

Base de données sur les réseaux cyclables du Canada

Base de données sur les réseaux cyclables du Canada : rapport de données



Date de diffusion : le 30 juillet 2025



Statistique
Canada

Statistics
Canada

Canada

Comment obtenir d'autres renseignements

Pour toute demande de renseignements au sujet de ce produit ou sur l'ensemble des données et des services de Statistique Canada, visiter notre site Web à www.statcan.gc.ca.

Vous pouvez également communiquer avec nous par :

Courriel à infostats@statcan.gc.ca

Téléphone entre 8 h 30 et 16 h 30 du lundi au vendredi aux numéros suivants :

- | | |
|---|----------------|
| • Service de renseignements statistiques | 1-800-263-1136 |
| • Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants | 1-800-363-7629 |
| • Télécopieur | 1-514-283-9350 |

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle que les employés observent. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec Statistique Canada au numéro sans frais 1-800-263-1136. Les normes de service sont aussi publiées sur le site www.statcan.gc.ca sous « Contactez-nous » > « [Normes de service à la clientèle](#) ».

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population du Canada, les entreprises, les administrations et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques exactes et actuelles.

Publication autorisée par la ministre responsable de Statistique Canada

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par la ministre de l'Industrie, 2025

L'utilisation de la présente publication est assujettie aux modalités de l'[entente de licence ouverte](#) de Statistique Canada.

Une [version HTML](#) est aussi disponible.

This publication is also available in English.

Table des matières

Remerciements	4
Sommaire	4
Introduction.....	4
Collecte et traitement des données	7
Survol des données.....	8
Limites	9
Conclusions	10
Comment citer cet ensemble de données	10
Communiquez avec nous	10

Remerciements

La Base de données sur les réseaux cyclables du Canada est le fruit des efforts soutenus d'organisations qui produisent et tiennent à jour des données ouvertes, et de la collaboration d'organismes qui ont autorisé l'intégration de leurs données accessibles au public, ou directement fourni leurs données à des fins de publication sous la forme de données ouvertes. Nous remercions ces organisations de leur soutien et de leur contribution. Ces données ont été soutenues par Logement, infrastructures et collectivités Canada (LICC) et l'Agence de la santé publique du Canada (ASPC).

Sommaire

La [Base de données sur les réseaux cyclables du Canada](#) est un ensemble de données sur les aménagements cyclables au Canada compilées à partir de 75 sources de données municipales ouvertes. Les aménagements cyclables des municipalités y sont classés selon le [Système de classification du confort et de la sécurité des voies cyclables canadiennes \(Can-BICS\)](#). Ce rapport présente la méthodologie utilisée pour produire l'ensemble de données, les principaux résultats, les observations et les limites.

La diffusion relative à la Base de données sur les réseaux cyclables du Canada comprend ce qui suit :

1. un ensemble de données géospatiales représentant le réseau cyclable de 80 municipalités (GPKG);
2. un tableau sommaire indiquant la longueur des aménagements cyclables pour chaque municipalité (CSV);
3. un dictionnaire mettant en correspondance les classifications des aménagements municipaux et du système Can-BICS (CSV);
4. un fichier de métadonnées sur les sources de données (CSV);
5. un fichier de métadonnées sur les définitions des colonnes (CSV).

À l'échelle des 75 municipalités, 18,700 km d'aménagements cyclables ont été cartographiés et 12,470 km répondaient aux critères de classification du système Can-BICS. Les données pour 70 percent des municipalités ont été publiées en 2024, tandis que les données restantes ont été publiées entre 2018 et 2023.

La longueur totale de l'aménagement pour chaque type du système Can-BICS est indiquée dans le tableau 1. Les municipalités ayant les plus grands réseaux de voies cyclables très confortables sont Montréal (360 km), Vancouver (246 km), Edmonton (226 km) et Québec (190 km). Une ventilation complète de la longueur par municipalité pour chaque catégorie du système Can-BICS est présentée dans le fichier CSV du tableau de comparaison inclus dans le dossier de diffusion.

Tableau 1
Longueur de l'aménagement pour chaque type du système Can-BICS

Type d'aménagement	Niveau de confort et de sécurité	Longueur totale (km)	Pourcentage du total (%)
Piste cyclable sur chaussée	Élevé	1,090	6
Vélorue	Élevé	636	3
Piste cyclable en site propre	Élevé	683	4
Sentier polyvalent	Moyen	5,088	27
Bande cyclable peinte au sol	Faible	4,910	26
Sentier de gravier	Non-conformes	643	3
Voie partagée sur une rue locale	Non-conformes	3,819	20
Voie partagée sur une rue principale	Non-conformes	1,831	10
Infrastructure à confort élevé	...	2,409	13
Total	...	18,700	100

... n'ayant pas lieu de figurer

Introduction

Objectif

La Base de données sur les réseaux cyclables du Canada fournit un portrait actualisé de l'infrastructure cyclable au Canada; les données de 75 municipalités y sont compilées et classées selon le [Système de classification](#)

[du confort et de la sécurité des voies cyclables canadiennes \(Can-BICS\)](#). Cet ensemble de données permet d'analyser le réseau cyclable canadien au fil du temps et d'appuyer la prise de décisions fondées sur des données probantes relativement à l'infrastructure de transport actif.

Contexte

Cadre du système Can-BICS

Le cadre du système Can-BICS a été élaboré en 2019 dans le cadre d'un partenariat entre le laboratoire CHATR de Meghan Winters à l'Université Simon Fraser et l'Agence de la santé publique du Canada (ASPC) visant à classer les aménagements cyclables au Canada. Les catégories du système Can-BICS ont été établies au moyen d'un examen des guides nationaux de conception technique des transports, ainsi que de la littérature en santé publique en matière de sécurité et de préférences des usagers. Les commentaires reçus d'experts en santé publique et en ingénierie ont été intégrés dans la classification finale.

Le système Can-BICS permet de normaliser les aménagements cyclables en les classant selon huit types de voies cyclables et trois niveaux de confort et de sécurité (voir Tableau 2). Les voies cyclables très confortables sont confortables et sécuritaires pour la plupart des usagers. Il s'agit des pistes cyclables sur chaussée, des vélorues et des pistes cyclables asphaltées en site propre. Les voies cyclables moyennement confortables comprennent les sentiers polyvalents, qui sont partagés par les cyclistes et les piétons. Les voies cyclables peu confortables sont considérées comme des voies très stressantes et comprennent les bandes cyclables peintes au sol le long de routes achalandées. Les voies cyclables qui ne sont pas classées dans le système Can-BICS, mais qui ont été classées dans l'ensemble de données, comprennent les voies partagées (y compris le marquage de voies partagées) et les sentiers de gravier.

Autres ensembles de données sur les voies cyclables au Canada

En 2019, dans le cadre des travaux préliminaires sur le système Can-BICS, l'ASPC a classé les aménagements cyclables de 26 villes en utilisant les données municipales ouvertes, établissant ainsi une base de référence pour les analyses futures¹. En élargissant la portée géographique et en incorporant des données mises à jour, ce projet vise à soutenir les analyses longitudinales des réseaux cyclables municipaux au fil du temps.

Dans les travaux menés ensuite en 2022² et en 2024³ par le laboratoire CHATR de Meghan Winters, la classification du système Can-BICS a été appliquée aux données d'[OpenStreetMap](#) (OSM). Les auteurs ont trouvé environ 23 000 km d'aménagements cyclables au Canada qui répondaient aux normes du système Can-BICS. Les données d'OSM ont permis d'élargir la couverture à l'échelle du Canada. Toutefois, les ensembles de données municipales demeurent une source importante pour obtenir les plus récentes données déclarées par les municipalités et pour mesurer les changements apportés aux aménagements au fil du temps.

1. [Mesurer l'infrastructure cyclable au Canada.](#)

2. [Données nationales du système Can-BICS – Vue d'ensemble.](#)

3. [Ensemble de données des mesures du système Can-BICS \(2024\), élaboré par Colin Ferster et Meghan Winters \(Cities Health & Active Transportation Research Lab \[CHATR lab\]\).](#)

Tableau 2
Description des catégories du système Can-BICS

Aménagement	Description
Voies cyclables très confortables: confortables pour la plupart des usagers	
Piste cyclable sur chaussée	Piste cyclable située le long d'une emprise routière et réservée aux cyclistes. Elle est physiquement séparée des véhicules motorisés et du trottoir. La séparation par rapport à la circulation automobile doit inclure une barrière verticale (p. ex. terre-plein, bornes de protection, bacs à fleurs, arbres, aménagement paysager). La séparation avec le trottoir se fait par du mobilier urbain, une bordure ou une zone tampon paysagère. L'aménagement cyclable est au niveau de la rue, du trottoir, ou entre les deux.
Vélorue	Rue secondaire (rue à une seule voie, sans ligne médiane) que les vélos partagent avec les véhicules motorisés. Les mesures de modération de la circulation limitent la vitesse et le nombre de véhicules motorisés et réduisent la circulation de transit. Les mesures donnant la priorité aux vélos aident les cyclistes à traverser les rues en toute sécurité tout en réduisant le nombre d'arrêts et le temps d'attente. Ce type d'aménagement intègre des mesures destinées à accroître le confort des cyclistes, à savoir des surfaces lisses, l'éclairage des rues, des panneaux d'orientation, des marquages sur la chaussée et l'emploi de couleurs et de matériaux d'asphaltage uniformes.
Piste cyclable en site propre	Sentier asphalté hors route réservé aux cyclistes, situé dans un corridor indépendant à l'écart des routes. Ce type d'aménagement, qui peut être à sens unique ou dans les deux sens avec une ligne médiane, est généralement adjacent à un sentier piétonnier dont il est séparé par une ligne peinte au sol, une bordure ou une zone tampon paysagère.
Voies cyclables moyennement confortables : confortables pour certains usagers	
Sentier polyvalent	Sentier asphalté à deux sens partagé par les cyclistes, les piétons et d'autres usagers (p. ex. personnes en patins à roues alignées ou en planche à roulettes). Ce type d'aménagement est situé dans un corridor indépendant à l'écart des routes ou le long d'une chaussée avec une séparation physique par rapport aux véhicules motorisés (au lieu d'un trottoir).
Voies cyclables peu confortables : confortables pour peu d'usagers	
Bande cyclable peinte au sol	Voie peinte au sol sur une route achalandée et identifiée par des pictogrammes de vélo et des losanges indiquant qu'elle est réservée aux cyclistes. La voie, qui est située entre une voie de circulation et la bordure de la route, peut être séparée ou non des véhicules motorisés par des hachures diagonales ou des chevrons. Ces bandes cyclables englobent les voies cyclables facultatives (signalées par des lignes pointillées) situées le long des routes trop étroites pour l'aménagement d'espaces séparés pour les vélos et les véhicules motorisés ainsi que les accotements asphaltés accessibles aux vélos (signalés par une ligne continue et soit des panneaux de voie cyclable, soit des pictogrammes de vélo au sol) sur les routes sans bordures.
Voies cyclables non conformes : non classées dans le système Can-BICS	
Voie partagée sur une rue principale	Une voie de la rue principale partagée par des personnes à vélo et en voiture qui sont côte à côte ou qui se suivent (c.-à-d. une seule file). La signalisation pour les cyclistes ou le marquage sur la chaussée (p. ex. marquage de voie partagée) indiquent aux automobilistes que des cyclistes peuvent être présents et guident leur positionnement latéral sur la voie.
Voie partagée sur une rue locale	Une rue locale partagée avec une signalisation pour les voies cyclables ou un marquage sur la chaussée. La rue ne dispose pas d'éléments de modération ou de déviation de la circulation nécessaires pour réduire le volume et la vitesse du trafic automobile, ni de dispositifs de traversée adaptés aux vélos aux principales intersections.
Sentier de gravier	Un sentier non pavé pour la marche, le cyclisme et le roulage limité. Le sentier est recouvert de gravier, de terre, de copeaux de bois ou d'autres agrégats. Comprend les sentiers de randonnée pédestre et de vélo de montagne, les sentiers sauvages informels et les trottoirs (y compris ceux pavés) où les vélos sont autorisés.

Source : Système de classification Can-BICS : guide complémentaire, disponible à l'adresse suivante : <https://chatrlab.ca/projects/>.

Collecte et traitement des données

Sources de données

Plus de 170 portails de données ouvertes et sites Web de municipalités au Canada ont été évalués aux fins de collecte de données sur les réseaux cyclables. La recherche initiale a été effectuée à partir d'une liste des 100 plus grandes villes du Canada selon la population, puis étendue pour inclure les villes et les villages ayant une plus faible population. Les municipalités disposant de données sur les aménagements cyclables dans des formats géospatiaux ont été incluses, tandis que les renseignements sur les réseaux cyclables contenus dans des images statiques ou des fichiers PDF n'ont pas été inclus. La collecte des données s'est déroulée de novembre 2023 à février 2024. L'année de publication des ensembles de données se situe entre 2018 et 2024. Vous trouverez de plus amples renseignements sur les sources de données dans le fichier CSV des sources de données joint au dossier de diffusion.

Classification des aménagements à l'aide système Can-BICS

La reclassification des données à l'aide du système Can-BICS a nécessité l'interprétation de la convention d'appellation propre à chaque fournisseur et une vérification, dans la mesure du possible, au moyen de [Google Street View](#). Ce processus manuel intensif visait à interpréter les nuances des définitions des aménagements cyclables de chaque municipalité.

Au total, 317 noms différents ont été utilisés pour décrire les types de voies cyclables dans les municipalités. Ces noms ont été condensés en huit catégories d'aménagements selon le système Can-BICS, comme indiqué dans le Tableau 2. Le fichier CSV du dictionnaire de données inclus dans le dossier de diffusion comprend des renseignements complets sur la conversion des noms des municipalités en noms du système Can-BICS.

Après avoir effectué la classification initiale des aménagements cyclables en se fondant uniquement sur les désignations et les descriptions écrites seulement, les tronçons de voies pour chaque municipalité ont été inspectés manuellement à l'aide de Google Street View et des images satellites à plusieurs endroits pour vérifier la catégorisation selon le système Can-BICS. À chaque inspection, si une image de Google Street View plus récente que la date de publication des données a été trouvée, elle a été utilisée pour vérifier la désignation dans le système Can-BICS. Dans chacun de ces cas, un lien vers l'URL de Google Street View a été ajouté au fichier CSV du dictionnaire de données pour faciliter les révisions futures des données. Au total, des liens ont été trouvés pour 358 des 514 tronçons. Cette validation de la classification a permis de s'assurer que les aménagements cyclables étaient classés conformément aux définitions du système Can-BICS.

La classification des données n'était pas parfaite, et certains problèmes connus sont présentés dans la section 4 Limites.

Traitement des données

Filtrage

Un filtrage de base a été réalisé à l'aide des colonnes de classification et d'état, lorsqu'elles figuraient dans les sources de données. Les aménagements non cyclables, comme les sentiers pédestres seulement, ont été supprimés, tout comme les aménagements mis hors service ou proposés pour l'avenir. De même, les lignes vides et les données en double ont également été supprimées.

Attribution des données à des régions spatiales

Sur le plan spatial, les données ont été attribuées à une subdivision de recensement (SDR) et à une région métropolitaine de recensement (RMR), en fonction des régions géographiques du Recensement de 2021, en utilisant le point médian de chaque tronçon de voie. Une SDR est une municipalité ou une région qui est considérée comme équivalant à une municipalité à des fins statistiques.

Calcul de distance et projection géographique

Pour calculer la distance de chaque tronçon de voie, on a utilisé le centroïde de chaque tronçon pour déterminer la projection universelle transverse de Mercator (UTM) appropriée. Cette distance a ensuite été calculée après avoir converti chaque tronçon à la projection UTM appropriée. Après le calcul, les données ont été projetées vers le système de coordonnées de référence NAD83/Lambert de Statistique Canada.

Nettoyage

Toutes les données sources, y compris les colonnes de classification, ont été laissées telles quelles. La variable du type de surface, si elle était incluse, a été normalisée en surface pavée ou non pavée. Lorsque les données sur la largeur de la voie étaient accessibles, elles ont été converties en une unité standard en mètres.

Validation

Les données ont fait l'objet de plusieurs séries de validation. Tout d'abord, des vérifications internes ont consisté en la recherche d'images de Google Street View pour au moins un tronçon de chaque classification de voie pour chaque municipalité, comme décrit à la section précédente. La validation géographique a permis de s'assurer que les données se trouvaient dans les limites spatiales du Canada et d'éliminer les doublons géométriques. Les données ont été validées par rapport à l'ensemble de données de 2019 de l'ASPC à des fins de comparaison.

Enfin, les données ont été examinées par plusieurs équipes externes, dont l'équipe initiale de l'ensemble de données de 2019 de l'ASPC, des membres du laboratoire CHART et des équipes de Logement, Infrastructures et Collectivités Canada. À la suite de ces consultations, plusieurs cas limites de classification des aménagements ont été révisés.

Survol des données

Couverture géographique

Les données sur les aménagements cyclables couvrent 158 subdivisions de recensement (SDR) à l'échelle du Canada. Les provinces comptant le plus grand nombre de SDR couvertes étaient la Colombie-Britannique, l'Ontario et le Québec. Une ventilation complète de la couverture par province est présentée dans le Tableau 3. Il convient de noter que, puisque la portée des données n'est pas exhaustive, le pourcentage de la population couverte ne correspond pas au pourcentage de la population ayant accès à des aménagements cyclables dans chaque province. Il se peut que des municipalités aient des aménagements cyclables, mais qu'elles n'aient pas rendu leurs données accessibles au moyen d'un portail de données ouvertes.

Tableau 3
Nombre de fournisseurs de données par province et territoire

Province ou territoire	Nombre de fournisseurs de données
Terre-Neuve-et-Labrador	1
Île-du-Prince-Édouard	1
Nouvelle-Écosse	1
Nouveau-Brunswick	3
Québec	14
Ontario	27
Manitoba	1
Saskatchewan	2
Alberta	2
Colombie-Britannique	21
Yukon	1
Territoires du Nord-Ouest	1
Nunavut	0
Total-Canada	75

Vue d'ensemble nationale

À l'échelle de 80 municipalités, 18,700 km d'aménagements cyclables ont été cartographiés et 12,470 km répondaient aux critères de classification du système Can-BICS. Les types d'aménagements Can-BICS les plus courants étaient les sentiers polyvalents, qui représentaient 27 % des aménagements cyclables déclarés, suivis des bandes cyclables peintes au sol (26 %). Les catégories les moins courantes étaient les vélorues (3 %) et les pistes cyclables en site propre (4 %). Au total, les voies cyclables très confortables représentaient 13 % de l'ensemble des aménagements (voir Tableau 2. Description des catégories du système Can-BICS).

Comparaison entre les municipalités

Les municipalités ayant les plus grands réseaux de voies cyclables très confortables (pistes cyclables sur chaussée, pistes cyclables en site propre et vélorues) étaient Montréal (360 km), Vancouver (246 km), Edmonton (226 km), Québec (190 km) et Oakville (121 km).

Après rajustement pour tenir compte de la population, les municipalités affichant les plus grands nombres de kilomètres de voies cyclables très confortables pour 100 000 habitants étaient Senneville (RMR de Montréal, 751 km pour 100 000 habitants), Sainte-Anne-de-Bellevue (RMR de Montréal, 162 km pour 100 000 habitants) et Baie-D'Urfé (RMR de Montréal, 117 km pour 100 000 habitants). Parmi les grands centres urbains, les SDR de Sherbrooke (63 km), de Victoria (38 km) et de Vancouver (37 km) affichaient les plus grands nombres de kilomètres de voies cyclables très confortables pour 100 000 habitants.

Autres variables

Les ensembles de données sources comprenaient parfois des variables supplémentaires, autres que les catégories d'aménagements. Les plus courantes étaient le type de matériau de surface (variable présente dans 20 de 75 des ensembles de données) et la largeur des voies (variable présente dans 9 de 75 des ensembles de données). Deux municipalités ont fourni des renseignements secondaires sur le type de barrière utilisé pour séparer les voies cyclables de la circulation automobile (p. ex. poteaux flexibles, bornes en béton et bordures).

Limites

Disponibilité des données ouvertes

La Base de données sur les réseaux cyclables du Canada n'offre pas une couverture exhaustive des aménagements cyclables du Canada, puisqu'il comprend les données ouvertes accessibles au moyen des portails des municipalités. Ces données peuvent être complétées par d'autres sources de données, comme OpenStreetMap, pour offrir une couverture plus large à l'échelle du Canada.

Les offres de données ouvertes ont considérablement augmenté au Canada au cours des cinq dernières années, ce qui a entraîné l'ajout de 49 nouvelles sources de données municipales depuis les travaux initiaux effectués par l'ASPC en 2019. Toutefois, la disponibilité des données ouvertes variait d'une province à l'autre, l'Ontario, la Colombie-Britannique et le Québec ayant le plus grand nombre de fournisseurs.

L'utilisation de données ouvertes a comporté certains défis. En effet, l'exploration de données pour rechercher des portails de données ouvertes prend du temps et les portails ne présentent pas tous la même facilité d'utilisation. Les municipalités utilisent une variété de termes pour désigner leur ensemble de données sur les aménagements cyclables, et il a fallu de nombreuses recherches pour les trouver (p. ex. voies cyclables, réseau cyclable, bandes cyclables, transport actif, infrastructure cyclable, etc.)

Difficultés à appliquer la classification aux données municipales

Dans l'ensemble, les catégories du système Can-BICS correspondent bien aux termes utilisés par les municipalités et permettent de distinguer les aménagements peu sécuritaires et peu confortables des aménagements très sécuritaires et très confortables. Toutefois, la conversion des classifications municipales aux classifications Can-BICS a présenté certains défis, car les définitions municipales ne correspondaient pas toujours parfaitement à celles de Can-BICS. Certains problèmes identifiés sont abordés dans la section suivante.

Voies cyclables sur les rues locales

Les vélo-rues peuvent être sous-représentées dans notre classification des données municipales. Des villes comme Montréal étaient connues pour avoir des infrastructures qui satisfaisaient les exigences pour les vélo-rues, mais les données ne permettaient pas de les distinguer des bandes cyclables peintes au sol ou des voies partagées sur une rue principale. Par conséquent, certaines routes ont probablement été mal classées en tant que voies partagées sur une rue principale ou bandes cyclables peintes au sol plutôt que vélo-rues.

Dans d'autres villes, des étiquettes telles que «voies vertes de quartier» étaient présentes, mais après inspection des images récentes de Google Street View, il n'était pas clair si les mesures de modération de la circulation, la signalisation ou les conditions de traversée sécuritaire pour les vélo-rues étaient respectées. L'analyse pourrait être améliorée en utilisant d'autres sources de données comme Open Street Map pour identifier les vitesses de circulation et la présence de mesures de modération du trafic.

Pistes cyclables et voies cyclables

Les termes piste cyclable sur chaussée et piste cyclable en site propre ont été fusionnés par certaines municipalités pour décrire des infrastructures cyclables protégées du trafic véhiculaire, qu'elles soient sur la chaussée ou en dehors. Pour certaines villes, comme Québec, les deux étaient placées sous la même catégorie. Les chiffres entre ces variables peuvent changer avec des travaux supplémentaires, mais la longueur totale de l'infrastructure à confort élevé ne serait pas affectée par cette distinction.

De plus, les pistes cyclables en site propre peuvent être sous-représentées puisque dans certains cas, les définitions municipales fusionnaient les sentiers de gravier avec les pistes cyclables en site propre. Dans ces cas, la catégorie voies cyclables peu confortables a été utilisée. Une inspection plus approfondie des matériaux de surface, lorsque disponibles, pourrait aider à une identification améliorée.

Conclusions

La mise en correspondance des voies cyclables du Canada à l'aide d'un seul système de classification comme le système Can-BICS peut aider les municipalités et les organismes fédéraux à offrir aux Canadiens un accès à une infrastructure de transport actif sûre et équitable. Cela permet de donner la priorité aux voies sécuritaires et confortables. L'étendue du réseau d'une ville peut changer de manière significative lorsqu'on le regarde sous l'angle des aménagements très confortables et peu confortables.

Les données sur les réseaux cyclables étant de plus en plus souvent rendues publiques, la compilation régulière des ensembles de données disponibles permet une meilleure compréhension de l'évolution de l'infrastructure cyclable au fil du temps. L'équipe du Laboratoire de données urbaines examinera plus en détail la possibilité de consulter les municipalités pour déterminer si un système plus vaste comme le système Can-BICS pourrait permettre de répondre aux besoins individuels en matière de classification. L'infrastructure cyclable est un domaine dynamique de données ouvertes, qui présente de nombreuses possibilités d'analyse des types d'aménagements et de leur utilisation.

Comment citer cet ensemble de données

Statistique Canada. (2025). La Base de données sur les réseaux cyclables du Canada. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/23-26-0004/232600042024001-fra.htm>.

Communiquez avec nous

Pour toute question, correction ou omission, veuillez communiquer avec nous à l'adresse statcan.lode-ecdo.statcan@statcan.gc.ca. Veuillez inclure le titre de la base de données ouverte dans l'objet du courriel.