VILLE DE ST. THOMAS

RÈGLEMENT ADMINISTRATIF Nº 36-2019

Règlement administratif visant à réglementer l'utilisation des terrains et la construction, l'implantation ou l'utilisation de bâtiments ou de structures dans les limites de la Ville, sur des terrains adjacents ou situés à proximité de l'aéroport municipal de St. Thomas, afin d'assurer la compatibilité avec les opérations et la sécurité de l'exploitation de l'aéroport.

ATTENDU QUE la Ville a conclu un accord avec Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministère des Transports, conformément à l'article 5.81 de la *Loi sur l'aéronautique*, L.R.C., 1985, ch. A-2;

ATTENDU QUE la Ville a le pouvoir d'adopter des règlements administratifs régissant l'utilisation des terres dans la ville de St. Thomas, conformément à l'article 34 de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, L.R.O. 1990, ch. P.13;

ATTENDU QUE la Ville souhaite réglementer, de la même manière et dans la même mesure qu'elle est habilitée à réglementer l'utilisation des terrains qui relèvent de sa compétence, l'utilisation des terrains adjacents ou situés à proximité de l'aéroport afin de s'assurer que l'utilisation des terrains n'est pas incompatible avec l'exploitation sécuritaire d'un aéroport ou d'un aéronef;

ATTENDU QUE le règlement administratif, qui relève du gouvernement fédéral, est assujetti aux lois fédérales, notamment la *Loi sur les textes réglementaires* (L.R.C. 1985, ch. S-22) et la *Loi sur les langues officielles* (L.R.C. [1985), ch. 31 [4e supp.]) et les règlements connexes;

ATTENDU QUE le ministre fédéral a autorisé la Ville, en vertu de l'article 5.81 de la *Loi sur l'aéronautique*, à réglementer, de la même manière et dans la même mesure qu'elle est habilitée à réglementer l'utilisation des terrains qui relèvent de sa compétence, conformément à l'article 34 de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, L.R.O. 1990, ch. P.13, l'utilisation des terrains adjacents ou situés à proximité d'un aéroport ou d'un site aéroportuaire qui ne sont pas assujettis aux règlements pris en vertu du paragraphe 5.4(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, afin de s'assurer que ladite utilisation n'est pas incompatible avec l'exploitation sécuritaire d'un aéroport ou des aéronefs;

ATTENDU QUE le Conseil a annoncé son intention d'examiner les dispositions du présent règlement administratif en vertu de l'article 34 de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, L.R.O. 1990, ch. P.13 et Règl. de l'Ont. 545/06;

ATTENDU QUE des copies du présent règlement administratif et des documents connexes ont été mises à la disposition du public pour consultation au bureau du secrétaire de mairie, comme l'exige la Loi;

ET ATTENDU QU'une réunion publique a été tenue par le Conseil, comme l'exige l'article 34 de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, L.R.O. 1990, ch. P.13 et Règl. de l'Ont. 545/06;

LE CONSEIL DE LA CORPORATION DE LA VILLE DE ST. THOMAS ADOPTE LE RÈGLEMENT SUIVANT :

1.0 Titre abrégé

1.1 Le présent règlement administratif peut être appelé le Règlement de zonage de l'aéroport.

2.0 Définitions

2.1 **« Loi »** désigne la *Loi sur l'aménagement du territoire*, L.R.O. de 1990, chap. P.13, telle que modifiée ou remplacée de temps à autre;

2.2 **« Accord »** désigne l'accord conclu entre la Ville et Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministère des Transports, conformément à l'article 5.81 de la *Loi sur l'aéronautique*, L.R.C., 1985, ch. A-2;

2.3 **« Aéroport »** ou **« terres appartenant à l'aéroport »** désigne l'aéroport municipal de St. Thomas situé dans la municipalité de Central Elgin, dans la province de l'Ontario, qui est défini plus en détail à l'annexe « D »;

2.4 **« Gestionnaire de l'aéroport »** désigne le fonctionnaire de la Ville qui est responsable de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport, ou son délégué;

2.5 **« Aire de protection du zonage de l'aéroport »** désigne la zone illustrée à la figure 1, Plan de référence (annexe « C »), assujettie au règlement de zonage de l'aéroport municipal de St. Thomas qui fait partie de la ville de St. Thomas et de la municipalité de Central Elgin;

2.6 **« Point de référence de l'aéroport »** désigne le point décrit à la partie I de l'annexe « A »;

2.7 **« Surfaces d'approche »** désigne les plans inclinés imaginaires plus particulièrement décrits à la partie II de l'annexe « A »;

2.8 **« Autorité approbatrice »** désigne le Conseil, pour les modifications au présent règlement administratif, et le Comité d'ajustement, pour les modifications mineures du présent règlement administratif;

2.9 **« Bâtiment »** désigne tout bâtiment ou structure défini ou désigné en vertu de la *Loi de 1992 sur le Code du bâtiment de l'Ontario*, L.O. 1992, ch. 23;

2.10 **« Agent d'application des règlements municipaux »** désigne la personne nommée au poste d'agent d'application des règlements administratifs en vertu des règlements administratifs 92-2015, 129-2015,113-2013 de la ville de St. Thomas, tels que modifiés ou remplacés de temps à autre;

2.11 **« Chef du service des bâtiments, inspecteurs »** désigne le chef et les inspecteurs du service des bâtiments nommés par la Ville en vertu du paragraphe 3(2) de la *Loi de 1992 sur le Code du bâtiment de l'Ontario*, L.O. 1992, c.23;

2.12 **« Ville »** désigne la corporation de la ville de St. Thomas ou, selon le contexte, le secteur situé à l'intérieur des limites de la ville;

2.13 **« Conseil »** désigne le conseil de la ville;

2.14 **« Végétation »** désigne tout arbre ou arbuste;

2.15 **« Surface extérieure »** désigne une surface imaginaire située au-dessus et à proximité immédiate de l'aéroport, décrite plus en détail à la partie III de l'annexe « A »;

2.16 **« Installation de gestion des eaux pluviales »** désigne une installation de traitement de la qualité et/ou de la quantité des eaux pluviales;

2.17 **« Surface de bande »** désigne une surface associée à une piste de l'aéroport, actuelle ou future, prévue pour le décollage et l'atterrissage d'aéronefs dans une direction particulière, décrite plus en détail à la partie IV de l'annexe « A »;

2.18 **« Surface de transition »** désigne un plan incliné imaginaire, décrit plus en détail à la partie V de l'annexe « A »;

2.19 **« Zone de péril faunique »** désigne une zone située à proximité immédiate de l'aéroport et décrite à la partie VII de l'annexe « A »;

2.20 **« Plan(s) de zonage »** désigne le ou les plans de zonage figurant à l'annexe « C », Plan(s) de l'aéroport municipal de St. Thomas pour les terrains assujettis au règlement de zonage;

3.0 DEMANDE

Le présent règlement administratif s'applique à tous les terrains de la ville, y compris les emprises routières publiques qui sont adjacentes à la zone de protection de zonage de l'aéroport ou à proximité de celle-ci, ou directement sous une surface d'approche, une surface extérieure, une surface de bande ou une surface de transition.

4.0 OBJET

Le règlement de zonage de l'aéroport a pour objet d'interdire, de réglementer et de contrôler l'utilisation des terrains et la construction, la localisation ou l'usage de bâtiments ou de structures adjacents ou situés à proximité de l'aéroport municipal de St. Thomas afin de s'assurer que l'utilisation des terrains et la construction, la localisation ou l'utilisation de bâtiments ou de structures ne sont pas incompatibles avec l'exploitation sécuritaire d'un aéroport ou d'un aéronef.

5.0 RESTRICTIONS DE CONSTRUCTION

Il est interdit, sur tout terrain auquel s'applique le présent règlement administratif, de placer, d'ériger ou de construire ou de permettre que soit implanté, érigé ou construit, un bâtiment, un aménagement, un ouvrage ou un objet, ou un rajout à ceux-ci, dont une partie serait plus élevée, à l'endroit où elle se trouve, que l'une quelconque des surfaces suivantes :

a) surface d'approche;

b) surface extérieure;

c) surface de transition.

6.0 BROUILLAGE DES COMMUNICATIONS

Il est interdit d'utiliser ou d'aménager, ou de permettre que soit utilisé ou aménagé, un terrain situé dans les limites de la surface extérieure d'une manière susceptible de causer un brouillage ou des interférences dans les signaux ou les communications avec les aéronefs ou les installations contenant des équipements destinés à fournir des services liés à l'aéronautique.

7.0 VÉGÉTATION

Le propriétaire ou le locataire d'un terrain visé par le présent règlement administratif doit contrôler la croissance des éléments de végétation se trouvant sur celui-ci de sorte que ces éléments ne dépassent jamais, à l'endroit où ils se trouvent, la hauteur de l'une quelconque des surfaces visées à la partie 5.

8.0 PÉRIL FAUNIQUE

a) Il est interdit d'utiliser ou de laisser utiliser des terres pour des activités ou usages qui attirent des animaux sauvages, en particulier des oiseaux, susceptibles de créer un danger pour la sécurité aérienne.

b) Nonobstant le paragraphe 8 a), la Ville peut autoriser l'utilisation de l'un ou l'autre des terrains comme emplacement d'une installation de gestion des eaux pluviales.

9.0 UTILISATIONS NON CONFORMES

9.1 Le présent règlement administratif n'empêchera pas l'utilisation d'un terrain, d'un bâtiment ou d'une structure à toute fin interdite par le règlement si ce terrain, cet immeuble ou cette structure étaient légalement utilisés à cette fin le jour de l'adoption du règlement, pourvu qu'ils continuent d'être utilisés à cette fin; il n'empêchera pas non plus la construction ou l'utilisation à des fins interdites par le règlement de tout bâtiment ou ouvrage pour lequel un permis a été délivré en vertu du paragraphe 8(1) de la *Loi de 1992 sur le Code du bâtiment*, tel que modifié, avant le jour de l'adoption du règlement, pourvu que le bâtiment ou la structure qui a été érigé soit utilisé et continue d'être utilisé aux fins pour lesquelles il a été érigé et que le permis en question n'ait pas été révoqué en vertu du paragraphe 8(10) de ladite loi, L.R.O. 1990, ch. P.13, art. 34 (9); 2009, ch. 33, annexe. 21, par. 10 (1).

9.2 Sous réserve de l'article 9, les éléments ci-dessous peuvent se poursuivre à la date d'entrée en vigueur du présent règlement administratif, pour autant que tout permis, licence ou autre autorisation exigé ait été accordé avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement administratif :

a) toute partie de la végétation qui pénètre une surface d'approche, une surface extérieure, une surface de bande ou une surface de transition;

b) toute interférence électronique qui brouille les communications avec les aéronefs ou les signaux des installations servant à fournir des services liés à l'aéronautique;

c) l'utilisation de terrains, de bâtiments ou de structures qui attirent la faune et qui peuvent constituer un danger pour la sécurité aérienne.

9.3 Toute utilisation comportant :

a) des bâtiments non conformes;

b) des éléments de végétation visés à l'alinéa 9.2a);

c) des interférences électroniques visées à l'alinéa 9.2b);

d) des utilisations de terrains, de bâtiments ou de structures qui attirent la faune et qui peuvent constituer un danger pour la sécurité aérienne visé à l'alinéa 9.2c),

est réputée être une utilisation non conforme ou comportant des bâtiments non conformes, selon le cas, et ne peut se poursuivre que de la manière et dans la mesure où ladite utilisation non conforme et lesdits bâtiments non conformes sont autorisés en vertu d'un *règlement de zonage de la ville de St. Thomas* et de la Loi.

10.0 MODIFICATION DE ZONAGE OU RECTIFICATION MINEURE

10.1 Une modification ou une rectification mineure, en vertu de la Loi, du présent règlement administratif peut être accordée si l'autorité approbatrice de la modification ou rectification mineure détermine que la demande ne serait pas incompatible avec l'exploitation sécuritaire de l'aéroport ou d'un aéronef. Avant d'accorder une modification ou une rectification mineure au présent règlement administratif, l'autorité approbatrice peut, à sa discrétion, consulter le ministre des Transports, comme le permet l'article 3 de l'Accord.

10.2 Le demandeur d'une modification ou d'une rectification mineure peut être tenu d'entreprendre une évaluation aéronautique, conformément aux normes approuvées de l'industrie, afin de rendre une décision conforme au paragraphe 10.1.

11.0 FONCTIONS ET POUVOIRS ADMINISTRATIFS

11.1 Il incombe à la Ville d'appliquer et d'exécuter le présent règlement administratif et, pour ce faire, elle a le pouvoir de créer ou de diffuser des formulaires, des procédures, des protocoles, des exigences et des directives relatifs à l'application du présent règlement administratif.

11.2 La Ville peut, à sa seule discrétion, déléguer tout ou partie des responsabilités, fonctions et pouvoirs découlant du présent règlement administratif à tout employé de la Ville, notamment le chef du service des bâtiments.

12.0 ACCÈS ET INSPECTION

Un agent de l'autorité nommé par la Ville peut, en vertu de la Loi, pénétrer sur toute propriété visée par le présent règlement administratif pour effectuer une inspection en vue de déterminer la conformité aux dispositions dudit règlement.

13.0 INFRACTIONS ET PÉNALITÉS

13.1 Contraventions et pénalités

Quiconque :

(a) contrevient à l'une ou l'autre des dispositions du présent règlement administratif,

(b) est le propriétaire de tout terrain utilisé ou de tout bâtiment ou ouvrage construit, modifié, agrandi ou utilisé en contravention du présent règlement administratif,

(c) cause ou permet l'utilisation d'un terrain ou d'un bâtiment ou d'une structure construit, modifié, agrandi ou utilisé en contravention du présent règlement administratif,

(d) est l'occupant ou le propriétaire de tout terrain utilisé ou de tout bâtiment ou ouvrage construit, modifié, agrandi ou utilisé en contravention du présent règlement administratif,

commet une infraction et encourt sur déclaration de culpabilité par procédure,

(i) pour une première déclaration de culpabilité, une amende maximale de 20 000 $,

(ii) pour une déclaration de culpabilité subséquente, une amende maximale de 10 000 $ pour chaque jour complet ou partiel au cours duquel la contravention

(i) s'est poursuivie après la date de la première déclaration de culpabilité;

s'il s'agit d'une société reconnue coupable en vertu du présent paragraphe 13.1, la peine maximale pouvant être imposée sera :

(ii) pour une première déclaration de culpabilité, une amende maximale de 50 000 $;

(iv) pour une déclaration de culpabilité subséquente, une amende maximale de 25 000 $ pour chaque jour complet ou partiel au cours duquel la contravention s'est poursuivie après la première déclaration de culpabilité de la société.

13.2 Ordonnance d'interdiction

Lorsqu'une déclaration de culpabilité est prononcée en vertu du paragraphe 13.1, en plus de toute autre réparation ou sanction prévue par la loi, le tribunal saisi de la déclaration de culpabilité et tout tribunal compétent par la suite peuvent rendre une ordonnance interdisant la continuation ou la répétition de l'infraction par la personne déclarée coupable.

14.0 Autres mesures

Aucune disposition du présent règlement administratif n'empêche la Ville de prendre toute autre mesure légale nécessaire pour éviter une violation du présent règlement administratif, ou y apporter réparation.

15.0 Annexes

Les annexes « A », « B », « C » et « D » jointes au présent règlement administratif font partie intégrante du règlement.

16.0 Entrée en vigueur

Le présent règlement administratif entre en vigueur au début du jour de son adoption.

Première et deuxième LECTURES ce 8 jour d'avril 2019

Troisième LECTURE et ADOPTION FINALE ce 8 jour d'avril 2019

Maria Konefal

Maria Konefal, greffière

Joe Preston, maire

ANNEXE « A »

PRÉAMBULE

Dans le présent règlement administratif :

a) toutes les coordonnées sont exprimées en mètres (m) et renvoient au Système de référence nord-américain de 1883 (NAD83) Zone UTM 17N (SCRS);

b) toutes les valeurs d'élévation sont exprimées en mètres (m) et sont basées sur le Système canadien de référence altimétrique de 1928 (CGVD28), par rapport au niveau moyen de la mer. Ajustement de 1978 pour le Sud de l'Ontario.

ANNEXE « A »

PARTIE I – POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT

Le point de référence de l'aéroport est situé à l'endroit suivant :

Coordonnées géodésiques	N 4735165.20 E 491086.35	
Coordonnées géographiques[1]	N 42° 46' 08,2797"	W 81° 06' 32,2251"
Élévation	235,16 mètres au-dessus du niveau moyen de la mer (AMSL)	

et figure sur la feuille 14 de l'annexe D.

L'altitude assignée de 235,16 mètres au point de référence de l'aéroport est établie par rapport à l'altitude géodésique de l'extrémité de la surface de la bande la plus proche du seuil de la piste 03.

1 Les coordonnées géographiques sont données en degrés, minutes et secondes pour la latitude et la longitude.

ANNEXE « A »

PARTIE II – SURFACES D'APPROCHE

Les surfaces d'approche sont des plans imaginaires dans le prolongement de chacune des extrémités des surfaces de bande associées aux pistes 03-21, 15-33 et 09-27, et sont décrites comme suit :

a) Un plan imaginaire attenant à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche de la piste ***09*** à l'altitude assignée de ***237,40 m,*** s'élevant à raison de 1 m (UN) dans le sens vertical pour 50 m (CINQUANTE) parcourus dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire perpendiculaire au prolongement de l'axe de la surface de bande, éloignée de 15 000 m (QUINZE MILLE) dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m (DEUX MILLE QUATRE CENTS) du prolongement de l'axe de la surface de bande et à 300 (TROIS CENTS) m au-dessus de l'élévation assignée à l'extrémité de la surface de bande associée à ladite approche de la piste ***09***.

b) Un plan imaginaire attenant à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche de la piste ***27*** à l'altitude assignée de ***235,64 m,*** s'élevant à raison de 1 m (UN) dans le sens vertical pour 50 m (CINQUANTE) parcourus dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire perpendiculaire au prolongement de l'axe de la surface de bande, à 15 000 m (QUINZE MILLE) dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m (DEUX MILLE QUATRE CENTS) du prolongement de l'axe de la surface de bande et à 300 m (TROIS CENTS) au-dessus de l'altitude assignée à l'extrémité de la surface de bande associée à ladite approche de la piste ***27***.

c) Un plan imaginaire attenant à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche de la piste **15** à l'altitude assignée de **236,24** m, s'élevant à raison de 1 m (UN) dans le sens vertical pour 30 m (TRENTE) parcourus dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire perpendiculaire au prolongement de l'axe de la surface de bande, à 2 500 m (DEUX MILLE CINQ CENTS) dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 295 m (DEUX CENT QUATRE-VINGT-QUINZE) du prolongement de l'axe de la surface de bande et à 83,33 m (QUATRE-VINGT-TROIS VIRGULE TROIS TROIS) au-dessus de l'élévation assignée à l'extrémité de la surface de bande associée à ladite approche de la piste ***15***.

d) Un plan imaginaire attenant à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche de la piste ***33*** à l'altitude assignée de **235,17** m, s'élevant à raison de 1 m (UN) dans le sens vertical pour 30 m (TRENTE) parcourus dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire perpendiculaire au prolongement de l'axe de la surface de bande, à 2 500 m (DEUX MILLE CINQ CENTS) m dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 295 m (DEUX CENT QUATRE-VINGT-QUINZE) du prolongement de l'axe de la surface de bande et à 83,33 m (QUATRE-VINGT-TROIS VIRGULE

TROIS TROIS) au-dessus de l'élévation assignée à l'extrémité de la surface de bande associée à ladite approche de la piste ***33***.

e) Un plan imaginaire attenant à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche de la piste ***03*** à l'altitude assignée de **235,16** m, s'élevant à raison de 1 m (UN) dans le sens vertical pour 20 m (VINGT) dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire perpendiculaire au prolongement de l'axe de la surface de bande, à 2 500 m (DEUX MILLE CINQ CENTS) parcourus dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 280 m (DEUX CENT QUATRE-VINGTS) du prolongement de l'axe de la surface de bande et à 125 m (CENT VINGT-CINQ) au-dessus de l'élévation assignée à l'extrémité de la surface de bande associée à ladite approche de la piste ***03***.

f) Un plan imaginaire attenant à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche de la piste ***21*** à l'altitude assignée de ***235,46 m,*** s'élevant à raison de 1 m (UN) dans le sens vertical pour 20 m (VINGT) parcourus dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire perpendiculaire au prolongement de l'axe de la surface de bande, à 2 500 m (DEUX MILLE CINQ CENTS) dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 280 m (DEUX CENT QUATRE-VINGTS) du prolongement de l'axe de la surface de bande et à 125 m (CENT VINGT-CINQ) au-dessus de l'élévation assignée à l'extrémité de la surface de bande associée à ladite approche de la piste ***21***.

L'altitude d'une surface d'approche en tout point est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe longitudinal de cette surface d'approche. L'altitude de l'axe longitudinal d'une surface d'approche est calculée à partir de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande et augmente aux taux constants énoncés dans la présente.

ANNEXE « A »

PARTIE III – SURFACE EXTÉRIEURE

La surface extérieure, comme le montre l'annexe C du plan de zonage, est une surface imaginaire en forme de cercle dont le centre est situé à chaque seuil de piste existant ou futur, avec un rayon de 4 000 m (QUATRE MILLE). Les surfaces imaginaires en forme de cercle sont ensuite raccordées aux points d'alignement. Elle est située à une altitude constante de 45 m (QUARANTE-CINQ) au-dessus du point de référence de l'aéroport et de 280,16 m au-dessus du niveau de la mer, aux coordonnées Nord 4735165,20 et Est 491086,35, mais là où cette altitude placerait la surface extérieure à une altitude inférieure à 9 m (NEUF) au-dessus du sol, la surface extérieure sera maintenue à 9 m (NEUF) au-dessus du sol.

ANNEXE « A »

PARTIE IV – BANDES DE PISTE

La surface de bande associée à la piste 09-27 est décrite comme suit :

a) Largeur totale de 300 m, soit 150 m de part et d'autre de l'axe de la piste, commençant à 60 m à l'Est du seuil 09 et se terminant à 60 m à l'Ouest du seuil 27 avec une longueur totale de 1811,64 m.
b) L'extrémité 09 de la bande de piste a une altitude de 237,40 m et l'extrémité 27 de la bande de piste a une altitude de 235,64 m.
c) Les coordonnées grille du seuil 09 sont Nord 4735545,47 et Est 490243,67.
d) Les coordonnées grille du seuil 27 sont Nord 4735691,22 et Est 491929,02.

La surface de bande associée à la piste 15-33 est décrite comme suit :

a) Largeur totale de 90 m, soit 45 m de part et d'autre de l'axe de la piste, commençant à 60 m au Sud du seuil 15 et se terminant à 60 m au Nord du seuil 33 avec une longueur totale de 1 199,24 m.
b) L'extrémité 15 de la bande de piste a une élévation de 236,24 m et l'extrémité 33 de la bande de piste a une élévation de 235,17 m.
c) Les coordonnées grille du seuil 15 sont Nord 4735586,15 et Est 490892,35.
d) Les coordonnées grille du seuil 33 sont Nord 4734701,94 et Est 491511,15.

La surface de bande associée à la piste 03-21 est décrite comme suit :

a) Largeur totale de 60 m de largeur totale, soit 30 m de part et d'autre de l'axe de la piste, commençant à 30 m au Sud du seuil 03 et se terminant à 30 m au Nord du seuil 21, avec une longueur totale de 854,19 m.
b) L'extrémité 03 de la bande de piste a une élévation de 235,16 m et l'extrémité 21 de la bande de piste a une élévation de 235,46 m.
c) Les coordonnées grille du seuil 03 sont Nord 4734879,66 et Est 491485,33.
d) Les coordonnées grille du seuil 21 sont Nord 4735599,25 et Est 491821,37.

L'altitude d'une surface de bande de piste en tout point correspond à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de cette surface.

L'altitude de l'axe d'une surface de bande de piste entre son extrémité et le seuil de la surface de bande de piste le plus proche correspond à l'altitude de l'extrémité de cette surface.

L'altitude de l'axe de la surface de bande, entre les seuils de la surface de bande, est calculée à l'aide d'une pente constante entre les altitudes de ces seuils.

ANNEXE « A »

PARTIE V – SURFACES DE TRANSITION

Les surfaces de transition, indiquées sur le plan de zonage, à l'annexe C, sont des plans inclinés imaginaires qui s'étendent vers le haut et vers l'extérieur des limites latérales de la bande de piste contiguë et de la surface d'approche contiguë qui s'élève à raison de 1 m (UN) mesuré verticalement à 7 m (SEPT) mesurés horizontalement pour les pistes 09-27 et 15-33 et de 1 m (UN) mesuré verticalement à 5 m (CINQ) mesurés horizontalement pour la piste 03-21, perpendiculairement à l'axe de chaque surface de piste ou d'approche, selon le cas, et qui se prolonge jusqu'à un point de croisement avec la surface extérieure ou avec la surface de transition d'une piste adjacente.

L'altitude de la surface de transition au point où elle est contiguë à une surface d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche situé sur l'axe longitudinal de la surface d'approche contiguë.

L'altitude de la surface de transition au point où elle est contiguë à une surface d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche situé sur l'axe longitudinal de la surface d'approche contiguë.

ANNEXE « A »

PARTIE VI – ZONE DE PÉRIL FAUNIQUE

La zone de péril faunique, qui figure à l'annexe C du plan de zonage, est une zone de proportions définies et qui englobe les principaux secteurs de risques aviaires associés aux pistes 09, 27, 15, 33, 03 et 21.

Voici une description de la zone :

a) La zone de péril faunique, représentée à l'annexe C du plan de zonage, est une zone délimitée par des points de coordonnées Nord et Est définis à la surface de la terre, à partir d'un point WHA-1 de coordonnées Nord 4732481,57 et Est 501240.20

De là vers le Nord à 82°24'51" et à 6 500,28 m vers l'Ouest jusqu'au point WHA-2 de coordonnées Nord 4733339,69 et Est 494796,81

De là, vers le Sud à 55°00'51" et à 3 366,09 m vers l'Ouest jusqu'au point WHA-3 de coordonnées Nord 4731409,66 et Est 492039,00·

De là, vers le Sud à 6°35'51" et à 95,09 m vers l'Ouest jusqu'au point WHA-4 de coordonnées Nord 4731315,20 et Est 492028,08

De là, vers le Nord à 64°58'03" et à 82,11 m vers l'Ouest jusqu'au point WHA-5 de coordonnées Nord 4731349,94 et Est 491953.68

De là, vers le Sud à 55°00'51" et à 440,60 m vers l'Ouest jusqu'au point WHA-6 de coordonnées Nord 4731097,32 et Est 491592,70

De là, vers le Nord à 16°33'04" et à 510,22 m vers l'Ouest jusqu'au point WHA-7, de coordonnées Nord 4731586,39 et Est 491447,36

De là, vers le Nord à 64°58'03" et à 3234,61 m vers l'Ouest jusqu'au point WHA-8 de coordonnées Nord 4732955,05 et Est 488516,58

De là, vers le Sud à 72°31 '42' et à 7228,26 m vers l'Ouest jusqu'au point WHA-9 de coordonnées Nord 4730784,88 et Est 481621,80

De là, vers le Nord à 4°56'34" et à 8 000 m vers l'Ouest jusqu'au point WHA-10 de coordonnées Nord 4738755,13 et Est 480932,49

De là, vers le Sud à 82°24'51" et à 7845.07 m vers l'Est jusqu'au point WHA-11 de coordonnées Nord 4737719,48 et Est 488708,90

De là, vers le Nord 55°00'51" et à 2565,69 m vers l'Est jusqu'au point WHA-12, de coordonnées Nord 4739190,58 et Est 490810,95

De là, vers le Sud à 16°33'04" et à 1189.64 m vers l'Est jusqu'au point WHA-13 de coordonnées Nord 4738050,23 et Est 491149,84

De là, vers le Nord 06°35'51" et à 1120.91 m vers l'Est jusqu'au point WHA-14 de coordonnées Nord 4739163,72 et Est 491278,63

De là, vers le Sud 64°58'03" et à 2301,79 m vers l'Est jusqu'au point WHA-15 de coordonnées Nord 4738189,76 et Est 493364,21

De là, vers le Nord 72°31 '42" et à 7534.28 m vers l'Est jusqu'au point WHA-16 de coordonnées Nord 4740451,82 et Est 500550,90

De là, vers le Sud à 04°56'34" et à 8 000 m vers l'Est jusqu'au point de départ WHA-1.

ANNEXE « B »

PARAMÈTRES POUR LE RÈGLEMENT DE ZONAGE DE L'AÉROPORT MUNICIPAL DE ST. THOMAS

PISTE	**09**	**27**
Chiffre et lettre de code	3C	3C
Numéro de groupe d'aéronefs	IIIB	IIIB
Type de piste	Approche de précision	Approche de précision
Altitude de l'extrémité de la piste par rapport au niveau de la mer	237,40 m	235,64 m
Longueur de la piste Largeur de la piste	1 691,64 m 30.48 m	1 691,64 m 30.48 m
Longueur de la bande Largeur de la bande	1 811,64 m* 300 m	1 811,64 m* 300 m
Distance entre l'extrémité de piste et le bord intérieur de la surface d'approche	60 m	60 m
Longueur du bord intérieur de chaque côté de l'axe de la piste	150 m	150 m
Divergence de la surface d'approche	15 %	15 %
Longueur de la surface d'approche	15 000 m	15 000 m
Pente de la surface d'approche	2 %	2 %
Pente de la surface de transition	14,2857 %	14,2857 %
Surface de protection contre les obstacles pour les indicateurs de trajectoire d'approche de précision (PAPI OPS) (Si l'exploitant de l'aéroport en fait la demande)	-- m	-- m

* La bande offre une réserve de 164,23 m pour un prolongement éventuel ultérieur de la piste 27.

PISTE	15	33
Numéro de code et lettre	2A	2A
Numéro de groupe d'aéronefs	II	II
Type de piste	Approche de non-précision	Approche de non-précision
Altitude de l'extrémité de la piste par rapport au niveau de la mer	236,24 m	235,17 m
Longueur de la piste Largeur de la piste	1 079,24 m 22.5 m	1 079,64 m 22.5 m
Longueur de la bande Largeur de la bande	1 199,24 m* 90 m	1 199,24 m* 90 m
Distance entre l'extrémité de piste et le bord intérieur de la surface d'approche	60 m	60 m
Longueur du bord intérieur de chaque côté de l'axe de la piste	45 m	45 m
Divergence de la surface d'approche	10 %	10 %
Longueur de la surface d'approche	2 500 m	2 500 m
Pente de la surface d'approche	3,33 %	3,33 %
Pente de la surface de transition	14,2857 %	14,2857 %
PAPI OPS (Si l'exploitant de l'aéroport en fait la demande)	-- m	-- m

*La bande offre une réserve de 76,84 m pour un prolongement éventuel de la piste 15 et une réserve de 207,02 m pour un prolongement éventuel de la piste 33.

PISTE	03	21
Numéro de code et lettre	1A	1A
Numéro de groupe d'aéronefs	I	I
Type de piste	Approche à vue	Approche à vue
Altitude de l'extrémité de la piste par rapport au niveau de la mer	235,16 m	235,46 m
Longueur de la piste Largeur de la piste	794,19 m 22.5 m	794,19 m 22.5 m
Longueur de la bande Largeur de la bande	854,19 m* 60 m	854,19 m* 60 m
Distance entre l'extrémité de la piste et le bord intérieur de la surface d'approche	30 m	30 m
Longueur du bord intérieur de chaque côté de l'axe de la piste	30 m	30 m
Divergence de la surface d'approche	10 %	10 %
Longueur de la surface d'approche	2 500 m	2 500 m
Pente de la surface d'approche	5 %	5 %
Pente de la surface de transition	20 %	20 %
PAPI OPS (Si l'exploitant de l'aéroport en fait la demande)	-- m	-- m

Rayon de la surface extérieure	4 000 m selon les seuils de piste actuels et futurs
Hauteur de la surface extérieure au-dessus du point de référence de l'aéroport	45 m, sauf si le relief s'élève à moins de 9 m sous la hauteur de la surface extérieure, auquel cas la hauteur de la végétation ne doit pas dépasser 9 m AGL (à déterminer en consultation avec l'autorité forestière locale)
Altitude assignée du point de référence de l'aéroport	235,16 m
Zone où l'article sur la végétation s'applique	Surfaces d'approche et de transition et surface extérieure
Zone visée par l'article sur le brouillage des communications et les interférences dans les signaux électroniques	(à déterminer par Nav Canada) Communiquer avec : George Donovan, avocat général interne Nav Canada, 77, rue Metcalfe, Ottawa Téléphone : 613-563-7737; Télécopieur : 613-563-3357 Courriel : donovagnavcanada.ca M. Donovan s'occupe des conventions relatives aux services et aux installations aéronautiques (CSIA) et des clauses restrictives qui découlent des CSIA ou qui portent sur un aéroport donné. Il communiquera avec les sections techniques pertinentes de NAV Canada pour déterminer la zone visée par cet article.
Zone(s) de péril aviaire (ZPA) visée(s) par l'article sur le péril aviaire	
Norme	ZPA primaire tirée de « La sécurité avant tout » (à partir des paramètres de la page suivante)

PRIMARY BHZS generally enclose airspace in which aircraft are at or below altitudes of 1500 feet AGL (above ground level). These are the altitudes most populated by hazardous birds, and at which collisions with birds have the potential to result in the greatest damage.

SECONDARY BHZS are buffers that account for:

- variables in pilot behaviour and technique;
- variations in departure and arrival paths that are influenced by environmental conditions, ATC (air traffic control) requirements, IFR versus VFR flight, etc.; and
- unpredictability of bird behaviour, and variations in bird movements around specific land uses.

SPECIAL BHZS, though often distant from airports, may regularly attract potentially hazardous species across primary or secondary zones (see Step 2).

STEP 1: ESTABLISH PRIMARY AND SECONDARY BIRD HAZARD ZONES (BHZS)

A. Draw lines parallel to, and 2 kms[2] on each side of, the full length of all runway centerlines. *(Lines "A" in Figure 2)*

B. Draw an extended centerline 9 km in length from the approach and departure ends of all runways. *(Lines "B" in Figure 2)*

C. Draw lines perpendicular to, and 4 km from each side of the ends of, extended runway centerlines. *(Lines "C" in Figure 2)*

D. Join the ends of lines A and C on each side of all runway centerlines to define the airport's primary bird-hazard zone. *(Lines "D" in Figure 3)*

E. Establish the airport's secondary bird-hazard zone by creating a boundary 4 km beyond the edges of the primary BHZ. *(Dotted line in Figure 4)*

FIGURE 2

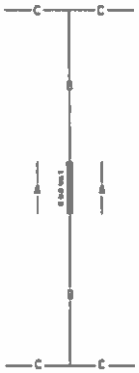


FIGURE 3

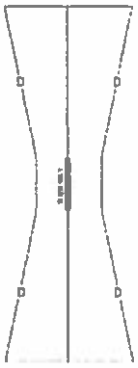


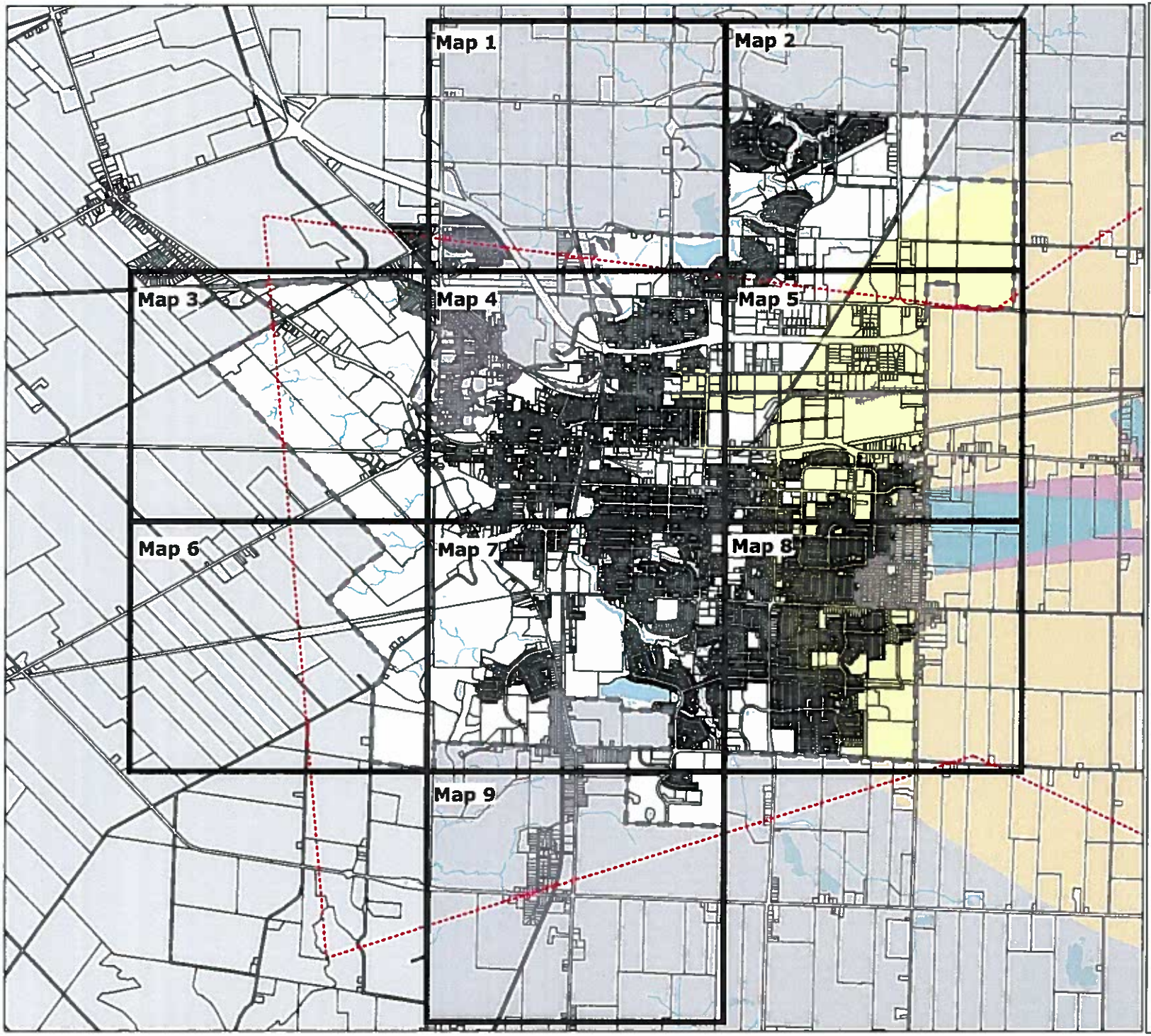
FIGURE 4

Note that the size of specific zones is dictated in part by aircraft types and the maneuvering area encompassed in circuit patterns. For the purposes of this overview, size has been set arbitrarily to accommodate FAR 25 transport-category aircraft.

ANNEXE C – AÉROPORT

PLAN DE ZONAGE DE L'AÉROPORT MUNICIPAL DE ST. THOMAS

Carte ou parties de carte de zonage



Carte de zonage de l'aéroport de la ville St. Thomas Indice

Légende

- SURFACE D' APPROCHE
- SURFACE DE TRANSITION
- BANDE
- SURFACE EXTÉRIEURE
- PROLONGEMENT DE PISTE
- PISTE
- LIMITES DE LA CARTE
- AXE DE PISTE
- ALTITUDE
- LIMITE DU RISQUE AVIAIRE
- MUNICIPALITÉ

LA SURFACE EXTÉRIEURE EST UN PLAN COMMUN SITUÉ À UNE ALTITUDE CONSTANTE DE 45 MÈTRES AU-DESSUS DE L'ALTITUDE ASSIGNÉE DU POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT.

L'ALTITUDE ASSIGNÉE DU POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT SE SITUE À 235,16 MÈTRES AU-DESSUS DU NIVEAU MOYEN DE LA MER, QUI EST REPRÉSENTÉ PAR LE RÉFÉRENTIEL GÉODÉSIQUE DU CANADA.

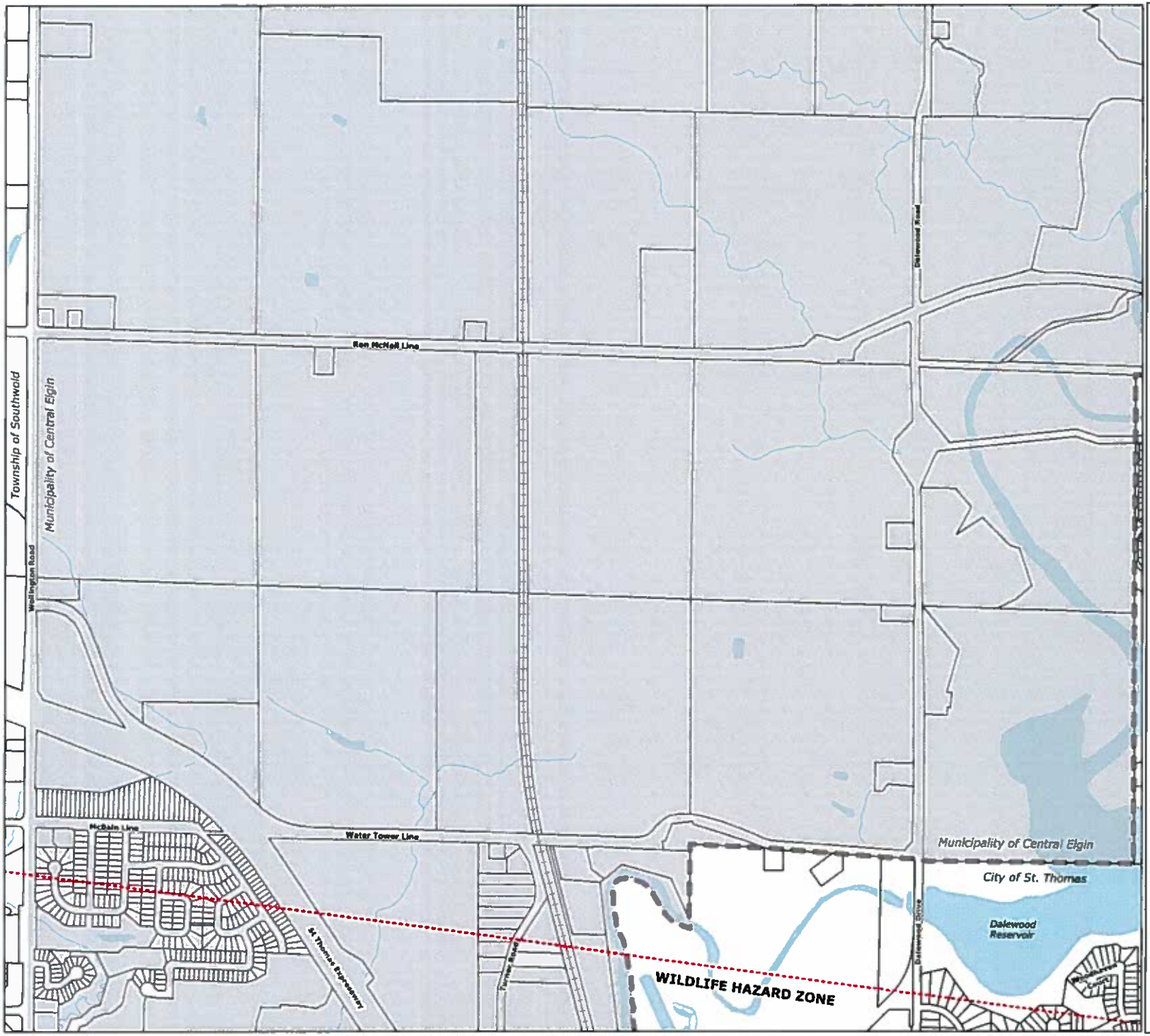
LA ZONE DE 6 DEGRÉS DE LA ZONE 17N (UTM ET NAD83) A ÉTÉ CALCULÉE, AINSI QUE LES COORDONNÉES; LE MÉRIDIEN CENTRAL DE 81 DEGRÉS OUEST ET TOUS LES RELÈVEMENTS SONT ILLUSTRÉS ET SONT CORRESPONDANTS.

TOUTES LES DISTANCES ILLUSTRÉES SONT DES DISTANCES AU SOL ET PEUVENT ÊTRE CONVERTIES EN COORDONNÉES EN MULTIPLIANT LE FACTEUR D'ÉCHELLE COMBINÉ PAR 0,9996.

ST. THOMAS
THE RAILWAY CITY

N W E S

100 0 100 200 300
Metres
April 2019



Carte de zonage de l'aéroport de la ville St. Thomas 1

Légende

- SURFACE D' APPROCHE
- SURFACE DE TRANSITION
- BANDE
- SURFACE EXTÉRIEURE
- PROLONGEMENT DE PISTE
- PISTE
- AXE DE PISTE
- ALTITUDE
- LIMITE DU RISQUE AVIAIRE
- MUNICIPALITÉ

LA SURFACE EXTÉRIEURE EST UN PLAN COMMUN SITUÉ À UNE ALTITUDE CONSTANTE DE 45 MÈTRES AU-DESSUS DE L'ALTITUDE ASSIGNÉE DU POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT

L'ALTITUDE ASSIGNÉE DU POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT SE SITUE À 233,16 MÈTRES AU-DESSUS DU NIVEAU MOYEN DE LA MER, QUI EST REPRÉSENTÉ PAR LE RÉFÉRENTIEL GÉODÉSIQUE DU CANADA.

LA ZONE DE 6 DEGRÉS DE LA ZONE 17N (UTM ET NAD83) A ÉTÉ CALCULÉE, AINSI QUE LES COORDONNÉES; LE MÉRIDIEN CENTRAL DE 81 DEGRÉS OUEST ET TOUS LES RELÈVEMENTS SONT ILLUSTRÉS ET SONT CORRESPONDANTS.

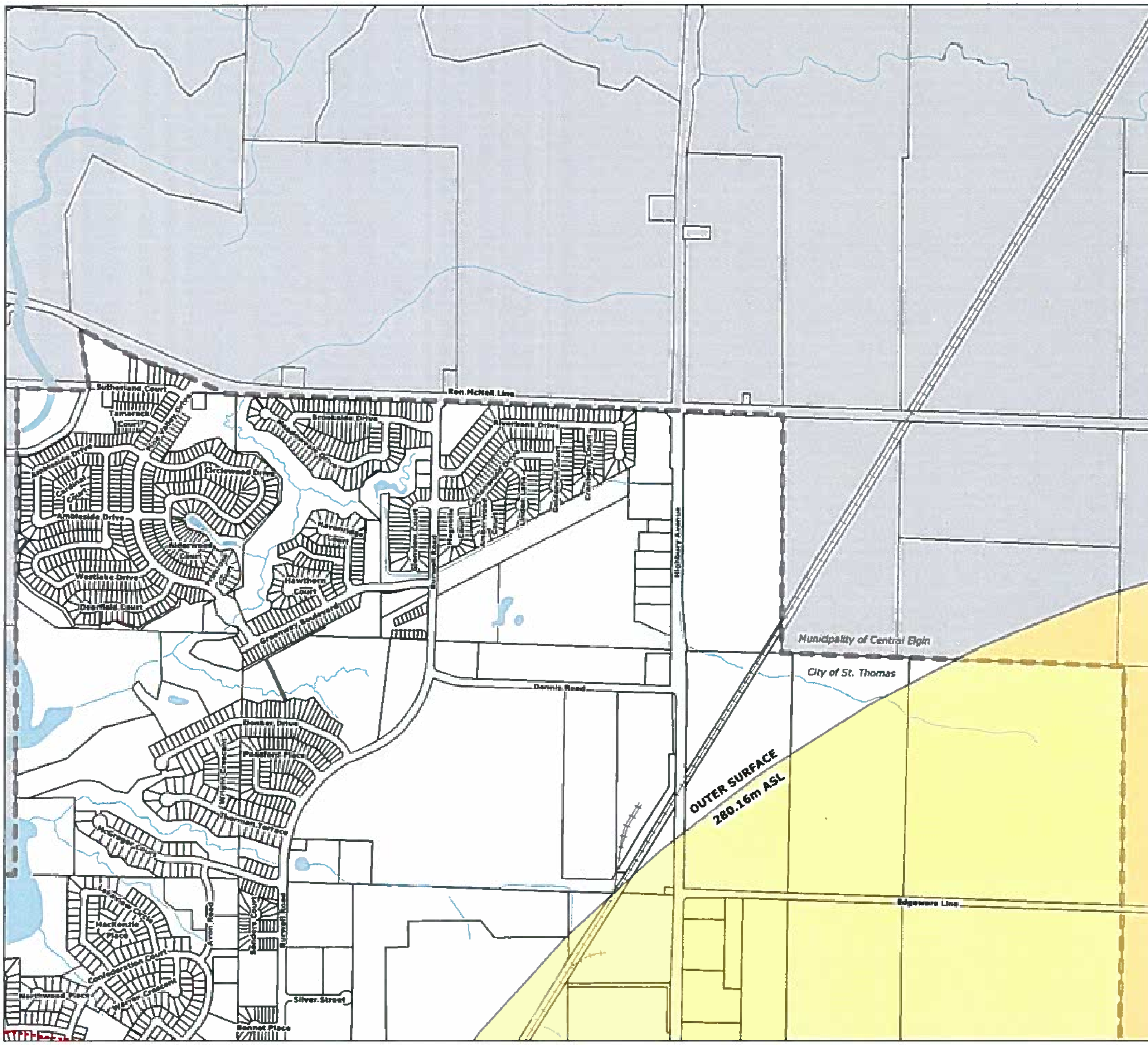
TOUTES LES DISTANCES ILLUSTRÉES SONT DES DISTANCES AU SOL ET PEUVENT ÊTRE CONVERTIES EN COORDONNÉES EN MULTIPLIANT LE FACTEUR D'ÉCHELLE COMBINÉ PAR 0,9996.

ST. THOMAS
THE RAILWAY CITY

N W E S

100 0 100 200 300
Metres
April 2019

Carte de zonage de l'aéroport de la ville St. Thomas 2



Légende

- SURFACE D' APPROCHE
- SURFACE DE TRANSITION
- BANDE
- SURFACE EXTÉRIEURE
- PROLONGEMENT DE PISTE
- PISTE
- AXE DE PISTE
- ALTITUDE
- LIMITE DU RISQUE AVIAIRE
- MUNICIPALITÉ

LA SURFACE EXTÉRIEURE EST UN PLAN COMMUN SITUÉ À UNE ALTITUDE CONSTANTE DE 45 MÈTRES AU-DESSUS DE L'ALTITUDE ASSIGNÉE DU POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT

L'ALTITUDE ASSIGNÉE DU POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT SE SITUE À 235,16 MÈTRES AU-DESSUS DU NIVEAU MOYEN DE LA MER, QUI EST REPRÉSENTÉ PAR LE RÉFÉRENTIEL GÉODÉSIQUE DU CANADA.

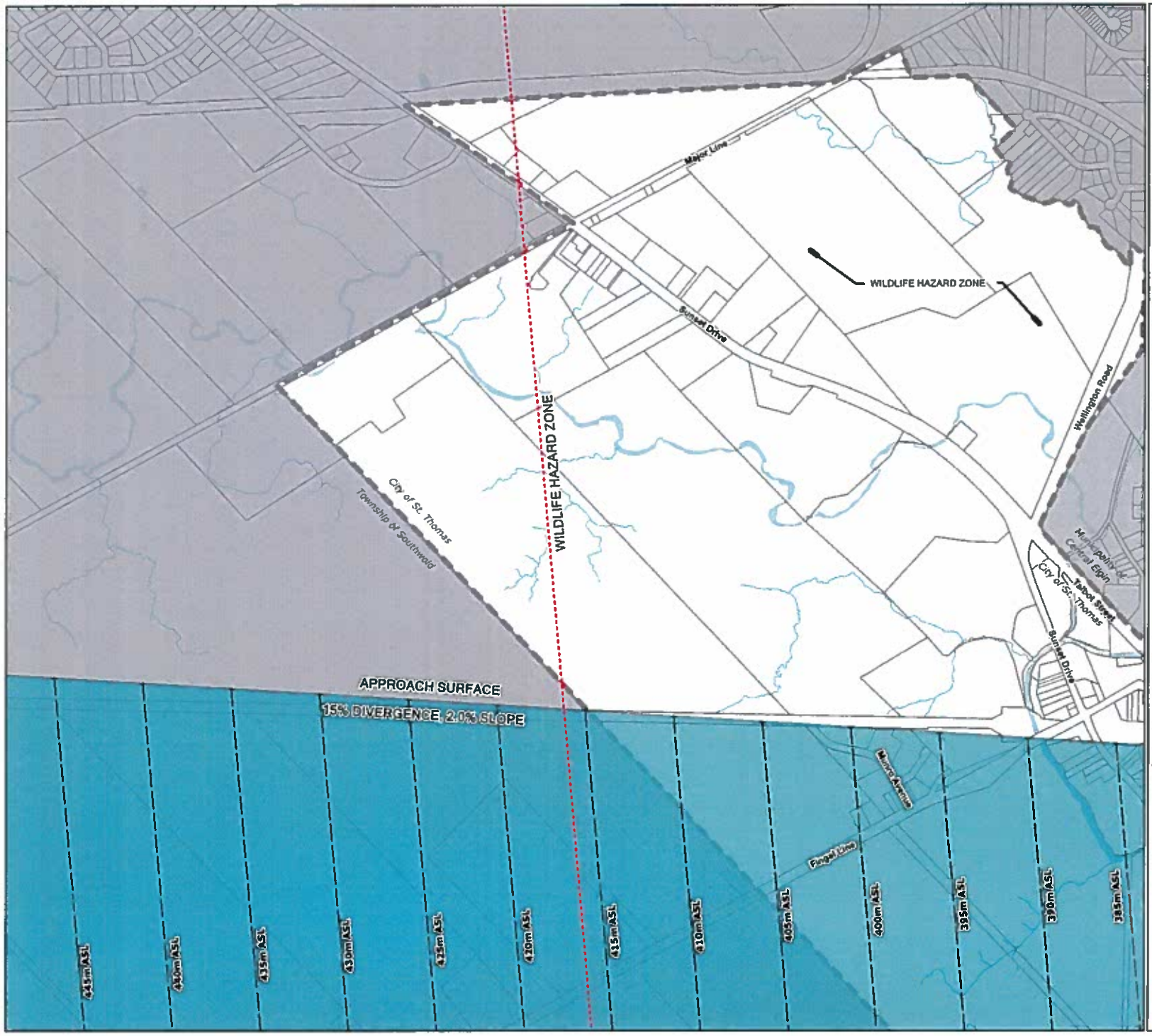
LA ZONE DE 6 DEGRÉS DE LA ZONE 17N (UTM ET NAD83) A ÉTÉ CALCULÉE, AINSI QUE LES COORDONNÉES; LE MÉRIDIEN CENTRAL DE 81 DEGRÉS OUEST ET TOUS LES RELÈVEMENTS SONT ILLUSTRÉS ET SONT CORRESPONDANTS.

TOUTES LES DISTANCES ILLUSTRÉES SONT DES DISTANCES AU SOL ET PEUVENT ÊTRE CONVERTIES EN COORDONNÉES EN MULTIPLIANT LE FACTEUR D'ÉCHELLE COMBINÉ PAR 0,9996.

ST. THOMAS
THE RAILWAY CITY

100 0 100 200 300
Metres
April 2019

Carte de zonage de l'aéroport de la ville St. Thomas 3



Légende

- SURFACE D' APPROCHE
- SURFACE DE TRANSITION
- BANDE
- SURFACE EXTÉRIEURE
- PROLONGEMENT DE PISTE
- PISTE
- AXE DE PISTE
- ALTITUDE
- LIMITE DU RISQUE AVIAIRE
- MUNICIPALITÉ

LA SURFACE EXTÉRIEURE EST UN PLAN COMMUN SITUÉ À UNE ALTITUDE CONSTANTE DE 45 MÈTRES AU-DESSUS DE L'ALTITUDE ASSIGNÉE DU POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT

L'ALTITUDE ASSIGNÉE DU POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT SE SITUE À 235.16 MÈTRES AU-DESSUS DU NIVEAU MOYEN DE LA MER, QUI EST REPRÉSENTÉ PAR LE RÉFÉRENTIEL GÉODÉSIQUE DU CANADA.

LA ZONE DE 6 DEGRÉS DE LA ZONE 17N (UTM ET NAD83) A ÉTÉ CALCULÉE, AINSI QUE LES COORDONNÉES; LE MÉRIDIEN CENTRAL DE 81 DEGRÉS OUEST ET TOUS LES RELÈVEMENTS SONT ILLUSTRÉS ET SONT CORRESPONDANTS.

TOUTES LES DISTANCES ILLUSTRÉES SONT DES DISTANCES AU SOL ET PEUVENT ÊTRE CONVERTIES EN COORDONNÉES EN MULTIPLIANT LE FACTEUR D'ÉCHELLE COMBINÉ PAR 0.9996.

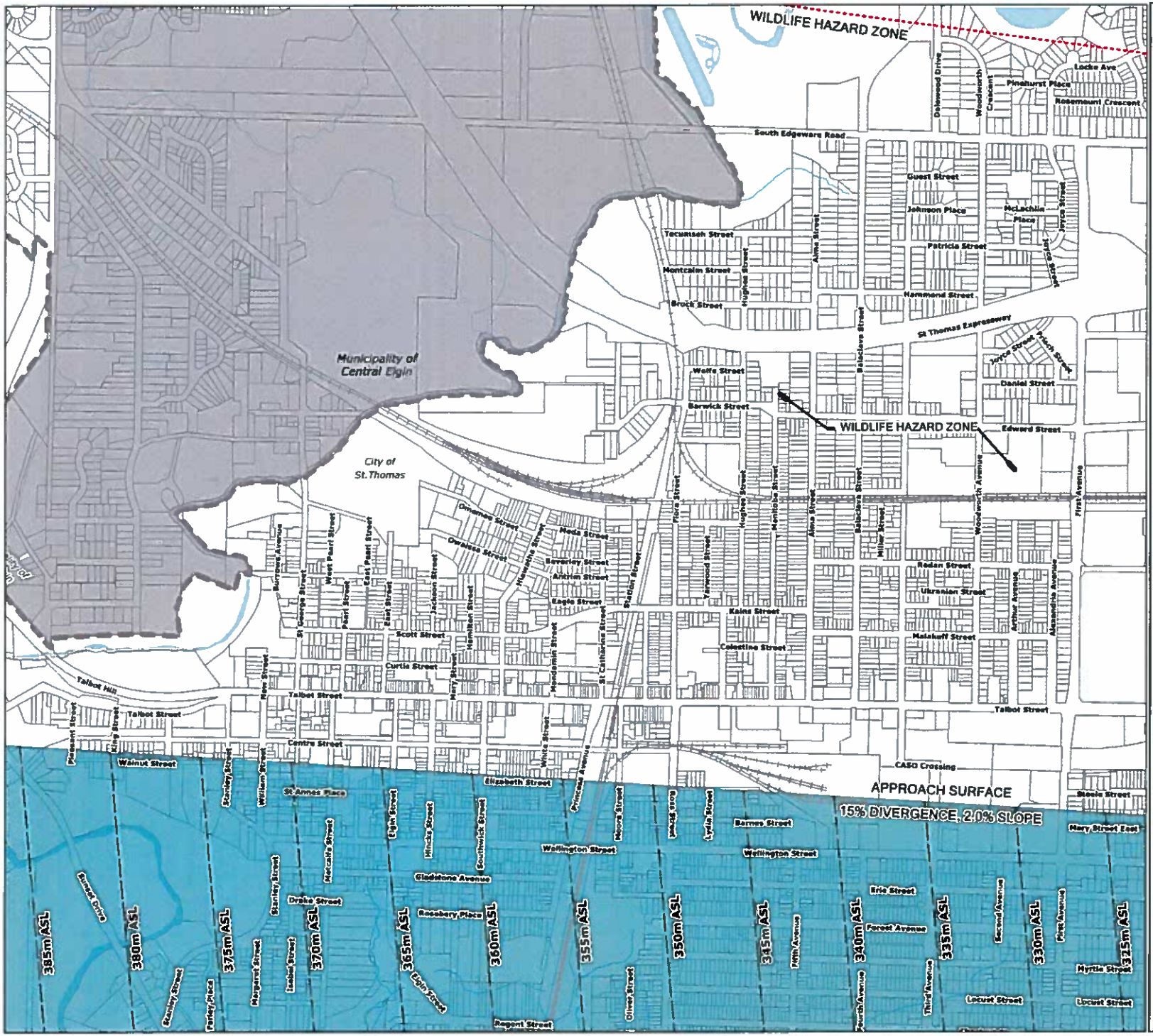
ST. THOMAS
THE RAILWAY CITY

N W E S

100 0 100 200 300

Metres
April 2019

Carte de zonage de l'aéroport de la ville St. Thomas 4



Légende

- SURFACE D' APPROCHE
- SURFACE DE TRANSITION
- BANDE
- SURFACE EXTÉRIEURE
- PROLONGEMENT DE PISTE
- PISTE
- AXE DE PISTE
- ALTITUDE
- LIMITE DU RISQUE AVIAIRE
- MUNICIPALITÉ

LA SURFACE EXTÉRIEURE EST UN PLAN COMMUN SITUÉ À UNE ALTITUDE CONSTANTE DE 45 MÈTRES AU-DESSUS DE L'ALTITUDE ASSIGNÉE DU POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT.

L'ALTITUDE ASSIGNÉE DU POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT SE SITUE À 235,18 MÈTRES AU-DESSUS DU NIVEAU MOYEN DE LA MER, QUI EST REPRÉSENTÉ PAR LE RÉFÉRENTIEL GÉODÉSIQUE DU CANADA.

LA ZONE DE 6 DEGRÉS DE LA ZONE 17N (UTM ET NAD83) A ÉTÉ CALCULÉE, AINSI QUE LES COORDONNÉES; LE MÉRIDIEN CENTRAL DE 81 DEGRÉS OUEST ET TOUS LES RELÈVEMENTS SONT ILLUSTRÉS ET SONT CORRESPONDANTS.

TOUTES LES DISTANCES ILLUSTRÉES SONT DES DISTANCES AU SOL ET PEUVENT ÊTRE CONVERTIES EN COORDONNÉES EN MULTIPLIANT LE FACTEUR D'ÉCHELLE COMBINÉ PAR 0,9996.

ST. THOMAS
THE RAILWAY CITY

N W E S

100 0 100 200 300
Metres
April 2019

Carte de zonage de l'aéroport de la ville St. Thomas 5

Légende

- SURFACE D' APPROCHE
- SURFACE DE TRANSITION
- BANDE
- SURFACE EXTÉRIEURE
- PROLONGEMENT DE PISTE
- PISTE
- AXE DE PISTE
- ALTITUDE
- LIMITE DU RISQUE AVIAIRE
- MUNICIPALITÉ

LA SURFACE EXTÉRIEURE EST UN PLAN COMMUN SITUÉ À UNE ALTITUDE CONSTANTE DE 45 MÈTRES AU-DESSUS DE L'ALTITUDE ASSIGNÉE DU POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT.

L'ALTITUDE ASSIGNÉE DU POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT SE SITUE À 235,16 MÈTRES AU-DESSUS DU NIVEAU MOYEN DE LA MER, QUI EST REPRÉSENTÉ PAR LE RÉFÉRENTIEL GÉODÉSIQUE DU CANADA.

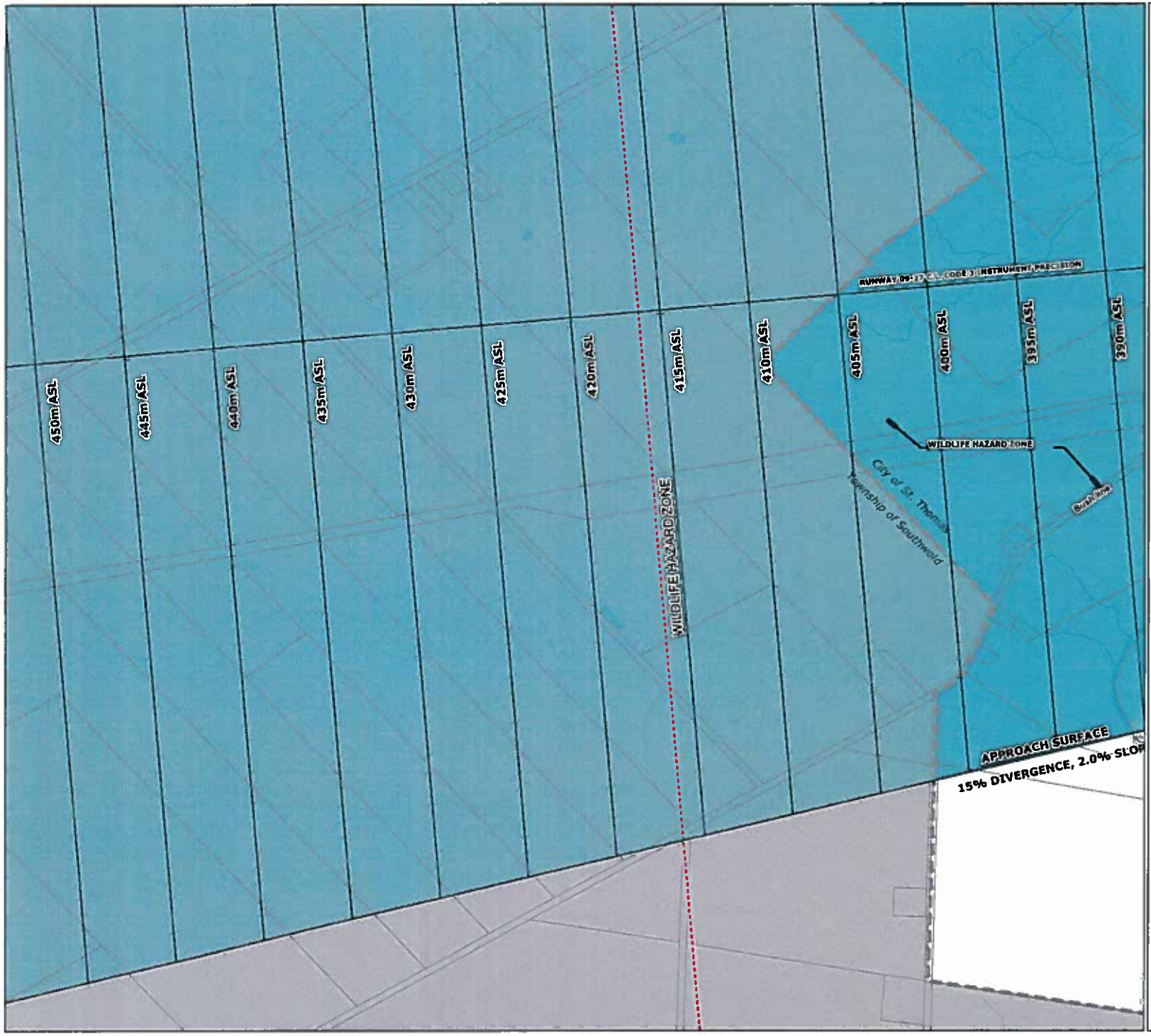
LA ZONE DE 6 DEGRÉS DE LA ZONE 17N (UTM ET NAD83) A ÉTÉ CALCULÉE, AINSI QUE LES COORDONNÉES; LE MÉRIDIEN CENTRAL DE 81 DEGRÉS OUEST ET TOUS LES RELÈVEMENTS SONT ILLUSTRÉS ET SONT CORRESPONDANTS.

TOUTES LES DISTANCES ILLUSTRÉES SONT DES DISTANCES AU SOL ET PEUVENT ÊTRE CONVERTIES EN COORDONNÉES EN MULTIPLIANT LE FACTEUR D'ÉCHELLE COMBINÉ PAR 0,9996.

ST. THOMAS
THE RAILWAY CITY

N
W E
S

100 0 100 200 300
Meters
April 2019



Carte de zonage de l'aéroport de la ville St. Thomas 6

Légende

- SURFACE D' APPROCHE
- SURFACE DE TRANSITION
- BANDE
- SURFACE EXTÉRIEURE
- PROLONGEMENT DE PISTE
- PISTE
- AXE DE PISTE
- ALTITUDE
- LIMITE DU RISQUE AVIAIRE
- MUNICIPALITÉ

LA SURFACE EXTÉRIEURE EST UN PLAN COMMUN SITUÉ À UNE ALTITUDE CONSTANTE DE 45 MÈTRES AU DESSUS DE L'ALTITUDE ASSIGNÉE DU POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT

L'ALTITUDE ASSIGNÉE DU POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT SE SITUE À 235,16 MÈTRES AU-DESSUS DU NIVEAU MOYEN DE LA MER, QUI EST REPRÉSENTÉ PAR LE RÉFÉRENTIEL GÉODÉSIQUE DU CANADA.

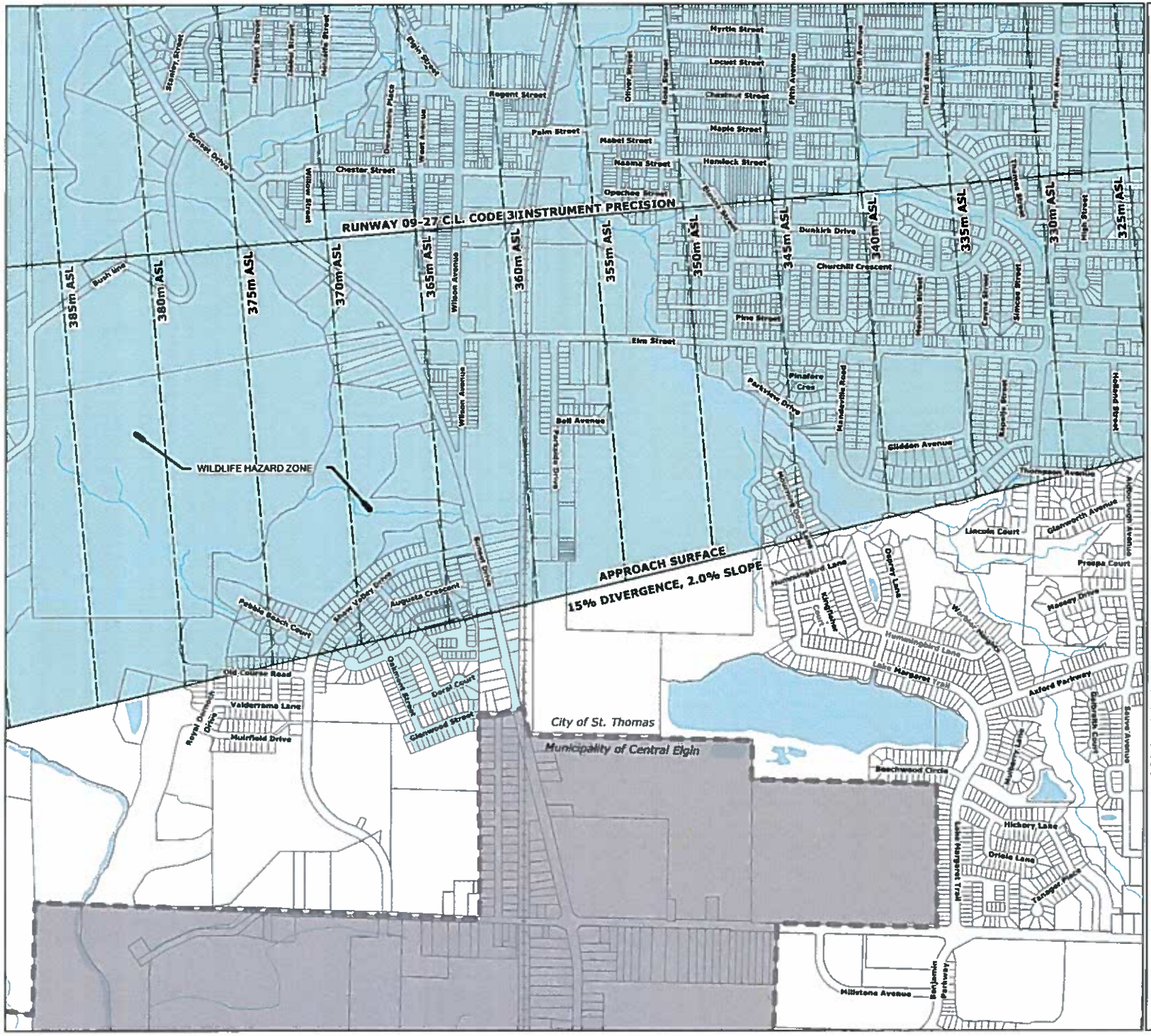
LA ZONE DE 6 DEGRÉS DE LA ZONE 17N (UTM ET NAD83) A ÉTÉ CALCULÉE, AINSI QUE LES COORDONNÉES; LE MÉRIDIEN CENTRAL DE 81 DEGRÉS OUEST ET TOUS LES RELÈVEMENTS SONT ILLUSTRÉS ET SONT CORRESPONDANTS.

TOUTES LES DISTANCES ILLUSTRÉES SONT DES DISTANCES AU SOL ET PEUVENT ÊTRE CONVERTIES EN COORDONNÉES EN MULTIPLIANT LE FACTEUR D'ÉCHELLE COMBINÉ PAR 0,9996.

ST. THOMAS
THE RAILWAY CITY

N
W E
S

100 0 100 200 300
Meters
April 2019



Carte de zonage de l'aéroport de la ville St. Thomas 7

Légende

- SURFACE D' APPROCHE
- SURFACE DE TRANSITION
- BANDE
- SURFACE EXTÉRIEURE
- PROLONGEMENT DE PISTE
- PISTE
- AXE DE PISTE
- ALTITUDE
- LIMITE DU RISQUE AVIAIRE
- MUNICIPALITÉ

LA SURFACE EXTÉRIEURE EST UN PLAN COMMUN SITUÉ À UNE ALTITUDE CONSTANTE DE 45 MÈTRES AU DESSUS DE L'ALTITUDE ASSIGNÉE DU POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT

L'ALTITUDE ASSIGNÉE DU POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT SE SITUE À 235,16 MÈTRES AU-DESSUS DU NIVEAU MOYEN DE LA MER, QUI EST REPRÉSENTÉ PAR LE RÉFÉRENTIEL GÉODÉSIQUE DU CANADA.

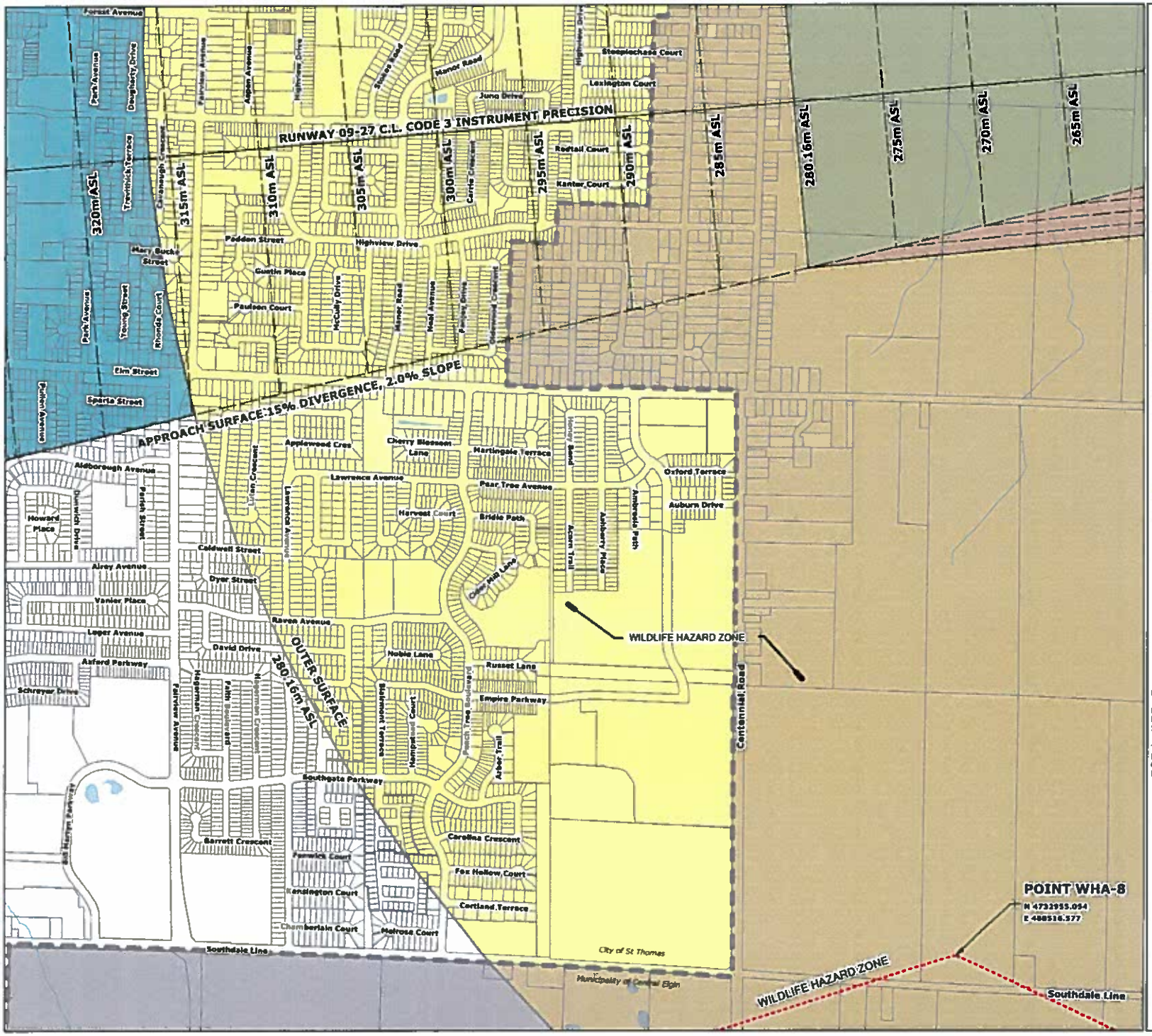
LA ZONE DE 6 DEGRÉS DE LA ZONE 17N (UTM ET NAD83) A ÉTÉ CALCULÉE, AINSI QUE LES COORDONNÉES; LE MÉRIDIEN CENTRAL DE 81 DEGRÉS OUEST ET TOUS LES RELÈVEMENTS SONT ILLUSTRÉS ET SONT CORRESPONDANTS.

TOUTES LES DISTANCES ILLUSTRÉES SONT DES DISTANCES AU SOL ET PEUVENT ÊTRE CONVERTIES EN COORDONNÉES EN MULTIPLIANT LE FACTEUR D'ÉCHELLE COMBINÉ PAR 0,9996.

ST. THOMAS
THE RAILWAY CITY

N W E S

100 0 100 200 300
Meters
April 2019



Carte de zonage de l'aéroport de la ville St. Thomas 8

Légende

- SURFACE D' APPROCHE
- SURFACE DE TRANSITION
- BANDE
- SURFACE EXTÉRIEURE
- PROLONGEMENT DE PISTE
- PISTE
- AXE DE PISTE
- ALTITUDE
- LIMITE DU RISQUE AVIAIRE
- MUNICIPALITÉ

LA SURFACE EXTÉRIEURE EST UN PLAN COMMUN SITUÉ À UNE ALTITUDE CONSTANTE DE 45 MÈTRES AU-DESSUS DE L'ALTITUDE ASSIGNÉE DU POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT.

L'ALTITUDE ASSIGNÉE DU POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT SE SITUE À 235,16 MÈTRES AU-DESSUS DU NIVEAU MOYEN DE LA MER, QUI EST REPRÉSENTÉ PAR LE RÉFÉRENTIEL GÉODÉSIQUE DU CANADA.

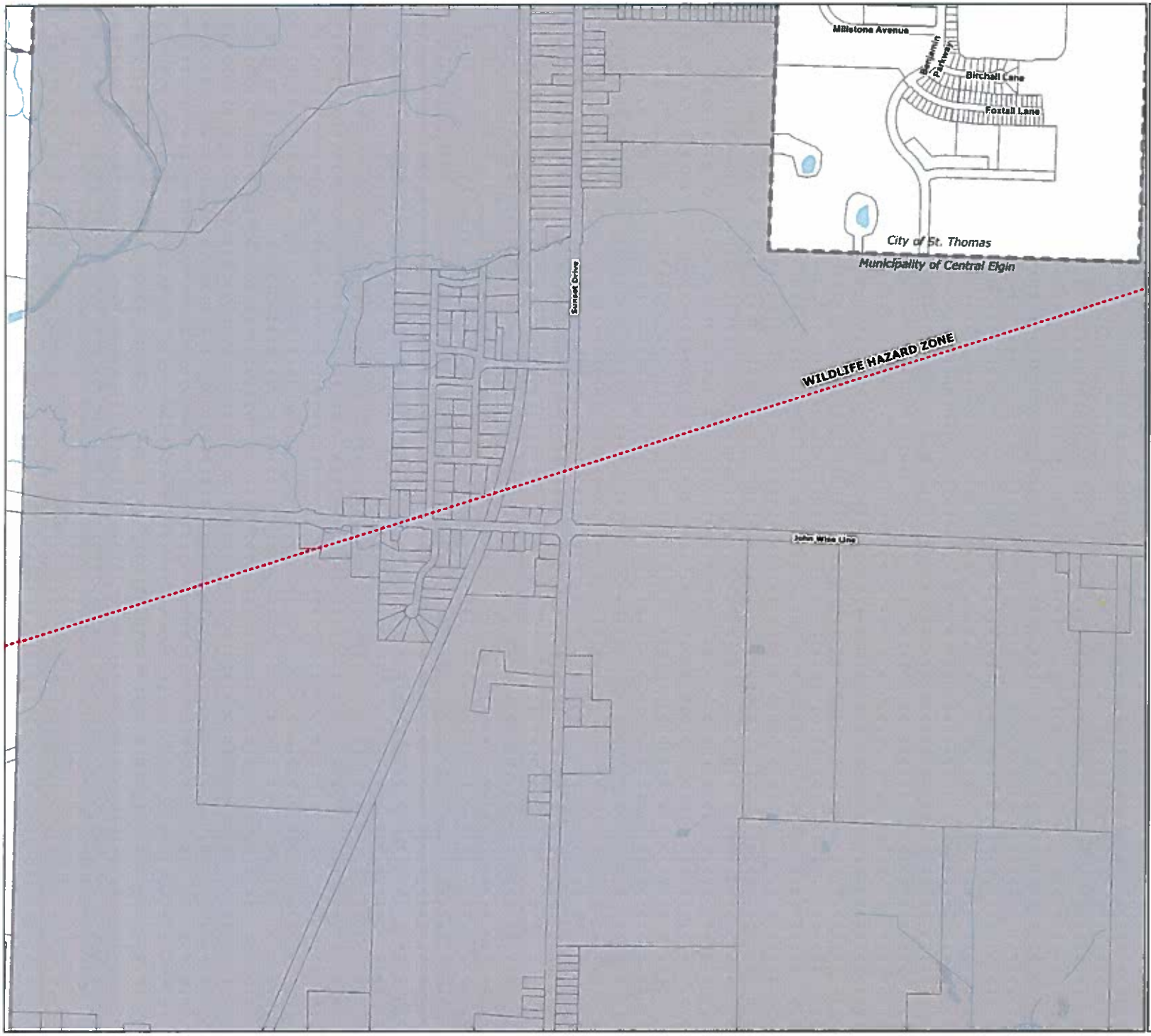
LA ZONE DE 6 DEGRÉS DE LA ZONE 17N (UTM ET NAD83) A ÉTÉ CALCULÉE, AINSI QUE LES COORDONNÉES; LE MÉRIDIEN CENTRAL DE 81 DEGRÉS OUEST ET TOUS LES RELEVEMENTS SONT ILLUSTRÉS ET SONT CORRESPONDANTS.

TOUTES LES DISTANCES ILLUSTRÉES SONT DES DISTANCES AU SOL ET PEUVENT ÊTRE CONVERTIES EN COORDONNÉES EN MULTIPLIANT LE FACTEUR D'ÉCHELLE COMBINÉ PAR 0,9996.

ST. THOMAS
THE RAILWAY CITY

N
W E
S

100 0 100 200 300
Meters
April 2019



Carte de zonage de l'aéroport de la ville St. Thomas 9

Légende

- SURFACE D' APPROCHE
- SURFACE DE TRANSITION
- BANDE
- SURFACE EXTÉRIEURE
- PROLONGEMENT DE PISTE
- PISTE
- AXE DE PISTE
- ALTITUDE
- LIMITE DU RISQUE AVIAIRE
- MUNICIPALITÉ

LA SURFACE EXTÉRIEURE EST UN PLAN COMMUN SITUÉ À UNE ALTITUDE CONSTANTE DE 45 MÈTRES AU-DESSUS DE L'ALTITUDE ASSIGNÉE DU POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT.

L'ALTITUDE ASSIGNÉE DU POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT SE SITUE À 235,16 MÈTRES AU-DESSUS DU NIVEAU MOYEN DE LA MER, QUI EST REPRÉSENTÉ PAR LE RÉFÉRENTIEL GÉODÉSIQUE DU CANADA.

LA ZONE DE 6 DEGRÉS DE LA ZONE 17N (UTM ET NAD83) A ÉTÉ CALCULÉE, AINSI QUE LES COORDONNÉES; LE MÉRIDIEN CENTRAL DE 81 DEGRÉS OUEST ET TOUS LES RELÈVEMENTS SONT ILLUSTRÉS ET SONT CORRESPONDANTS.

TOUTES LES DISTANCES ILLUSTRÉES SONT DES DISTANCES AU SOL ET PEUVENT ÊTRE CONVERTIES EN COORDONNÉES EN MULTIPLIANT LE FACTEUR D'ÉCHELLE COMBINÉ PAR 0,9996.

ST. THOMAS
THE RAILWAY CITY

N W E S

100 0 100 200 300
Meters
April 2019

ANNEXE D - AÉROPORT

DESCRIPTION JURIDIQUE DE L'AÉROPORT MUNICIPAL DE ST. THOMAS

L'aéroport municipal de St. Thomas est situé à 3 kilomètres à l'est de la Ville de St. Thomas, avec un point de référence de l'aéroport (PRA) de coordonnées Nord 4735165,202 et Est 491086,35, et comprend les terrains suivants :

La totalité et le singulier de cette parcelle ou de cette parcelle de terrain et de ces locaux se trouvent dans la Municipalité de Central Elgin et la province de l'Ontario et sont composés des éléments suivants :

CON 8 LOTS 16, 17 & PT LOT 18; RP 11R165 PARTIES 1 À 12.