous ait pas dit quels seraient les coûts de chacune des options et qui paierait ces coûts?	12/6/2024, 10 h 35
40	Je préférerais des feux de circulation à l'intersection, même si cela peut ralentir la circulation. Un carrefour giratoire à une seule voie N'est PAS la solution.	12/6/2024, 10 h 33
41	S'il vous plaît, s'il vous plaît, s'il vous plaît : pas de carrefour giratoire!	12/6/2024, 10 h 30
42	Je voudrais qu'on me rassure : notre conseil municipal est-il transparent et nous transmet-il tous les renseignements sur l'étude de conception ainsi que les commentaires reçus?	12/6/2024, 10 h 29
43	La ville doit agir rapidement et efficacement avant qu'un accident se produise à cette intersection. Un problème majeur est celui des automobilistes qui se garent sur la RPS 236 Nord pour se rendre au service au volant du Tim Hortons. Les voitures qui se garent à cet endroit bloquent la circulation ainsi que les entrées et sorties des parcs stationnement de la station-service Esso. Il faut que cela change. Une circulation convergente plus au nord sur la RPGC 67 est également une excellente idée.	12/6/2024, 10 h 27
44	Si des points d'accès sont supprimés, les entreprises en subiront les contrecoups. Ce serait une bonne idée d'ajouter des voies d'accès. Toutefois, il faudrait aménager des voies d'accès des deux côtés et cela empiéterait sur les voies de transport actif.	12/6/2024, 10 h 19
45	Pourriez-vous également examiner l'intersection entre le chemin Dump et la RPGC 67? C'est une intersection dangereuse, elle aussi.	12/6/2024, 10 h 16