

Council Member Inquiry Form
Demande de renseignements d'un membre du Conseil

Subject: Rural Crossing Guards

Objet : Brigadières et brigadiers dans les secteurs ruraux

Submitted at: Agriculture and Rural
Affairs Committee

Présenté au : Comité de l'agriculture et
des affaires rurales

From/Exp. :

Date: September 4, 2025

File/Dossier :

Councillor/Conseiller(e) :
I. Skalski

Date : 4 septembre 2025

**ARAC 2025-01 / CAAR
2025-01**

To/Destinataire :

Alain Gonthier, General Manager, Public Works / directeur général, Travaux publics

Inquiry:

As another school year begins, I have heard from parents concerned about kids' safely crossing at elementary schools in rural communities. Drivers are paying less attention and speeding more on rural roads. This is contributing to concerns about safe crossing at schools. I have some inquiries for City staff on the Adult School Crossing Guard Program:

- What school locations in rural Ottawa have been assessed for school crossing guards?
- What were the results of those assessments? (If the crossing guard was unwarranted, did it fail on the City's policy parameters or per legislative/other underlining constraints defined by the province?)
- Has the adult school crossing guard program ever been assessed to ensure it accounts for the rural context?
- Have we ever performed a jurisdictional analysis to see how other rural municipalities apply school crossing guard programs?

Please provide a response by the December ARAC meeting.

Demande de renseignements

En ce début d'année scolaire, des parents m'ont fait part de leurs inquiétudes

concernant la sécurité des enfants qui doivent traverser la rue pour se rendre à l'école élémentaire dans les secteurs ruraux. Les automobilistes sont moins attentifs et roulent plus vite sur les routes rurales, ce qui engendre des craintes quant à la sécurité à proximité des écoles. J'ai quelques questions pour le personnel de la Ville au sujet du Programme de brigadiers scolaires adultes :

- Quelles écoles des secteurs ruraux ont fait l'objet d'une évaluation en vue de l'affectation de brigadières et brigadiers scolaires?
- Quels ont été les résultats de ces évaluations? (Dans les cas où la présence d'une brigadière ou d'un brigadier n'est pas justifiée, est-ce en raison des politiques de la Ville, de la loi ou d'autres restrictions imposées par le gouvernement provincial?)
- A-t-on déjà évalué le Programme de brigadiers scolaires adultes pour vérifier qu'il couvre bel et bien les secteurs ruraux?
- A-t-on déjà analysé ce qui se fait ailleurs pour savoir en quoi consistent les programmes similaires d'autres municipalités rurales?

Merci de fournir une réponse d'ici la réunion de décembre.

Response (Date: 2026-Jan-27)

The City's Adult School Crossing Guard Program was established to provide assistance to elementary school children, from Junior Kindergarten to Grade 6, when crossing roads on their way to and from school. There are currently two crossing guards in place within rural communities - one in the Village of Metcalfe and one in the Village of Carp.

The Adult School Crossing Guard policy is based on best practices recommended by the Ontario Traffic Council. Each potential location is reviewed individually through on-site assessment, data collection, and a standardized scoring process to ensure decisions are evidence-based and prioritize safety. Urbanized rural communities are captured within this framework and benefit from consistent application of the program's warrants. Residents can request a review of a school crossing location by calling 3-1-1 or contacting their local Councillor. Reviews of adult school crossing guard locations are conducted annually between April and June, in response to requests received.

For some rural roadways, deploying adult school crossing guards poses safety risks due to high speeds, roadway design, and the absence of supportive pedestrian infrastructure. In these cases, alternative measures such as roadway redesign, pedestrian infrastructure investments, or school transportation adjustments, may be more suitable.

Staff are committed to working with rural communities to identify safe and viable solutions, while ensuring that any measures introduced fulfill the City’s responsibility to protect the most vulnerable road users.

1. What school locations in rural Ottawa have been assessed for school crossing guards?

From 2022 to 2025, staff completed 199 school crossing guard location reviews. Of these, nine reviews (representing 4.5% of all reviews completed) were in rural communities across eight unique locations, with one location reviewed twice. These sites were in Ward 20 (Osgoode) and Ward 21 (Rideau-Jock):

| No. | Street 1 | Street 2 | Ward | School |
|-----|----------------------|------------------|--------------------|--|
| 1 | 8 th Line | Victoria Street | W20 – Osgoode | Metcalfe Public School / St. Catherine |
| 2* | Buckland Road | Rockdale Road | W20 – Osgoode | École élémentaire catholique Saint-Guillaume |
| 3 | Glen Street | Victoria Street | W20 – Osgoode | Community Christian School |
| 4 | Manotick Main Street | Bridge Street | W21 – Rideau-Jock) | Manotick Public School |
| 5 | McBean Street | Martin Street | W21 – Rideau-Jock | Richmond Public School |
| 6 | Osgoode Main Street | Elizabeth Street | W20 – Osgoode | Osgoode Public School |
| 7 | Parkway Road | Keswick Drive | W20 – Osgoode | Greely Elementary School |
| 8 | Parkway Road | Good Street | W20 – Osgoode | Greely Elementary School |

** Location was reviewed twice, once in 2024 and in 2025*

2. What were the results of those assessments? (If the crossing guard was unwarranted, did it fail on the City’s policy parameters or per legislative/other underlining constraints defined by the province?)

During this Term of Council, eight rural locations were assessed for an adult school crossing guard. None of these locations met the Council-approved warrant criteria (summarized further below) established under the City’s Adult School Crossing Guard

Policy (2019): [Report](#) (ACS2019-TSD-TRF-0002).

Policy Highlights

Before a location can be fully assessed, it must meet minimum screening criteria:

- A minimum of 10 children crossing during school start and end times (combined), and they must be in Junior Kindergarten to Grade 6.
- If the crossing location is not controlled by signals or a stop sign, the road can have no more than one lane in each direction.
- If mid-block, the crossing must be at least 200 metres from any traffic signal, stop sign or yield sign.
- The speed limit on approaching roads must be 60 kilometres per hour or lower at uncontrolled crossings.
- Drivers and pedestrians must have clear sightlines at the crossing.

Six of the eight sites were screened out at the preliminary stage due to the low number of children crossing. At one location, five or fewer school-aged pedestrians were observed crossing during morning and afternoon periods. At five locations, two or fewer school-aged pedestrian were observed crossing during morning and afternoon periods. The City's policy requires a minimum of 10 students to proceed with detailed assessment.

Two locations met the initial screening criteria and advanced to the detailed assessment stage; Buckland Road at Rockdale Road (assessed twice, once in 2024 and in 2025), and McBean Road at Martin Street.

If a location passes the initial screening stage, the City applies one or both of the following technical assessments, based on guidance from the Ontario Traffic Council (OTC) *School Crossing Guard Guide*:

- The Exposure Index: Quantifies the level of interaction and potential conflict between vehicular and child pedestrian movements at a given crossing.
- A Gap Study: An objective way of evaluating whether there are sufficient safe gaps in traffic along a road for a child to cross.

The remaining locations that passed the screening stage failed to meet the minimum thresholds required for a crossing guard. This was due to a combination of low pedestrian and low vehicle volumes, resulting in low exposure values. As a result, no new rural locations qualified for a school crossing guard under the City's approved policy framework.

3. Has the adult school crossing guard program ever been assessed to ensure it accounts for the rural context?

When considering the placement of adult school crossing guards, safety of both the children and the crossing guard is the primary priority. These guards provide support to some of our most vulnerable road users, children walking or cycling to school, and there are foundational safety elements that cannot be overlooked. Staff continue to explore opportunities to enhance traffic safety in rural communities; including the recent review of the all-way stop control warrant in rural settings and through the Corporate Service Review of Traffic Calming programs to ensure rural needs remain a priority.

The program's primary purpose is to improve safety in two scenarios: where uncontrolled crossings do not provide sufficient safe gaps for pedestrians, and to enhance safety at controlled crossings where the potential for conflict is elevated due to higher pedestrian and vehicle volumes, as measured through the Exposure Index.

These safety challenges can occur in any community type, and many urbanized rural villages share similar characteristics to suburban neighbourhoods, including posted speed limits, pedestrian infrastructure, and residential density. These factors were considered when the warrant process was developed.

However, staff recognize that some rural environments present unique constraints that may prevent the safe implementation of an adult school crossing guard, when a need is perceived locally. Key challenges include:

- Higher operating speeds are common on rural arterial and collector roads, with posted limits often at 80 km/h. The warrant requires a maximum speed limit of 60 km/h for any uncontrolled crossing, meaning many rural locations cannot meet the minimum safety threshold without significant roadway modifications.
- Lower pedestrian volumes are typical in rural areas, where a larger proportion of students are bused to school. Ottawa already applies one of the lowest pedestrian thresholds in Ontario, only 10 children crossing, yet many rural sites still do not meet this minimum requirement.
- Lack of pedestrian infrastructure such as sidewalks and tactile walking surface indicators (TWSIs). Under the *Accessibility for Ontarians with Disabilities Act*, accessible pedestrian facilities are required to support equitable access to crossing guard services. While such gaps exist citywide, they are more prevalent in rural areas, and additional investments may be required to enable consistent and accessible service delivery.
- Recruitment challenges. The Ottawa Safety Council has indicated that staffing

guards in rural locations, which may be more dispersed and farther from transit, pose challenges to filling those positions.

The Adult School Crossing Guard policy is based on best practices recommended by the Ontario Traffic Council. Each potential location is reviewed individually through on-site assessment, data collection, and a standardized scoring process to ensure decisions are evidence-based and prioritize safety. Urbanized rural communities are captured within this framework and benefit from consistent application of the program's warrants.

For truly rural roadways, however, deploying adult school crossing guards poses safety risks due to high speeds, roadway design, and the absence of supportive pedestrian infrastructure. In these cases, alternative measures such as roadway redesign, pedestrian infrastructure investments, or school transportation adjustments, may be more suitable.

Staff remain committed to working with rural communities to identify safe and viable solutions, while ensuring that any measures introduced fulfill the City's responsibility to protect the most vulnerable road users.

4. Have we ever performed a jurisdictional analysis to see how other rural municipalities apply school crossing guard programs?

Upon receipt of the inquiry, staff undertook a jurisdictional review to better understand how other municipalities apply Adult School Crossing Guard programs. To support this review, a survey was distributed to members of the Road Safety Committee of Ontario (ROSCO), which includes urban municipalities, and municipalities with a rural component such as the City of North Bay, Welland, North Grenville, and Essex County. Responses were received from primarily urban cities including Guelph, Brampton, Burlington, Orangeville, Welland, Collingwood, Cambridge, and Hamilton.

Municipalities were asked to describe their warrant criteria for adult school crossing guards. All respondents indicated that their evaluation process includes pedestrian counts and gap studies, consistent with the methodology outlined in the Ontario Traffic Council (OTC) *School Crossing Guard Guide*.

When asked whether they apply a minimum pedestrian threshold, responses varied considerably, ranging from 10 to 45 students per day. Recognizing that the responses received were from primarily urban cities, across all responses, the average minimum threshold was approximately 28 students per day – significantly higher than the City's threshold of 10 students per day.

Municipalities were also asked whether they use different warrant criteria – such as minimum pedestrian or vehicle volumes – for crossings located in rural areas compared to urban areas. Five municipalities indicated that they do not have rural areas within their boundaries. Of the remaining respondents, none reported having a distinct review process for rural communities.

Réponse (Date: le 27 janvier 2026)

Le Programme de brigadiers scolaires adultes a été créé pour aider les enfants des écoles élémentaires, de la maternelle à la 6^e année, à traverser la rue pour se rendre à l'école et en revenir. Il y a présentement deux brigadiers scolaires adultes en milieu rural : un dans le village de Metcalfe, et l'autre dans le village de Carp.

La politique du Programme repose sur les pratiques exemplaires recommandées par l'Ontario Traffic Council. Chaque emplacement potentiel de brigadiers fait l'objet d'une évaluation sur place, d'une collecte de données et d'un processus de notation normalisé pour que les décisions soient fondées sur des données probantes et qu'elles priorisent la sécurité. Les communautés rurales urbanisées font partie du cadre et bénéficient d'une application uniforme des critères du programme. Les résidentes et résidents peuvent demander l'examen d'un passage pour élèves en composant le 3-1-1 ou en appelant leur conseillère ou conseiller de quartier. Les examens annuels du Programme ont lieu entre avril et juin, selon les demandes reçues.

Sur certaines routes rurales, l'affectation de brigadières et brigadiers scolaires adultes présente des risques pour la sécurité vu la vitesse élevée, la configuration de la chaussée et l'absence d'infrastructure piétonne adaptée. Dans ces cas, d'autres mesures, comme la reconfiguration de la chaussée, l'investissement dans les infrastructures piétonnes ou l'ajustement du transport scolaire, peuvent être un meilleur choix.

Le personnel s'engage à travailler avec les responsables des communautés rurales pour trouver des solutions sécuritaires et viables, tout en veillant à ce que les mesures adoptées permettent à la Ville de protéger les usagères et usagers de la route les plus vulnérables.

1. Quelles écoles des secteurs ruraux ont fait l'objet d'une évaluation en vue de l'affectation de brigadières et brigadiers scolaires?

De 2022 à 2025, le personnel a procédé à 199 évaluations en vue de l'affectation de brigadières et brigadiers scolaires. Parmi celles-ci, neuf (soit 4,5 % du total) ont eu lieu en milieu rural, à huit endroits distincts, dont un qui a été évalué deux fois. Ces sites se

trouvent dans les quartiers 20 (Osgoode) et 21 (Rideau-Jock).

| N° | Rue 1 | Rue 2 | Quartier | École |
|-----|-----------------------------|-------------------|------------------|--|
| 1. | Chemin 8 th Line | Rue Victoria | 20 – Osgoode | École publique Metcalfe et école St. Catherine |
| 2.* | Chemin Buckland | Chemin Rockdale | 20 – Osgoode | École élémentaire catholique Saint-Guillaume |
| 3. | Rue Glen | Rue Victoria | 20 – Osgoode | École Community Christian |
| 4. | Rue Manotick Main | Rue Bridge | 21 – Rideau-Jock | École publique de Manotick |
| 5. | Rue McBean | Rue Martin | 21 – Rideau-Jock | École publique de Richmond |
| 6. | Rue Osgoode Main | Rue Elizabeth | 20 – Osgoode | École publique Osgoode |
| 7. | Chemin Parkway | Promenade Keswick | 20 – Osgoode | École élémentaire Greely |
| 8. | Chemin Parkway | Rue Good | 20 – Osgoode | École élémentaire Greely |

* L'endroit a été examiné deux fois : une en 2024, et l'autre en 2025.

2. Quels ont été les résultats de ces évaluations? (Dans les cas où la présence d'une brigadière ou d'un brigadier n'est pas justifiée, est-ce en raison des politiques de la Ville, de la loi ou d'autres restrictions imposées par le gouvernement provincial?)

Dans l'actuel mandat du Conseil, huit emplacements ruraux ont été évalués en vue de l'affectation de brigadières et brigadier adultes. L'affectation n'était justifiée à aucun de ces emplacements, selon les critères approuvés par le Conseil (voir ci-dessous) dans le [rapport](#) (ACS2019-TSD-TRF-0002) sur la politique du Programme de brigadiers scolaires adultes (2019).

Principaux points de la politique

Avant qu'un emplacement puisse être pleinement évalué, il doit répondre aux critères minimums de présélection :

- Au total, au moins 10 enfants de la maternelle à la 6^e année doivent traverser la

rue avant et après l'école.

- Si le passage désigné pour piéton n'est pas assorti de feux de circulation ou d'un panneau d'arrêt, la rue ne doit pas avoir plus d'une voie dans chaque direction.
- Si le passage se trouve au centre d'un îlot, il doit être situé à au moins 200 mètres d'un feu de circulation, d'un panneau d'arrêt ou d'un signal Cédez.
- La limite de vitesse sur les rues menant à un passage non contrôlé doit être de 60 km/heure ou moins.
- La vue des conducteurs et des piétons sur le passage doit être bien dégagée.

Six des huit emplacements ont été écartés à l'étape préliminaire vu le peu d'enfants qui traversaient la rue. À un autre, on a vu cinq enfants ou moins traverser le matin et l'après-midi. À cinq endroits, seulement deux enfants ou moins ont été observés durant ces mêmes périodes. La politique de la ville exige un minimum de 10 élèves pour procéder à une évaluation détaillée.

Deux emplacements ont satisfait aux critères de présélection et sont passés à l'étape d'évaluation détaillée : l'intersection du chemin Buckland et du chemin Rockdale (évaluée deux fois, en 2024 et en 2025), et l'intersection de la rue McBean et de la rue Martin.

Pour chaque emplacement qui remplit les critères de présélection, la Ville applique l'un des critères techniques d'évaluation suivants, ou les deux, selon le Guide provincial du brigadier scolaire de l'Ontario Traffic Council :

- Indice d'exposition : quantifie le niveau d'interaction et les risques de conflits entre les véhicules et les piétons d'âge scolaire à une intersection donnée.
- Étude d'intervalles : évalue objectivement si la circulation présente des intervalles suffisants pour qu'un enfant puisse traverser la rue en toute sécurité.

Les autres emplacements ayant satisfait aux critères de présélection ne répondaient pas aux seuils justifiant la présence d'une brigadière ou un brigadier. Cela s'explique par un trop faible nombre de piétons et de véhicules, d'où de faibles indices d'exposition. Aucun nouvel emplacement rural n'était donc admissible à l'affectation d'une brigadière ou un brigadier adulte aux termes de la politique officielle de la Ville.

3. A-t-on déjà évalué le Programme de brigadiers scolaires adultes pour vérifier qu'il couvre bel et bien les secteurs ruraux?

Lorsqu'on envisage l'affectation de brigadières et brigadiers scolaires adultes, la priorité absolue est accordée à la sécurité des enfants et des brigadières et brigadiers. Ces

adultes aident des usagers de la route parmi les plus vulnérables, à savoir les enfants qui se rendent à l'école à pied ou à vélo, donc il y a des éléments de sécurité fondamentaux à respecter. Le personnel continue de chercher des moyens d'améliorer la sécurité routière en milieu rural, notamment par l'examen récent de la justification des panneaux d'arrêt dans toutes les directions et la révision des programmes de modération de la circulation par les services organisationnels, pour que les besoins ruraux restent une priorité.

Le Programme vise principalement à améliorer la sécurité lorsque les passages non contrôlés n'offrent pas d'intervalles suffisants aux piétons et lorsque les passages contrôlés présentent un risque élevé de conflits en raison du volume important de piétons et de véhicules, selon l'indice d'exposition.

Ces problèmes de sécurité peuvent être présents partout, et beaucoup de villages ruraux urbanisés partagent des caractéristiques avec les quartiers de banlieue, notamment la limite de vitesse affichée, l'infrastructure piétonne et la densité résidentielle. Ces facteurs ont été pris en compte lors de la définition des critères d'évaluation du caractère justifiable.

Cependant, le personnel reconnaît que certains environnements ruraux sont soumis à des contraintes uniques pouvant empêcher l'affectation sécuritaire d'une brigadière ou un brigadier scolaire adulte, même en présence d'un besoin local. Voici les principales contraintes :

- Les vitesses sont généralement plus élevées sur les artères et les routes collectrices rurales, avec des limites souvent fixées à 80 km/h. La justification exige une limite de vitesse de 60 km/h pour un passage non contrôlé, ce qui signifie que maints emplacements ruraux ne peuvent pas respecter le seuil de sécurité minimum sans une modification importante de la chaussée.
- Le nombre de piétonnes et piétons est généralement plus faible en secteur rural, où plus d'élèves prennent l'autobus. Ottawa applique déjà l'un des seuils de fréquentation piétonne les plus bas de l'Ontario, soit seulement 10 enfants qui traversent, mais beaucoup d'emplacements ruraux ne remplissent toujours pas cette exigence minimale.
- L'infrastructure piétonne, dont les trottoirs et les indicateurs tactiles de surface de marche, est insuffisante. Selon la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario*, il faut des installations piétonnes accessibles pour garantir un accès équitable aux services de brigadières et brigadiers scolaires. Bien que ces lacunes existent dans toute la ville, elles sont plus fréquentes en

secteur rural; des investissements supplémentaires pourraient être nécessaires pour assurer une prestation de services uniforme et accessible.

- Il y a des difficultés de recrutement. Le Conseil de sécurité d'Ottawa a indiqué que le recrutement de brigadières et brigadiers en secteur rural est difficile, puisque les emplacements d'affectation sont plus dispersés et plus éloignés du transport en commun.

La politique du Programme repose sur les pratiques exemplaires recommandées par l'Ontario Traffic Council. Chaque emplacement potentiel de brigadiers fait l'objet d'une évaluation sur place, d'une collecte de données et d'un processus de notation normalisé pour que les décisions soient fondées sur des données probantes et qu'elles priorisent la sécurité. Les communautés rurales urbanisées font partie du cadre et bénéficient d'une application uniforme des critères du programme.

Cependant, sur les routes proprement rurales, l'affectation de brigadières et brigadiers scolaires adultes présente des risques pour la sécurité vu la vitesse élevée, la configuration de la chaussée et l'absence d'infrastructure piétonne adaptée. Dans ces cas, d'autres mesures, comme la reconfiguration de la chaussée, l'investissement dans les infrastructures piétonnes ou l'ajustement du transport scolaire, peuvent être un meilleur choix.

Le personnel reste déterminé à travailler avec les responsables des communautés rurales pour trouver des solutions sécuritaires et viables, tout en veillant à ce que les mesures adoptées permettent à la Ville de protéger les usagères et usagers de la route les plus vulnérables.

4. A-t-on déjà analysé ce qui se fait ailleurs pour savoir en quoi consistent les programmes similaires d'autres municipalités rurales?

Dès réception de la demande de renseignements, le personnel a entrepris une analyse des pratiques d'autres municipalités pour en savoir plus sur l'application des programmes de brigadières et brigadiers scolaires adultes ailleurs. Un sondage a aussi été distribué aux membres du Comité ontarien pour la sécurité routière, qui regroupe des municipalités urbaines et des municipalités comportant une composante rurale, comme North Bay, Welland, North Grenville et le comté d'Essex.

Les municipalités devaient décrire leurs critères de justification d'affectation des brigadières et brigadiers adultes. Dans tous les cas, il a été précisé que le processus d'évaluation tenait compte du nombre de piétons et des études d'intervalles de circulation, ce qui correspond aux méthodes décrites dans le Guide provincial du

brigadier scolaire de l'Ontario Traffic Council.

Quant à l'application d'un seuil de piétons, les réponses variaient considérablement : de 10 à 45 élèves par jour. Sachant que les réponses reçues provenaient principalement de municipalités urbaines, le seuil minimum moyen était d'environ 28 élèves par jour, ce qui est nettement supérieur au seuil de 10 élèves fixé par la Ville.

On voulait aussi savoir si les municipalités utilisaient différents critères de justification, comme un nombre minimum de piétons ou de véhicules, pour les passages dans les secteurs ruraux en comparaison des secteurs urbains. Cinq municipalités ont répondu qu'il n'y avait pas de secteurs ruraux sur leur territoire. Aucune des autres municipalités n'a indiqué avoir un processus d'examen différent pour les secteurs ruraux.

Standing Committees / Commission Inquiries:

Demande de renseignements des Comités permanents / Commission :

*Response to be listed on the **Agriculture and Rural Affairs Committee** Agenda of February 5, 2026.*

*La réponse devrait être inscrite à l'ordre du jour de la réunion du **Comité de l'agriculture et des affaires rurales** prévue le 5 février 2026.*