

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

**Subject: School Bus Camera Pilot Update**

**Objet : Le point sur le Projet pilote de caméras de surveillance dans les autobus scolaires**

**Submitted at:** Public Works and  
Infrastructure Committee

**Présenté au:** Comité de l'infrastructure et  
des travaux publics

**From / Exp.:**  
Councillor/Conseiller(e):  
C. Kitts

**Date:** October 23, 2025  
**Date:** le 23 octobre 2025

**File/Dossier :**  
PWIC 2025-07/ CITP 2025-07

**To/Destinataire:**

Alain Gonthier, General Manager, Public Works Department / Directeur général,  
Direction générale des travaux publics

**Inquiry:**

My questions are regarding the City of Ottawa's School Bus Camera Pilot Program:

1. Does the Premier's recent announcement on changes to legislation effecting automated speed enforcement cameras have any impact on the City of Ottawa's School Bus Camera Pilot Program?
2. Could staff please provide an update on the current status of City of Ottawa's School Bus Camera Pilot Program, including any findings or observations to date?

**Demande de renseignement:**

Mes questions portent sur le Projet pilote de caméras de surveillance dans les autobus scolaires de la Ville d'Ottawa :

1. La récente annonce du premier ministre concernant la modification de la législation exigeant la présence de caméras de contrôle automatisé de la vitesse aura-t-elle des répercussions sur le Programme?

2. Le personnel peut-il faire le point sur l'état du programme, y compris parler de ses constats et observations jusqu'à présent?

**Response** (Date: April 14, 2026)

Responses to both questions listed in Councillor Kitts' inquiry are included below.

**1. Does the Premier's recent announcement on changes to legislation effecting automated speed enforcement cameras have any impact on the City of Ottawa's School Bus Camera Pilot Program?**

The use of automated speed enforcement (ASE) cameras has been repealed by the Province of Ontario under [\*Bill 56, Building a More Competitive Economy Act, 2025 - Legislative Assembly of Ontario\*](#). Changes to legislation affecting ASE cameras do not apply to the use of school bus cameras for automated enforcement which is governed separately under [\*O. Reg. 424/20 \(School Bus Cameras\) of the Highway Traffic Act\*](#). The City of Ottawa in collaboration with the Ottawa Police Service and school bus consortia continues to operate Ottawa's School Bus Camera Pilot project.

**2. Could staff please provide an update on the current status of City of Ottawa's School Bus Camera Pilot Program, including any findings or observations to date?**

The School Bus Camera Pilot project was launched in September 2019 in partnership with school bus consortia and the Ottawa Police Service. There are currently five camera systems available for use on school buses city-wide. Each camera system consists of five individual cameras strategically positioned to capture images of motorists who fail to stop when a school bus stop arm is activated – a dangerous driving behaviour that puts children at risk while they are boarding or exiting the bus. The camera system captures video evidence of school bus arm violations, which can assist Ottawa Police with issuing tickets to the owners of the offending vehicles.

School buses with the camera system are assigned to routes by the school bus consortia and can be occasionally reassigned to different routes as required. These routes span a variety of roadway types including local, collector, and arterial roads.

Based on available data between 2019 and 2025, the Ottawa Police Service issued a total of 356 tickets through the pilot program. This number reflects service interruptions due to school closures related to Covid-19 and technology-related disruptions where applicable. Of the 356 tickets issued, the majority of the infractions occurred on four-lane undivided arterial roadways, followed by major collectors, collectors, and local roads.

A review of the Automated School Bus Camera Pilot project, along with a best-practice

review across Ontario, was conducted to help inform requirements and considerations for implementing a permanent program. The review identified the following key considerations:

- This form of automated enforcement is still in its infancy in the Province of Ontario with no formal best practices yet established.
- The cost of operating a program would be greater than the expected revenue generated. Ongoing annual investments would be required to support the program's long-term growth and maintenance.
- Expanded program delivery would require additional staffing resources from all partners including the City of Ottawa, the school bus consortia, and the Ottawa Police Service.
- Decisions related to whether camera technology is leased or purchased, as well as ongoing maintenance requirements have an impact on overall program costs.
- Using high-level estimates, the study suggested that with an annual investment of \$250,000 (not including staff resources), approximately 111 school buses could be equipped with camera systems over a 24-year period.
- A deployment strategy would need to be developed to give priority to routes with more stops or those operating on higher order roadways to maximize the safety benefit.
- Establishing formal agreements with partners would ensure clear roles and responsibilities.
- The cameras could provide an important educational value by raising public awareness and supporting enforcement of a law that is otherwise difficult to enforce.
- Development of public education and awareness campaigns would help reinforce school bus stop-arm laws and support driver behaviour change.

Taken together, these considerations highlight the complexity of establishing a permanent Automated School Bus Camera Program. At this time, staff continue to monitor advancements in the technology while delivering the existing pilot project. The initiative will remain in the pilot phase pending further review through the next iteration of the Strategic Road Safety Action Plan.

**Réponse** (Date: le 14 avril, 2026)

Les réponses à ces deux questions figurant dans la demande d'information de la conseillère C. Kitts sont présentées ci-dessous.

## **1. La récente annonce du premier ministre concernant la modification de la législation exigeant la présence de caméras de contrôle automatisé de la vitesse aura-t-elle des répercussions sur le Programme?**

L'utilisation des caméras de contrôle automatisé de la vitesse (CAV) a été révoquée par la province de l'Ontario par suite du [projet de loi 56, Loi de 2025 visant à bâtir une économie plus concurrentielle](#). Les changements à la législation entourant les caméras de CAV ne s'appliquent pas à l'utilisation de caméras dans les autobus scolaires pour le contrôle automatisé, qui est régie séparément par le [Règlement de l'Ontario 424/20 \(Caméras d'autobus scolaire\)](#) pris en vertu du *Code de la route*. La Ville d'Ottawa, en collaboration avec le Service de police d'Ottawa et les consortiums d'autobus scolaires, continue de diriger le Programme pilote de caméras de surveillance dans les autobus.

## **2. Le personnel peut-il faire le point sur l'état du programme, y compris parler de ses constats et observations jusqu'à présent?**

Le Projet pilote de caméras de surveillance dans les autobus scolaires a été lancé en septembre 2019, en partenariat avec des consortiums d'autobus scolaires et le Service de police d'Ottawa. À l'heure actuelle, cinq systèmes de caméra sont en place et fonctionnels dans les autobus scolaires de l'ensemble de la ville. Chaque système se compose de cinq caméras, qui sont placées stratégiquement pour capter les images d'automobilistes qui omettent de s'arrêter lorsque le bras d'arrêt de l'autobus scolaire est activé, un comportement dangereux qui met les enfants en danger lorsqu'ils montent à bord ou descendent de l'autobus. Le système de caméra permet d'obtenir des preuves vidéos de ces infractions, ce qui peut aider le Service de police d'Ottawa à donner des contraventions aux propriétaires des véhicules en cause.

Les autobus munis d'un système se voient assigner leurs circuits par les consortiums d'autobus scolaires, qui peuvent à l'occasion changer les circuits assignés selon les besoins. Ils parcourent divers types de routes, comme des routes locales ou collectrices et des artères.

D'après les données disponibles pour la période de 2019 à 2025, le Service de police d'Ottawa a rédigé au total 356 contraventions dans le cadre du projet pilote. Cette période couvre les suspensions de service occasionnées par la pandémie de COVID-19 et les problèmes technologiques qui sont survenus. La majeure partie de ces infractions se sont produites sur des artères à quatre voies à chaussée unique. Viennent ensuite les routes collectrices principales, les routes collectrices et enfin les routes locales.

Un examen du projet pilote et des pratiques exemplaires en Ontario a été mené dans l'optique de mieux orienter les exigences et les points à considérer pour la mise en

place d'un programme permanent. L'examen a permis de relever les grandes considérations suivantes :

- Cette forme d'application automatisée de la loi en est encore à un stade embryonnaire dans la province de l'Ontario; aucune pratique exemplaire formelle n'a encore été établie.
- Les coûts d'exploitation dépasseraient les revenus attendus. Il faudrait donc investir chaque année dans le programme pour assurer sa croissance et sa pérennisation.
- Pour étendre le programme, il faudrait que tous les partenaires – notamment la Ville d'Ottawa, les consortiums d'autobus scolaires et le Service de police d'Ottawa – y affectent du personnel supplémentaire.
- Les décisions quant à savoir si les caméras doivent être louées ou achetées ainsi que l'entretien continu nécessaire auraient une incidence sur le coût global du programme.
- Selon des estimations générales, l'examen laisse supposer qu'avec un investissement annuel de 250 000 \$ (montant excluant les ressources en personnel), il serait possible d'équiper environ 111 autobus scolaires d'un système de caméra pendant 24 ans.
- Il faudrait créer une stratégie de déploiement pour prioriser les circuits faisant plus d'arrêts ou empruntant des routes de niveau supérieur afin de maximiser les bienfaits pour la sécurité.
- La conclusion d'ententes officielles avec les partenaires permettrait d'établir clairement les rôles et les responsabilités.
- Les caméras pourraient devenir un important outil d'éducation, car le programme sensibiliserait le public et en faciliterait l'application d'une loi autrement difficile à appliquer.
- Il faudrait créer des campagnes d'éducation et de sensibilisation du public à l'appui de la législation sur les bras d'arrêt des autobus scolaires et d'un changement de comportement chez les automobilistes.

Ensemble, ces considérations illustrent à quel point il est complexe d'établir un programme permanent de caméras de surveillance dans les autobus scolaires. À l'heure actuelle, le personnel continue de suivre les progrès associés à cette technologie dans le cadre du projet pilote. Celui-ci se poursuivra jusqu'à la tenue d'un

nouvel examen, lors de la prochaine mise à jour du plan d'action stratégique en matière de sécurité routière.

### **Council Inquiries**

#### **Demande de renseignements du Conseil:**

*Response to be listed on the Public Works and Infrastructure Committee Agenda of April 23, 2026 and the Council Agenda of May 13, 2026.*

*La réponse devrait être inscrite à l'ordre du jour de la réunion du Comité de l'infrastructure et des travaux publics prévue le 23 avril, 2026 et à l'ordre du jour de la réunion du Conseil prévue le 13 mai, 2026.*