



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

**Ottawa Macdonald-Cartier
International Airport Zoning
Regulations**

**Règlement de zonage de
l'aéroport international
Macdonald-Cartier d'Ottawa**

SOR/2009-231

DORS/2009-231

Current to November 17, 2020

À jour au 17 novembre 2020

Last amended on July 8, 2010

Dernière modification le 8 juillet 2010

OFFICIAL STATUS OF CONSOLIDATIONS

Subsections 31(1) and (3) of the *Legislation Revision and Consolidation Act*, in force on June 1, 2009, provide as follows:

Published consolidation is evidence

31 (1) Every copy of a consolidated statute or consolidated regulation published by the Minister under this Act in either print or electronic form is evidence of that statute or regulation and of its contents and every copy purporting to be published by the Minister is deemed to be so published, unless the contrary is shown.

...

Inconsistencies in regulations

(3) In the event of an inconsistency between a consolidated regulation published by the Minister under this Act and the original regulation or a subsequent amendment as registered by the Clerk of the Privy Council under the *Statutory Instruments Act*, the original regulation or amendment prevails to the extent of the inconsistency.

LAYOUT

The notes that appeared in the left or right margins are now in boldface text directly above the provisions to which they relate. They form no part of the enactment, but are inserted for convenience of reference only.

NOTE

This consolidation is current to November 17, 2020. The last amendments came into force on July 8, 2010. Any amendments that were not in force as of November 17, 2020 are set out at the end of this document under the heading "Amendments Not in Force".

CARACTÈRE OFFICIEL DES CODIFICATIONS

Les paragraphes 31(1) et (3) de la *Loi sur la révision et la codification des textes législatifs*, en vigueur le 1^{er} juin 2009, prévoient ce qui suit :

Codifications comme élément de preuve

31 (1) Tout exemplaire d'une loi codifiée ou d'un règlement codifié, publié par le ministre en vertu de la présente loi sur support papier ou sur support électronique, fait foi de cette loi ou de ce règlement et de son contenu. Tout exemplaire donné comme publié par le ministre est réputé avoir été ainsi publié, sauf preuve contraire.

[...]

Incompatibilité — règlements

(3) Les dispositions du règlement d'origine avec ses modifications subséquentes enregistrées par le greffier du Conseil privé en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* l'emportent sur les dispositions incompatibles du règlement codifié publié par le ministre en vertu de la présente loi.

MISE EN PAGE

Les notes apparaissant auparavant dans les marges de droite ou de gauche se retrouvent maintenant en caractères gras juste au-dessus de la disposition à laquelle elles se rattachent. Elles ne font pas partie du texte, n'y figurant qu'à titre de repère ou d'information.

NOTE

Cette codification est à jour au 17 novembre 2020. Les dernières modifications sont entrées en vigueur le 8 juillet 2010. Toutes modifications qui n'étaient pas en vigueur au 17 novembre 2020 sont énoncées à la fin de ce document sous le titre « Modifications non en vigueur ».

TABLE OF PROVISIONS**Ottawa Macdonald-Cartier International Airport
Zoning Regulations**

- 1 Interpretation
- 2 Application
- 3 Building Restrictions
- 4 Interference with Communication
- 5 Natural Growth
- 6 Bird Hazard
- 7 Repeal
- *8 Coming into Force

SCHEDULE**TABLE ANALYTIQUE****Règlement de zonage de l'aéroport international
Macdonald-Cartier d'Ottawa**

- 1 Définitions et interprétation
- 2 Application
- 3 Limites de constructions
- 4 Interférence dans les communications
- 5 Végétation
- 6 Péril aviaire
- 7 Abrogation
- *8 Entrée en vigueur

ANNEXE

Registration
SOR/2009-231 July 30, 2009

AERONAUTICS ACT

Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Zoning Regulations

P.C. 2009-1267 July 30, 2009

Whereas, pursuant to subsection 5.5(1)^a of the *Aeronautics Act*^b, a notice of the proposed *Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Zoning Regulations*, was published in two successive issues of the *Canada Gazette*, Part I, on March 15 and March 22, 2008, and issues of the *Ottawa Citizen* and *Le Droit* on March 26 and 29, 2008 and May 2 and 3, 2008, and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities with respect to the proposed Regulations;

Whereas a purpose of the proposed Regulations is to prevent lands adjacent to or in the vicinity of an airport or airport site from being used or developed in a manner that is, in the opinion of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, incompatible with the safe operation of an airport or aircraft;

And whereas a purpose of the proposed Regulations is to prevent lands adjacent to or in the vicinity of facilities used to provide services relating to aeronautics from being used or developed in a manner that would, in the opinion of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, cause interference with signals or communications to and from aircraft or to and from those facilities;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to paragraphs 5.4(2)(b)^a and (c)^a of the *Aeronautics Act*^b, hereby makes the annexed *Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Zoning Regulations*.

^a R.S., c. 33 (1st Supp.), s.1

^b R.S., c. A-2

Enregistrement
DORS/2009-231 Le 30 juillet 2009

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa

C.P. 2009-1267 Le 30 juillet 2009

Attendu que, conformément au paragraphe 5.5(1)^a de la *Loi sur l'aéronautique*^b, un avis du projet de règlement intitulé *Règlement de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa*, a été publié dans deux numéros consécutifs de la *Gazette du Canada* Partie I les 15 et 22 mars 2008, ainsi que dans deux numéros consécutifs du *Le Droit* et du *Ottawa Citizen* les 26 et 29 mars 2008 et les 2 et 3 mai 2008, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités leurs observations à cet égard;

Attendu que le projet de règlement vise à empêcher un usage ou un aménagement des biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage d'un aéroport ou d'une zone aéroportuaire, incompatible, selon le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, avec la sécurité d'utilisation des aéronefs ou d'exploitation des aéroports;

Attendu que le projet de règlement vise à empêcher un usage ou un aménagement des biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage d'installations comportant des équipements destinés à fournir des services liés à l'aéronautique, qui causerait, selon le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, des interférences dans les communications avec les aéronefs et les installations,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et en vertu des alinéas 5.4(2)(b)^a et c)^a de la *Loi sur l'aéronautique*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa*, ci-après.

^a L.R. ch. 33 (1^{er} suppl.), art. 1

^b L.R., ch. A-2

Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Zoning Regulations

Interpretation

1 (1) The following definitions apply in these Regulations.

airport means the Ottawa Macdonald-Cartier International Airport, in the City of Ottawa, in the Province of Ontario. (*aéroport*)

airport reference point means a point near the centre of the airport as described in Part 1 of the schedule. (*point de référence de l'aéroport*)

bird hazard zone means the area in the immediate vicinity of the airport as described in Part 7 of the schedule. (*zone de péril aviaire*)

outer surface means the imaginary surface located above and in the immediate vicinity of the airport as described in Part 3 of the schedule. (*surface extérieure*)

strip surface means an imaginary surface associated with the airport runways as described in Part 4 of the schedule, including proposed runways or runway extensions, prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction. (*surface de bande*)

take-off/approach surface means an imaginary inclined surface as described in Part 2 of the schedule, that extends upward and outward from each end of a strip surface. (*surface de décollage/d'approche*)

transitional surface means an imaginary inclined surface as described in Part 5 of the schedule, that extends upward and outward from the lateral limits of a strip surface and a take-off/approach surface. (*surface de transition*)

(2) For the purposes of these Regulations, the assigned elevation of the airport reference points is 106.790 m above sea level, Canadian Geodetic Vertical Datum — CGVD28.

Règlement de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa

Définitions et interprétation

1 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

aéroport L'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, dans la ville d'Ottawa, dans la province d'Ontario. (*airport*)

point de référence de l'aéroport Point qui est situé à proximité du centre de l'aéroport et dont la description figure à la partie 1 de l'annexe. (*airport reference point*)

surface de bande Surface imaginaire associée aux pistes de l'aéroport, y compris les pistes ou les prolongements de piste proposés, qui est aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction donnée, et dont la description figure à la partie 4 de l'annexe. (*strip surface*)

surface de décollage/d'approche Surface inclinée imaginaire qui s'élève vers l'extérieur à partir de chaque extrémité d'une surface de bande et dont la description figure à la partie 2 de l'annexe. (*take-off/approach surface*)

surface de transition Surface inclinée imaginaire qui s'élève vers l'extérieur à partir des limites latérales d'une surface de bande et d'une surface de décollage/d'approche, et dont la description figure à la partie 5 de l'annexe. (*transitional surface*)

surface extérieure Surface imaginaire qui est située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l'aéroport et dont la description figure à la partie 3 de l'annexe. (*outer surface*)

zone de péril aviaire La zone qui est située dans le voisinage immédiat de l'aéroport et dont la description figure à la partie 7 de l'annexe. (*bird hazard zone*)

(2) Pour l'application du présent règlement, l'altitude attribué des points de référence de l'aéroport est de 106,790 m au-dessus du niveau de la mer, Système canadien de référence altimétrique (CGVD28).

Application

2 These Regulations apply in respect of all land, including public road allowances, that is adjacent to or in the vicinity of the airport, within the outer limit described in Part 6 of the schedule.

Building Restrictions

3 No person shall erect or construct, on land in respect of which these Regulations apply, a building, structure or object, or an addition to an existing building, structure or object, any part of which would, at the location of that part of the building, structure, object or addition, exceed in elevation

- (a) a take-off/approach surface;
- (b) the outer surface;
- (c) a transitional surface; or
- (d) a strip surface.

Interference with Communication

4 No owner or lessee of land within the limit of the outer surface shall permit any part of that land to be used or developed in a manner that causes interference with any signal or communication to or from an aircraft or any facility used to provide services relating to aeronautics.

Natural Growth

5 No owner or lessee of land in respect of which these Regulations apply shall permit any part of an object of natural growth that is on the land to grow to a height that exceeds, at the location of that part of the object, the elevation of any surface referred to in section 3.

Bird Hazard

6 No owner or lessee of land within the limits of the bird hazard zone shall permit any part of that land to be used for activities or uses attracting birds that create a hazard to aviation safety.

Application

2 Le présent règlement s'applique aux biens-fonds, y compris les emprises de voies publiques, situés aux abords ou dans le voisinage de l'aéroport, dans la limite extérieure décrite à la partie 6 de l'annexe.

Limites de constructions

3 Il est interdit, sur un bien-fonds visé par le présent règlement, d'ériger ou de construire un bâtiment, ouvrage ou objet, ou un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet existant, dont une partie serait plus élevée, à l'endroit où se trouve cette partie, que l'une quelconque des surfaces suivantes :

- a) les surfaces de décollage/d'approche;
- b) la surface extérieure;
- c) les surfaces de transition;
- d) une surface de bande.

Interférence dans les communications

4 Il est interdit au propriétaire ou au locataire d'un bien-fonds visé par le présent règlement de permettre un usage ou un aménagement de toute partie de celui-ci qui cause des interférences dans les communications avec les aéronefs ou les installations comportant des équipements destinés à fournir des services liés à l'aéronautique.

Végétation

5 Il est interdit au propriétaire ou au locataire d'un bien-fonds visé par le présent règlement de laisser croître toute partie de la végétation au-delà de la hauteur, à l'endroit où se trouve cette partie, de l'une quelconque des surfaces visées à l'article 3.

Péril aviaire

6 Il est interdit au propriétaire ou au locataire d'un bien-fonds situé dans les limites de la zone de péril aviaire de permettre l'utilisation de toute partie de celui-ci pour des activités ou des usages qui attirent les oiseaux qui constituent un danger pour la sécurité aéronautique.

Repeal

7 [Repeal]

Coming into Force

***8 These Regulations come into force on the day on which the requirements prescribed in subsection 5.6(2) of the *Aeronautics Act* are met.**

* [Note: These Regulations came into effect in respect of lands registered in the registry system on July 8, 2010 and, in respect of lands registered in the land titles system, on July 16, 2010.]

Abrogation

7 [Abrogation]

Entrée en vigueur

***8 Le présent règlement entre en vigueur à la date où les exigences prévues au paragraphe 5.6(2) de la *Loi sur l'aéronautique* sont respectées.**

* [Note: Le présent règlement est entré en vigueur le 8 juillet 2010, relativement aux biens-fonds visés dans le régime d'enregistrement des actes, et le 16 juillet 2010, aux biens-fonds visés dans le régime d'enregistrement des droits immobiliers.]

SCHEDULE

(Subsection 1(1) and section 2)

In this schedule, all grid coordinates are in metres (m) and refer to the 1927 North American Datum (1974 adjustment), Zone 18, Universal Transverse Mercator (UTM) projection. Grid coordinates have been computed using a combined average scale factor of 0.9996160.

In this schedule, all elevation values are in metres (m) and refer to the Canadian Geodetic Vertical Datum — CGVD28.

PART 1

Description of the Airport Reference Points

The airport reference points A and B, shown on Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Zoning Plan No. 06-006 94-128, Sheet 13, dated February 20, 1996, are points that may be located by:

For airport reference point A

commencing at the intersection of the centrelines of runways 07L-25R and 14-32, having grid coordinates of 447 841.99 E and 5 018 054.69 N;

thence northwesterly along the centreline of runway 14-32, 975.36 m to a point;

thence northeasterly and perpendicular to the centreline of runway 14-32, 304.80 m to the airport reference point A, having grid coordinates of 447 243.76 E and 5 018 882.67 N.

For airport reference point B

commencing at the intersection of the centrelines of runways 07L-25R and 14-32, having grid coordinates of 447 841.99 E and 5 018 054.69 N;

thence southeasterly along the centreline and projected centreline of runway 14-32, 1 737.36 m to a point;

thence northeasterly and perpendicular to the projected centreline of runway 14-32, 304.80 m to the airport reference point B, having grid coordinates of 449 415.16 E and 5 017 258.42 N.

PART 2

Description of the Take-off/Approach Surfaces

The elevation of a take-off/approach surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centreline of that take-off/approach surface.

ANNEXE

(paragraphe 1(1) et article 2)

Dans la présente annexe, toutes les coordonnées du quadrillage sont en mètres (m) et font référence aux coordonnées de la projection universelle transverse de Mercator (UTM), zone 18, suivant le Système de référence nord-américain de 1927 (compensation de 1974). Elles ont été calculées à l'aide d'un facteur d'échelle moyen combiné de 0,9996160.

Dans la présente annexe, toutes les valeurs d'altitude sont en mètres (m), suivant le Système canadien de référence altimétrique (CGVD28).

PARTIE 1

Description des points de référence de l'aéroport

Les points de référence A et B de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa n° 06-006 94-128, feuille 13, daté du 20 février 1996, sont des points qui peuvent être déterminés comme suit :

Pour le point de référence A de l'aéroport

Commençant à l'intersection des axes des pistes 07L-25R et 14-32, dont les données du quadrillage sont 447 841,99 E. et 5 018 054,69 N.;

de là en direction nord-ouest suivant l'axe de la piste 14-32, sur une distance de 975,36 m jusqu'à un point;

de là en direction nord-est et perpendiculairement à l'axe de la piste 14-32, sur une distance de 304,80 m jusqu'au point de référence A de l'aéroport, dont les coordonnées du quadrillage sont 447 243,76 E. et 5 018 882,67 N.

Pour le point de référence B de l'aéroport

Commençant à l'intersection des axes des pistes 07L-25R et 14-32, dont les données du quadrillage sont 447 841,99 E. et 5 018 054,69 N.;

de là en direction sud-est, suivant l'axe actuel et l'axe prévu de la piste 14-32, sur une distance de 1 737,36 m jusqu'à un point;

de là en direction nord-est et perpendiculairement à l'axe prévu de la piste 14-32, sur une distance de 304,80 m jusqu'au point de référence B de l'aéroport, dont les coordonnées du quadrillage sont 449 415,16 E. et 5 017 258,42 N.

PARTIE 2

Description des surfaces de décollage/d'approche

L'altitude d'une surface de décollage/d'approche est en tout point égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de décollage/d'approche.

The elevation of a take-off/approach surface centreline is calculated from the elevation of the abutting end of the strip surface, increasing at the constant ratios as provided herein.

The take-off/approach surfaces, shown on Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Zoning Plan No. 06-006 94-128, Sheets 1 to 10, 12, 13, 14, 16 to 22 and 24 to 40 dated February 20, 1996, are surfaces abutting each end of the strip surfaces associated with runways 07R-25L, 07L-25R, 07C-25C, 14-32, and 04-22. The take-off/approach surfaces are described as follows:

(a) the take-off/approach surface abutting the 07R end of the strip surface associated with runway 07R-25L, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 60.000 m measured horizontally, rising to an imaginary line drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 3 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; thence continuing upward at a ratio of 1.000 m measured vertically to 50.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 15 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 2 400.000 m on either side of the projected centreline and a height of 290.000 m above the elevation at the end of the strip surface;

(b) the take-off/approach surface abutting the 25L end of the strip surface associated with runway 07R-25L, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 60.000 m measured horizontally, rising to an imaginary line drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 3 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; thence continuing upward at a ratio of 1.000 m measured vertically to 50.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 15 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 2 400.000 m on either side of the projected centreline and a height of 290.000 m above the elevation at the end of the strip surface;

(c) the take-off/approach surface abutting the 07L end of the strip surface associated with runway 07L-25R, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 60.000 m measured horizontally, rising to an imaginary line drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 3 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; thence continuing upward at a ratio of 1.000 m measured vertically to 50.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 15 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 2 400.000 m on either side of the projected centreline and a height of 290.000 m above the elevation at the end of the strip surface;

(d) the take-off/approach surface abutting the 25R end of the strip surface associated with runway 07L-25R,

L'altitude de l'axe d'une surface de décollage/d'approche est calculée d'après l'altitude de l'extrémité de la surface de bande attenante et augmente suivant les rapports constants indiqués dans la présente partie.

Les surfaces de décollage/d'approche, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa n° 06-006 94-128, feuilles 1 à 10, 12, 13, 14, 16 à 22 et 24 à 40, daté du 20 février 1996, sont des surfaces attenantes à chacune des extrémités des surfaces de bande associées aux pistes 07R-25L, 07L-25R, 07C-25C, 14-32 et 04-22, et sont décrites comme suit :

a) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07R de la surface de bande associée à la piste 07R-25L consiste en une surface inclinée à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 60,000 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'à une ligne imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 3 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; de là, elle se prolonge vers le haut à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 50,000 m suivant l'horizontale jusqu'au bord extérieur de la surface de décollage/d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe et à une distance suivant l'horizontale de 15 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; le bord extérieur mesure 2 400,000 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 290,000 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande;

b) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25L de la surface de bande associée à la piste 07R-25L consiste en une surface inclinée à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 60,000 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'à une ligne imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 3 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; de là, elle se prolonge vers le haut à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 50,000 m suivant l'horizontale jusqu'au bord extérieur de la surface de décollage/d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 15 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; le bord extérieur mesure 2 400,000 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 290,000 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande;

c) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07L de la surface de bande associée à la piste 07L-25R consiste en une surface inclinée à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 60,000 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'à une ligne imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 3 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; de là, elle se prolonge vers le haut à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 50,000 m suivant l'horizontale jusqu'au bord extérieur de la surface de décollage/d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 15 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; le bord extérieur mesure 2 400,000 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 290,000 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande;

consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 60.000 m measured horizontally, rising to an imaginary line drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 3 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; thence continuing upward at a ratio of 1.000 m measured vertically to 50.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 15 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 2 400.000 m on either side of the projected centreline and a height of 290.000 m above the elevation at the end of the strip surface;

(e) the take-off/approach surface abutting the 07C end of the strip surface associated with runway 07C-25C, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 60.000 m measured horizontally, rising to an imaginary line drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 3 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; thence continuing upward at a ratio of 1.000 m measured vertically to 50.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 15 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 2 616.390 m on either side of the projected centreline and a height of 290.000 m above the elevation at the end of the strip surface;

(f) the take-off/approach surface abutting the 25C end of the strip surface associated with runway 07C-25C, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 60.000 m measured horizontally, rising to an imaginary line drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 3 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; thence continuing upward at a ratio of 1.000 m measured vertically to 50.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 15 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 2 616.390 m on either side of the projected centreline and a height of 290.000 m above the elevation at the end of the strip surface;

(g) the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 60.000 m measured horizontally, rising to an imaginary line drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 3 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the imaginary line drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface having a length of 600.000 m on either side of the projected centreline and a height of 50.000 m above the elevation at the end of the strip surface; thence continuing upward at a ratio of 1.000 m measured vertically to 50.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface being the boundary between the Province of Ontario and the Province of Quebec lying between the intersections of the

d) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25R de la surface de bande associée à la piste 07L-25R consiste en une surface inclinée à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 60,000 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'à une ligne imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 3 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; de là, elle se prolonge vers le haut à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 50,000 m suivant l'horizontale jusqu'au bord extérieur de la surface de décollage/d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 15 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; le bord extérieur mesure 2 400,000 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 290,000 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande;

e) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07C de la surface de bande associée à la piste 07C-25C consiste en une surface inclinée à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 60,000 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'à une ligne imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 3 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; de là, elle se prolonge vers le haut à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 50,000 m suivant l'horizontale jusqu'au bord extérieur de la surface de décollage/d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 15 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; le bord extérieur mesure 2 616,390 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 290,000 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande;

f) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25C de la surface de bande associée à la piste 07C-25C consiste en une surface inclinée à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 60,000 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'à une ligne imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 3 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; de là, elle se prolonge vers le haut à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 50,000 m suivant l'horizontale jusqu'au bord extérieur de la surface de décollage/d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 15 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; le bord extérieur mesure 2 616,390 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 290,000 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande;

g) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32 consiste en une surface inclinée à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 60,000 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'à une ligne imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 3 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; la ligne imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande mesure 600,000 m de chaque côté du prolongement et se trouve à

lateral limits of the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32 with the boundary between the Province of Ontario and the Province of Quebec;

(h) the take-off/approach surface abutting the 32 end of the strip surface associated with runway 14-32, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 60.000 m measured horizontally, rising to an imaginary line drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 3 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; thence continuing upward at a ratio of 1.000 m measured vertically to 50.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 15 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 2 400.000 m on either side of the projected centreline and a height of 290.000 m above the elevation at the end of the strip surface;

(i) the take-off/approach surface abutting the 04 end of the strip surface associated with runway 04-22, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 25.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 2 500.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 280.000 m on either side of the projected centreline and a height of 100.000 m above the elevation at the end of the strip surface; and

(j) the take-off/approach surface abutting the 22 end of the strip surface associated with runway 04-22, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 25.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 2 500.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 280.000 m on either side of the projected centreline and a height of 100.000 m above the elevation at the end of the strip surface.

PART 3

Description of the Outer Surface

The outer surface, shown on Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Zoning Plan No. 06-006 94-128, Sheets 1 to 4, 6 to 20 and 22 to 24, dated February 20, 1996, is an

50,000 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande; de là, elle se prolonge vers le haut à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 50,000 m suivant l'horizontale jusqu'au bord extérieur de la surface de décollage/d'approche, qui consiste en la limite entre les provinces d'Ontario et de Québec, située entre les intersections des limites latérales de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32 et de la limite entre les provinces d'Ontario et de Québec;

h) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 32 de la surface de bande associée à la piste 14-32 consiste en une surface inclinée à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 60,000 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'à une ligne imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 3 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; de là, elle se prolonge vers le haut à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 50,000 m suivant l'horizontale jusqu'au bord extérieur de la surface de décollage/d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 15 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; le bord extérieur mesure 2 400,000 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 290,000 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande;

i) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 04 de la surface de bande associée à la piste 04-22 consiste en une surface inclinée à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 25,000 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'au bord extérieur de la surface de décollage/d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 2 500,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; le bord extérieur mesure 280,000 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 100,000 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande;

j) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 22 de la surface de bande associée à la piste 04-22 consiste en une surface inclinée à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 25,000 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'au bord extérieur de la surface de décollage/d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 2 500,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; le bord extérieur mesure 280,000 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 100,000 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande.

PARTIE 3

Description de la surface extérieure

La surface extérieure, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa n° 06-006 94-128, feuilles 1 à 4, 6 à 20 et 22 à 24, daté du

imaginary surface established at a constant elevation that is 45.000 m above the assigned elevation of the airport reference points, except that, where that surface is less than 9.000 m above the surface of the ground, the outer surface is located at 9.000 m above the surface of the ground. The limit of the outer surface is described as follows:

All those lands situate in the City of Ottawa, formerly in the Cities of Ottawa, Nepean and Gloucester;

commencing at the southeastern corner of Lot 27, Concession 4 Rideau Front, in the Geographic Township of Gloucester, now in the City of Ottawa (see Sheet 20);

thence westerly along the southern boundary of Lot 27, Concession 4 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 27 (see Sheet 19);

thence westerly along the production of the southern boundary of Lot 27, Concession 4 Rideau Front, in a straight line across the allowance for road between Concession 4 Rideau Front and Concession 3 Rideau Front to the intersection with the western limit of the allowance for road between Concession 4 Rideau Front and Concession 3 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 24);

thence southerly along the western limit of the allowance for road between Concession 4 Rideau Front and Concession 3 Rideau Front to the southeastern corner of Lot 27, Concession 3 Rideau Front;

thence westerly along the southern boundary of Lot 27, in Concession 3 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 27, Concession 3 Rideau Front;

thence southwesterly in a straight line across the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and the Gore Concession to the southeastern corner of Lot 27, Gore Concession;

thence westerly along the southern boundary of Lot 27, Gore Concession, to the southwestern corner of Lot 27, Gore Concession;

thence southerly along the eastern boundary of Lot 27, in Concession 2 Rideau Front, to the southeastern corner of Lot 27, Concession 2 Rideau Front;

thence westerly along the southern boundary of Lot 27, Concession 2 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 27, Concession 2 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 23);

thence northerly along the western boundaries of Lots 27 and 26, Concession 2 Rideau Front, to the northwestern corner of Lot 26, Concession 2 Rideau Front;

thence northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 26 and 25, Concession 2 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 25, Concession 2 Rideau Front;

thence northerly along the western boundaries of Lots 25, 24, 23 and 22, Concession 2 Rideau Front, to the intersection with the easterly production of the southern boundary of Lot 22, in Concession 1 Rideau Front;

20 février 1996, est une surface imaginaire établie à une altitude constante qui est de 45,000 m au-dessus de l'altitude attribuée des points de référence de l'aéroport; cette surface extérieure est toutefois située à 9,000 m au-dessus de la surface du sol lorsque la surface décrite ci-dessus est à moins de 9,000 m au-dessus de la surface du sol. Les limites de la surface extérieure sont décrites comme suit :

Tous les biens-fonds situés dans les anciennes villes d'Ottawa, de Nepean et de Gloucester, maintenant dans la ville d'Ottawa;

Commençant à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester, maintenant dans la ville d'Ottawa (voir la feuille 20);

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 27, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot (voir la feuille 19);

de là en direction ouest, le long du prolongement de la limite sud du lot 27, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite ouest de cette emprise de voie publique, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 24);

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession 3 donnant sur la Rideau;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 27, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot, dans cette concession;

de là en direction sud-ouest, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 3 donnant sur la Rideau et la concession Gore, jusqu'à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession Gore;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 27, dans la concession Gore, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot, dans cette concession;

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 27, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est de ce lot, dans cette concession;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 27, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot, dans cette concession, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 23);

de là en direction nord, le long des limites ouest des lots 27 et 26, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 26, dans cette concession;

de là en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 26 et 25, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 25, dans cette concession;

de là en direction nord, le long des limites ouest des lots 25, 24, 23 et 22, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection du prolongement est de la limite sud du lot 22, dans la concession 1 donnant sur la Rideau;

thence westerly along the production of the southern boundary of Lot 22, Concession 1 Rideau Front, across the allowance for road between Concession 2 Rideau Front and Concession 1 Rideau Front, to the southeastern corner of Lot 22, Concession 1 Rideau Front;

thence westerly along the southern boundary of Lot 22, Concession 1 Rideau Front, to the intersection with the eastern limit of Regional Road Number 19, also known as River Road (see Sheet 22);

thence in a northerly direction along the eastern limit of Regional Road Number 19, also known as River Road, to the intersection with the southern boundary of Lot 16, Concession 1 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 17);

thence westerly across Regional Road Number 19, also known as River Road, along the southern boundary of Lot 16, Concession 1 Rideau Front, in the Geographic Township of Gloucester, to the high water mark on the east bank of the Rideau River and Rideau Canal;

thence westerly in a straight line across the Rideau River and Rideau Canal to the intersection of the high water mark on the west bank of the Rideau River and Rideau Canal and the southern boundary of Lot 15, Concession 1 Rideau Front, in the Geographic Township of Nepean, now in the City of Ottawa;

thence in a northerly direction along the high water mark on the west bank of the Rideau River and Rideau Canal to the intersection with the northern boundary of Lot 15, Concession 1 Rideau Front, in the Geographic Township of Nepean;

thence westerly along the northern boundary of Lot 15, Concession 1 Rideau Front, to the intersection with the western limit of Leikin Drive, according to a plan registered in the Land Registry Office for the Land Titles Division of Ottawa-Carleton (Number 4) as 4M-821;

thence southerly along the western limit of Leikin Drive to the northern limit of Crestway Drive, as shown on registered plan 4M-821;

thence westerly and southerly along the northern limit of Crestway Drive to the western boundary of registered plan 4M-821, also being a point in the eastern boundary of a plan registered in the Registry Office for the Land Titles Division of Ottawa-Carleton (Number 4) as 4M-905 (see Sheet 16);

thence northerly along the eastern boundary of registered plan 4M-905 to the northeast corner of registered plan 4M-905;

thence westerly along the northern boundary of registered plan 4M-905 to the northwest corner of registered plan 4M-905;

thence along the production westerly of the northern boundary of registered plan 4M-905 to the intersection with the

de là en direction ouest, le long du prolongement de la limite sud du lot 22, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 2 donnant sur la Rideau et la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est de ce lot, dans la concession 1 donnant sur la Rideau;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 22, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite est de la route régionale n° 19, aussi connue sous le nom de chemin River (voir la feuille 22);

de là en direction nord, le long de la limite est de la route régionale n° 19, aussi connue sous le nom de chemin River, jusqu'à l'intersection de la limite sud du lot 16, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 17);

de là en direction ouest, traversant la route régionale n° 19, aussi connue sous le nom de chemin River, le long de la limite sud du lot 16, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester, jusqu'à la laisse des hautes eaux de la rive est de la rivière Rideau et du canal Rideau;

de là en direction ouest, en ligne droite, traversant la rivière Rideau et le canal Rideau, jusqu'à l'intersection de la laisse des hautes eaux de la rive ouest de cette rivière et de ce canal et de la limite sud du lot 15, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean, maintenant dans la ville d'Ottawa;

de là en direction nord, le long de la laisse des hautes eaux de la rive ouest de la rivière Rideau et du canal Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite nord du lot 15, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean;

de là en direction ouest, le long de la limite nord du lot 15, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite ouest de la promenade Leikin, selon le plan enregistré sous le numéro 4M-821 au Bureau d'enregistrement de la Division d'enregistrement des droits immobiliers d'Ottawa-Carleton (n° 4);

de là en direction sud, le long de la limite ouest de la promenade Leikin, jusqu'à la limite nord de la promenade Crestway, selon le plan enregistré n° 4M-821;

de là en direction ouest et sud, le long de la limite nord de la promenade Crestway, jusqu'à la limite ouest du plan enregistré n° 4M-821, constituant également un point de la limite est du plan enregistré sous le numéro n° 4M-905, au Bureau d'enregistrement immobilier de la Division d'enregistrement des droits immobiliers d'Ottawa-Carleton (n° 4) (voir la feuille 16);

de là en direction nord, le long de la limite est du plan enregistré n° 4M-905, jusqu'à l'angle nord-est de ce plan;

de là en direction ouest, le long de la limite nord du plan enregistré n° 4M-905, jusqu'à l'angle nord-ouest de ce plan;

de là, le long du prolongement ouest de la limite nord du plan enregistré n° 4M-905, jusqu'à l'intersection de la limite est de

eastern limit of the original allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession 2 Rideau Front, Geographic Township of Nepean;

thence northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 15 and 16, in Concession 1 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 16, in Concession 1 Rideau Front;

thence northerly along the eastern limit of the original allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession 2 Rideau Front to the northwestern corner of Lot 20, Concession 1 Rideau Front;

thence northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 20 and 21, in Concession 1 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 21, Concession 1 Rideau Front;

thence northerly along the eastern limit of the original allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession 2 Rideau Front to the northwestern corner of Lot 25, Concession 1 Rideau Front, Geographic Township of Nepean (see Sheet 11);

thence northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 25 and 26, in Concession 1 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 26, Concession 1 Rideau Front;

thence northerly along the eastern limit of the original allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession 2 Rideau Front to the northwestern corner of Lot 27, Concession 1 Rideau Front, Geographic Township of Nepean (see Sheet 6);

thence easterly along the northern boundary of Lot 27, in Concession 1 Rideau Front, to the northeastern corner of Lot 27, Concession 1 Rideau Front;

thence easterly along the production of the northern boundary of Lot 27, Concession 1 Rideau Front, across the allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession A Rideau Front to the intersection with the eastern limit of the allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession A Rideau Front;

thence northerly along the eastern limit of the allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession A Rideau Front to the northwestern corner of Lot 30, Concession A Rideau Front;

thence northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 30 and 31, in Concession A Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 31, Concession A Rideau Front;

thence northerly along the eastern limit of the allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession A Rideau Front to the northwestern corner of Lot 32, Concession A Rideau Front, Geographic Township of Nepean (see Sheet 1);

thence easterly along the northern boundary of Lot 32, Concession A Rideau Front, to a point in the western limit of Block B as shown on a plan registered in the Land Registry

l'emprise de voie publique initiale entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession 2 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean;

de là en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 15 et 16, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 16, dans cette concession;

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 20, dans la concession 1 donnant sur la Rideau;

de là en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 20 et 21, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 21, dans cette concession;

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 25, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean (voir la feuille 11);

de là en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 25 et 26, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 26, dans cette concession;

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 27, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean (voir la feuille 6);

de là en direction est, le long de la limite nord du lot 27, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est de ce lot, dans cette concession;

de là en direction est, le long du prolongement de la limite nord du lot 27, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, traversant l'emprise de voie publique entre cette concession et la concession A donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite est de cette emprise de voie publique;

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession A donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 30, dans la concession A donnant sur la Rideau;

de là en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 30 et 31, dans la concession A donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 31, dans cette concession;

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession A donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 32, dans la concession A donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean (voir la feuille 1);

de là en direction est, le long de la limite nord du lot 32, dans la concession A donnant sur la Rideau, jusqu'à un point de la limite ouest du bloc B, selon le plan enregistré sous le numéro 521472 au Bureau d'enregistrement immobilier de la Division

Office for the Registry Division of Ottawa-Carleton (Number 4) as plan 521472;

thence northerly along the western limit of Blocks B and A in registered plan 521472 to the northwesterly corner of Block A in registered plan 521472, also being a point in the southeastern limit of Meadowlands Drive;

thence northeasterly along the southeastern limit of Meadowlands Drive, as shown on registered plan 521472, to the northeastern corner of Block E in registered plan 521472;

thence southerly along the eastern limit of Block E in registered plan 521472 to the most northern corner of Carleton Condominium Plan No. 5;

thence southerly along the eastern limit of Carleton Condominium Plan No. 5 to the northern limit of Carleton Condominium Plan No. 5;

thence easterly along the northern limit of Carleton Condominium Plan No. 5, to the northeastern corner, also being a point on the western limit of Chesterton Drive as shown on a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Ottawa-Carleton (Number 4) as plan 495960;

thence easterly in a straight line across Chesterton Drive to the northwestern corner of Lot 29 in registered plan 495960;

thence easterly along the northern boundary of plans registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Ottawa-Carleton (Number 4) as plans 495960, 495961 and 289002, to the northeastern corner of registered plan 289002 (see Sheet 2);

thence easterly along the production of the northern boundary of registered plan 289002 across the allowance for road between Concession A Rideau Front and Concession B Rideau Front, also known as Fisher Avenue, to a point in the western boundary of registered plan 455, in the Geographic Township of Nepean, now in the City of Ottawa;

thence northerly along the western boundary of registered plan 455 to the northwestern corner of registered plan 455, also being a point on the division line between Lots 33 and 34 in Concession B Rideau Front;

thence easterly along the northern boundary of registered plan 455, also being the division line between Lots 33 and 34, Concession B Rideau Front, to the northeastern corner of registered plan 455, also being a point in the western limit of King's Highway Number 16 also known as Prince of Wales Drive;

thence easterly in a straight line across King's Highway Number 16, also known as Prince of Wales Drive, to the northwestern corner of registered plan 435, also being on the division line between Lots 33 and 34, Concession B Rideau Front, Geographic Township of Nepean;

d'enregistrement des droits immobiliers d'Ottawa-Carleton (n° 4);

de là en direction nord, le long de la limite ouest des blocs B et A, selon le plan enregistré n° 521472, jusqu'à l'angle nord-ouest du bloc A, selon ce plan, constituant également un point de la limite sud-est de la promenade Meadowlands;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est de la promenade Meadowlands, selon le plan enregistré n° 521472, jusqu'à l'angle nord-est du bloc E, selon ce plan;

de là en direction sud, le long de la limite est du bloc E selon le plan n° 521472, jusqu'à l'angle le plus au nord du plan d'association condominiale n° 5 de Carleton;

de là en direction sud, le long de la limite est du plan d'association condominiale n° 5 de Carleton, jusqu'à la limite nord de ce plan;

de là en direction est, le long de la limite nord du plan d'association condominiale n° 5 de Carleton, jusqu'à l'angle nord-est, constituant également un point de la limite ouest de la promenade Chesterton, selon le plan enregistré sous le numéro 495960, au Bureau d'enregistrement des droits immobiliers de la Division d'enregistrement d'Ottawa-Carleton (n° 4);

de là en direction est, en ligne droite, traversant la promenade Chesterton, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 29, selon le plan enregistré n° 495960;

de là en direction est, le long de la limite nord des plans enregistrés sous les numéros 495960, 495961 et 289002 au Bureau d'enregistrement immobilier de la Division d'enregistrement des droits immobiliers d'Ottawa-Carleton (n° 4), jusqu'à l'angle nord-est du plan enregistré n° 289002 (voir la feuille 2);

de là en direction est, le long du prolongement de la limite nord du plan enregistré n° 289002, traversant l'emprise de voie publique entre la concession A donnant sur la Rideau et la concession B donnant sur la Rideau, aussi connue sous le nom d'avenue Fisher, jusqu'à un point de la limite ouest du plan enregistré n° 455, dans le canton géographique de Nepean, maintenant dans la ville d'Ottawa;

de là en direction nord, le long de la limite ouest du plan enregistré n° 455, jusqu'à l'angle nord-ouest de ce plan, constituant également un point de la ligne de division entre les lots 33 et 34, dans la concession B donnant sur la Rideau;

de là en direction est, le long de la limite nord du plan enregistré n° 455, constituant également la ligne de division entre les lots 33 et 34, dans la concession B donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est de ce plan, constituant aussi un point de la limite ouest de la route principale n° 16, aussi connue sous le nom de promenade Prince of Wales;

de là en direction est, en ligne droite, traversant la route principale n° 16, aussi connue sous le nom de promenade Prince of Wales, jusqu'à l'angle nord-ouest du plan enregistré n° 435, constituant aussi la ligne de division entre les lots 33 et 34, dans la concession B donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean;

thence easterly along the division line between Lots 33 and 34, Concession B Rideau Front, to the intersection with the high water mark of the west bank of the Rideau River and Rideau Canal;

thence in a southerly direction along the high water mark of the west bank of the Rideau River and Rideau Canal to the intersection with the production westerly of the northern boundary of Lot A, Concession 2 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester, now in the City of Ottawa;

thence easterly along the northern boundary of Lot A, in Concession 2 Rideau Front, and its production westerly to the northeastern corner of Lot A, Concession 2 Rideau Front;

thence easterly in a straight line across the allowance for road between Concession 2 Rideau Front and Concession 3 Rideau Front to the northwestern corner of Lot A, Concession 3 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester;

thence easterly along the northern boundary of Lot A, in Concession 3 Rideau Front, to the northwestern corner of registered plan M-24 (see Sheet 3);

thence southerly along the western limit of registered plan M-24 to the southwesterly corner of registered plan M-35; also being the northwestern corner of registered plan M-35;

thence southerly along the western limit of registered plan M-35 to the southwesterly corner of registered plan M-35;

thence southerly in a straight line to the most westerly corner of Lot 1 in registered plan 198;

thence easterly and northerly along the northern and western limit of Lot 1, registered plan 198, to the intersection with the southern boundary of Lot 1, Concession 3 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester;

thence easterly along the southern boundary of Lot 1, in Concession 3 Rideau Front, to the southeastern corner of Lot 1, Concession 3 Rideau Front, also being a point in the western limit of the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and Concession 4 Rideau Front;

thence southerly along the western limit of the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and Concession 4 Rideau Front to the intersection with the production westerly of the southern boundary of the allowance for road between Lots 5 and 6, in Concession 4 Rideau Front;

thence easterly along the production across the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and Concession 4 Rideau Front and along the southern boundary of the allowance for road between Lots 5 and 6, in Concession 4 Rideau Front, to the northeastern corner of Lot 6, Concession 4 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 4);

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front, to the southeastern corner of Lot 10, Concession 4 Rideau Front;

de là en direction est, le long de la ligne de division entre les lots 33 et 34, dans la concession B donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la laisse des hautes eaux de la rive ouest de la rivière Rideau et du canal Rideau;

de là en direction sud, le long de la laisse des hautes eaux de la rive ouest de la rivière Rideau et du canal Rideau, jusqu'à l'intersection du prolongement ouest de la limite nord du lot A, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester, maintenant dans la ville d'Ottawa;

de là en direction est, le long de la limite nord du lot A, dans la concession 2 donnant sur la Rideau et son prolongement ouest, jusqu'à l'angle nord-est de ce lot, dans cette concession;

de là en direction est, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 2 donnant sur la Rideau et la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot A, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester;

de là en direction est, le long de la limite nord du lot A, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du plan enregistré n° M-24 (voir la feuille 3);

de là en direction sud, le long de la limite ouest du plan enregistré n° M-24, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce plan, constituant également l'angle nord-ouest du plan enregistré n° M-35;

de là en direction sud, le long de la limite ouest du plan enregistré n° M-35, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce plan;

de là en direction sud, en ligne droite, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest du lot 1, selon le plan enregistré n° 198;

de là en direction est et nord, le long de la limite nord et ouest du lot 1, selon le plan enregistré n° 198, jusqu'à l'intersection de la limite sud de ce lot, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester;

de là en direction est, le long de la limite sud du lot 1, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est de ce lot, dans cette concession, constituant aussi un point de la limite ouest de l'emprise de voie publique entre cette concession et la concession 4 donnant sur la Rideau;

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique entre la concession 3 donnant sur la Rideau et la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection du prolongement ouest de la limite sud de l'emprise de voie publique entre les lots 5 et 6, dans la concession 4 donnant sur la Rideau;

de là en direction est, le long du prolongement, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 3 donnant sur la Rideau et la concession 4 donnant sur la Rideau, et le long de la limite sud de l'emprise de voie publique entre les lots 5 et 6, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est du lot 6, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 4);

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à

thence southerly in a straight line across the allowance for road between Lot 10 and Lot 11, in Concession 4 Rideau Front, to the northeastern corner of Lot 11, Concession 4 Rideau Front;

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front, to the southeastern corner of Lot 15, Concession 4 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 9);

thence southerly in a straight line across the allowance for road between Lot 15 and Lot 16 in Concession 4 Rideau Front to the northeastern corner of Lot 16, Concession 4 Rideau Front;

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front to the southeastern corner of Lot 20, Concession 4 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheets 10 and 15);

thence southerly in a straight line across the allowance for road between Lot 20 and Lot 21 in Concession 4 Rideau Front to the northeastern corner of Lot 21, Concession 4 Rideau Front;

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front to the southeastern corner of Lot 25, Concession 4 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 20);

thence southerly in a straight line across the allowance for road between Lot 25 and Lot 26, in Concession 4 Rideau Front to the northeastern corner of Lot 26, Concession 4 Rideau Front; and

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front to the southeastern corner of Lot 27, Concession 4 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester, now in the city of Ottawa, being the point of commencement.

PART 4

Description of the Strip Surfaces

The elevation of a strip surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centreline of that strip surface.

The elevation of the strip surface centreline between the strip surface end and the closest strip surface threshold is equal to the elevation of the strip surface end. The elevation of the strip surface centreline between the strip surface thresholds is calculated using a constant ratio between the elevations of the

l'angle sud-est du lot 10, dans la concession 4 donnant sur la Rideau;

de là en direction sud, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 10 et 11, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est du lot 11, dans cette concession;

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est du lot 15, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 9);

de là en direction sud, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 15 et 16, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est du lot 16, dans cette concession;

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est du lot 20, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir les feuilles 10 et 15);

de là en direction sud, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 20 et 21, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est du lot 21, dans cette concession;

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est du lot 25, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 20);

de là en direction sud, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 25 et 26, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est du lot 26, dans cette concession;

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester, maintenant dans la ville d'Ottawa, constituant le point de départ.

PARTIE 4

Description des surfaces de bandes

L'altitude d'une surface de bande est en tout point égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande.

L'altitude de l'axe de la surface de bande entre l'extrémité de la surface de bande et le seuil de surface de bande le plus proche est égale à l'altitude de l'extrémité de la surface de bande. L'altitude de l'axe de la surface de bande entre les seuils de surface de bande est calculée d'après un rapport constant entre les altitudes des seuils de la surface de bande

strip surface thresholds or between the elevations of the points along the runway centreline as provided herein.

The strip surfaces, shown on Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Zoning Plan No. 06-006 94-128, Sheets 7, 8, 12, 13, 14 and 18, dated February 20, 1996, are imaginary surfaces associated with an airport runway that are prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction. The strip surfaces are described as follows:

(a) the strip surface associated with proposed runway 07R-25L is 300.000 m in total width, being 150.000 m on either side of the centreline of the proposed runway. The strip surface commences 60.000 m to the southwest of threshold 07R and ends 60.000 m to the northeast of threshold 25L, having a total length of 2 559.000 m. The 07R end of the strip surface has an elevation of 100.000 m and the 25L end of the strip surface has an elevation of 105.000 m. The azimuth of the centreline from threshold 07R to threshold 25L is 57°56'36". Threshold 07R has grid coordinates of 447 897.32 E and 5 016 543.09 N and threshold 25L has grid coordinates of 449 963.64 E and 5 017 837.10 N. There are no additional points between thresholds, along proposed runway 07R-25L, that control the elevation of the proposed runway centreline;

(b) the strip surface associated with proposed runway 07C-25C is 732.780 m in total width, being 366.390 m on either side of the centreline of the proposed runway. The strip surface commences 60.000 m to the southwest of threshold 07C and ends 60.000 m to the northeast of threshold 25C, having a total length of 3 001.370 m. The 07C end of the strip surface has an elevation of 100.000 m and the 25C end of the strip surface has an elevation of 105.000 m. The azimuth of the centreline from threshold 07C to threshold 25C is 57°56'36". Threshold 07C has grid coordinates of 447 545.67 E and 5 016 976.87 N and threshold 25C has grid coordinates of 449 986.76 E and 5 018 505.59 N. The points between thresholds, along proposed runway 07C-25C, that control the elevation of the proposed runway centreline are:

Item	Column 1 Threshold Number	Column 2 Distance from Threshold to Point along Runway Centreline (m)	Column 3 Elevation of Point (m)
1	07C	1 116.12	112.20

(c) the strip surface associated with existing and proposed runway 07L-25R is 300.000 m in total width, being 150.000 m on either side of the centreline of the existing and proposed runway. The strip surface commences 60.000 m to the southwest of threshold 07L and ends 60.000 m to the northeast of threshold 25R, having a total length of 3 167.540 m. The 07L end of the strip surface has an elevation of 111.900 m and the 25R end of the strip surface has an elevation of 108.900 m. The azimuth of the centreline from threshold 07L to threshold 25R is 57°56'36". Threshold 07L has grid coordinates of 447 093.05 E and 5 017 585.68 N and threshold 25R has grid coordinates of 449 674.92 E and 5 019 202.56 N. The points between thresholds, along existing and proposed runway 07L-25R, that control the elevation of the existing and proposed runway centreline are:

ou de points le long de l'axe de la piste tels qu'ils figurent dans le présent règlement.

Les surfaces de bande, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa n° 06-006 94-128, feuilles 7, 8, 12, 13, 14 et 18, daté du 20 février 1996, sont des surfaces imaginaires associées à une piste de l'aéroport qui sont aménagées pour le décollage et l'atterrissage d'aéronefs dans une direction particulière et sont décrites comme suit :

a) la surface de bande associée à la piste proposée 07R-25L est d'une largeur totale de 300,000 m, soit de 150,000 m de chaque côté de l'axe de la piste. La surface de bande commence à 60,000 m au sud-ouest du seuil 07R et se termine à 60,000 m au nord-est du seuil 25L, et sa longueur totale est de 2 559,000 m. L'altitude de l'extrémité 07R de la surface de bande est de 100,000 m et l'altitude de l'extrémité 25L de la surface de bande est de 105,000 m. L'azimut de l'axe entre le seuil 07R et le seuil 25L est de 57°56'36". Les coordonnées du quadrillage du seuil 07R sont 447 897,32 E. et 5 016 543,09 N. et celles du seuil 25L sont 449 963,64 E. et 5 017 837,10 N. Il n'existe aucun autre point entre les seuils, le long de la piste proposée 07R-25L, où est déterminée l'altitude de l'axe de la piste proposée.

b) la surface de bande associée à la piste proposée 07C-25C est d'une largeur totale de 732,780 m, soit de 366,390 m de chaque côté de l'axe de la piste. La surface de bande commence à 60,000 m au sud-ouest du seuil 07C et se termine à 60,000 m au nord-est du seuil 25C, et sa longueur totale est de 3 001,370 m. L'altitude de l'extrémité 07C de la surface de bande est de 100,000 m et l'altitude de l'extrémité 25C de la surface de bande est de 105,000 m. L'azimut de l'axe entre le seuil 07C et le seuil 25C est de 57°56'36". Les coordonnées du quadrillage du seuil 07C sont 447 545,67 E. et 5 016 976,87 N. et celles du seuil 25C sont 449 986,76 E. et 5 018 505,59 N. Les points entre les seuils, le long de la piste proposée 07C-25C, où est déterminée l'altitude de l'axe de la piste proposée, sont indiqués dans le tableau suivant :

Article	Colonne 1 Numéro du seuil	Colonne 2 Distance entre le seuil et le point le long de l'axe de la piste (m)	Colonne 3 Altitude du point (m)
1	07C	1 116,12	112,20

c) la surface de bande associée à la piste existante et proposée 07L-25R est d'une largeur totale de 300,000 m, soit de 150,000 m de chaque côté de l'axe de la piste. La surface de bande commence à 60,000 m au sud-ouest du seuil 07L et se termine à 60,000 m au nord-est du seuil 25R, et sa longueur totale est de 3 167,540 m. L'altitude de l'extrémité 07L de la surface de bande est de 111,900 m et celle de l'extrémité 25R de la surface de bande est de 108,900 m. L'azimut de l'axe entre le seuil 07L et le seuil 25R est de 57°56'36". Les coordonnées du quadrillage du seuil 07L sont 447 093,05 E. et 5 017 585,68 N. et celles du seuil 25R sont 449 674,92 E. et 5 019 202,56 N. Les points entre les seuils, le long de la piste existante et proposée 07L-25R, où est déterminée l'altitude de l'axe de la piste, sont indiqués dans le tableau suivant :

Item	Column 1 Threshold Number	Column 2 Distance from Threshold to Point along Runway Centreline (m)	Column 3 Elevation of Point (m)
1	07L	734.01	112.90
2	07L	884.01	113.50
3	07L	1 234.01	113.50
4	07L	1 584.01	114.10
5	07L	1 984.01	113.30

(d) the strip surface associated with runway 14-32 is 300.000 m in total width, being 150.000 m on either side of the centreline of the runway. The strip surface commences 60.000 m to the northwest of threshold 14 and ends 60.000 m to the southeast of threshold 32, having a total length of 3 167.870 m. The 14 end of the strip surface has an elevation of 107.000 m and the 32 end of the strip surface has an elevation of 111.700 m. The azimuth of the centreline from threshold 14 to threshold 32 is 127°47'50". Threshold 14 has grid coordinates of 446 196.46 E and 5 019 285.58 N and threshold 32 has grid coordinates of 448 636.14 E and 5 017 460.65 N. The points between thresholds, along proposed runway 14-32, that control the elevation of the proposed runway centreline are:

Item	Column 1 Threshold Number	Column 2 Distance from Threshold to Point along Runway Centreline (m)	Column 3 Elevation of Point (m)
1	14	155.74	107.50
2	14	1 205.74	113.50
3	14	1 405.74	114.00
4	14	1 805.74	113.50
5	14	2 055.74	113.50
6	14	2 205.74	113.10
7	14	2 866.86	112.20

(e) the strip surface associated with runway 04-22 is 60.000 m in total width, being 30.000 m on either side of the centreline of the runway. The strip surface commences 60.000 m to the south of threshold 04 and ends 60.000 m to the north of threshold 22, having a total length of 1 048.820 m. The 04 end of the strip surface has an elevation of 105.800 m and the 22 end of the strip surface has an elevation of 102.000 m. The azimuth of the centreline from threshold 04 to threshold 22 is 25°51'38". Threshold 04 has grid coordinates of 445 977.19 E and 5 019 248.76 N and threshold 32 has grid coordinates of 446 382.17 E and 5 020 084.24 N. The points between thresholds, along proposed runway 04-22, that control the elevation of the proposed runway centreline are:

Item	Column 1 Threshold Number	Column 2 Distance from Threshold to Point along Runway Centreline (m)	Column 3 Elevation of Point (m)
1	04	300.00	105.60
2	04	778.82	102.70

Article	Colonne 1 Numéro du seuil	Colonne 2 Distance entre le seuil et le point le long de l'axe de la piste (m)	Colonne 3 Altitude du point (m)
1	07L	734,01	112,90
2	07L	884,01	113,50
3	07L	1 234,01	113,50
4	07L	1 584,01	114,10
5	07L	1 984,01	113,30

(d) la surface de bande associée à la piste 14-32 est d'une largeur totale de 300,000 m, soit de 150,000 m de chaque côté de l'axe de la piste. La surface de bande commence à 60,000 m au nord-ouest du seuil 14 et se termine à 60,000 m au sud-est du seuil 32, et sa longueur totale est de 3 167,870 m. L'altitude de l'extrémité 14 de la surface de bande est de 107,000 m et l'altitude de l'extrémité 32 de la surface de bande est de 111,700 m. L'azimut de l'axe entre le seuil 14 et le seuil 32 est de 127°47'50". Les coordonnées du quadrillage du seuil 14 sont 446 196,46 E. et 5 019 285,58 N. et celles du seuil 32 sont 448 636,14 E. et 5 017 460,65 N. Les points entre les seuils, le long de la piste 14-32, où est déterminée l'altitude de l'axe de la piste proposée, sont indiqués dans le tableau suivant :

Article	Colonne 1 Numéro du seuil	Colonne 2 Distance entre le seuil et le point le long de l'axe de la piste (m)	Colonne 3 Altitude du point (m)
1	14	155,74	107,50
2	14	1 205,74	113,50
3	14	1 405,74	114,00
4	14	1 805,74	113,50
5	14	2 055,74	113,50
6	14	2 205,74	113,10
7	14	2 866,86	112,20

(e) la surface de bande associée à la piste 04-22 est d'une largeur totale de 60,000 m, soit de 30,000 m de chaque côté de l'axe de la piste. La surface de bande commence à 60,000 m au sud du seuil 04 et se termine à 60,000 m au nord du seuil 22, et sa longueur totale est de 1 048,820 m. L'altitude de l'extrémité 04 de la surface de bande est de 105,800 m et l'altitude de l'extrémité 22 de la surface de bande est de 102,000 m. L'azimut de l'axe entre le seuil 04 et le seuil 22 est de 25°51'38". Les coordonnées du quadrillage du seuil 04 sont 445 977,19 E. et 5 019 248,76 N. et celles du seuil 32 sont 446 382,17 E. et 5 020 084,24 N. Les points entre les seuils, le long de la piste proposée 04-22, où est déterminée l'altitude de l'axe de la piste proposée, sont indiqués dans le tableau suivant :

Article	Colonne 1 Numéro du seuil	Colonne 2 Distance entre le seuil et le point le long de l'axe de la piste (m)	Colonne 3 Altitude du point (m)
1	04	300,00	105,60
2	04	778,82	102,70

PART 5

Description of the Transitional Surfaces

The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting a strip surface is equal to the elevation of the nearest point on the centreline of the abutting strip surface.

The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting a take-off/approach surface is equal to the elevation of the nearest point on the centreline of the abutting take-off/approach surface.

The transitional surfaces associated with runways 07L-25R, 07R-25L, 07C-25C and 14-32, shown on Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Zoning Plan No. 06-006 94-128, Sheets 7, 8, 9, 12, 13, 14, 17, 18 and 19, dated February 20, 1996, are imaginary inclined surfaces that extend upward and outward from the lateral limits of the abutting strip surface and the abutting take-off/approach surface rising at a ratio of 1.000 m measured vertically to 7.000 m measured horizontally and perpendicularly to the centreline of each strip surface and take-off/approach surface, to an intersection with the outer surface or with the transitional surface of an adjoining strip.

The transitional surfaces for runway 04-22, shown on Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Zoning Plan No. 06-006 94-128, Sheets 7, 8 and 12, dated February 20, 1996, are imaginary inclined surfaces that extend upward and outward from the lateral limits of the abutting strip surface and the abutting take-off/approach surface rising at a ratio of 1.000 m measured vertically to 7.000 m measured horizontally and perpendicularly to the centreline of each strip surface and take-off/approach surface, to an intersection with the outer surface or with the transitional surface of an adjoining strip.

PART 6

Description of the Outer Limit of the Land in Respect of Which These Regulations Apply

The outer limit of the land to which these Regulations apply, shown on Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Zoning Plan No. 06-006 94-128, sheets 1 to 40, dated February 20, 1996, is generally defined by the limit of the area covered by the take-off/approach surfaces, bird hazard zone, outer surface, strip surfaces and transitional surfaces, and is more particularly described as follows:

All those lands situate in the City of Ottawa, formerly in the Cities of Ottawa, Gloucester and Nepean, and formerly in the Towns of Osgoode and Goulbourne, described as follows:

PARTIE 5

Description des surfaces de transition

L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande attenante.

L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface de décollage/d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de décollage/d'approche attenante.

Les surfaces de transition associées aux pistes 07L-25R, 07R-25L, 07C-25C et 14-32, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa n° 06-006 94-128, feuilles 7, 8, 9, 12, 13, 14, 17, 18 et 19, daté du 20 février 1996, sont des surfaces inclinées imaginaires s'élevant vers l'extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande attenante et de la surface de décollage/d'approche à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 7,000 m suivant l'horizontale perpendiculairement à l'axe de chaque surface de bande et de chaque surface de décollage/d'approche, jusqu'à l'intersection avec la surface extérieure ou la surface de transition d'une surface de bande adjacente.

Les surfaces de transition associées à la piste 04-22, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa n° 06-006 94-128, feuilles 7, 8 et 12, daté du 20 février 1996, sont des surfaces inclinées imaginaires s'élevant vers l'extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande attenante et de la surface de décollage/d'approche à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 7,000 m suivant l'horizontale perpendiculairement à l'axe de chaque surface de bande et de chaque surface de décollage/d'approche, jusqu'à l'intersection avec la surface extérieure ou la surface de transition d'une surface de bande adjacente.

PARTIE 6

Description de la limite extérieure des biens-fonds visés par le présent règlement

La limite extérieure des biens-fonds visés par le présent règlement, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa n° 06-006 94-128, feuilles 1 à 40, daté du 20 février 1996, correspond, de manière générale, à la limite du secteur formé par les surfaces de décollage/d'approche, la zone de péril aviaire, la surface extérieure, les surfaces de bande et les surfaces de transition, et est plus particulièrement décrite comme suit :

Les biens-fonds situés dans les anciennes villes d'Ottawa, de Gloucester et de Nepean et les anciennes collectivités d'Osgoode et de Goulbourne, maintenant dans la ville d'Ottawa, et décrits comme suit :

commencing at the southeasterly corner of Lot 27, in Concession 4 Rideau Front, the Geographic Township of Gloucester, now in the City of Ottawa (see Sheet 20);

thence westerly along the southern boundary of Lot 27, in Concession 4 Rideau Front, to the intersection with the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 32 end of the strip surface associated with runway 14-32;

thence easterly along the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 32 end of the strip surface associated with runway 14-32, on an azimuth of 118°15'59", to the northeasterly corner of the said take-off/approach surface, having grid coordinates of 462 127.98 E and 5 010 364.50 N (see Sheets 25, 26 and 27);

thence southerly along the eastern limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 32 end of the strip surface associated with runway 14-32, on an azimuth of 216°47'50", to the southeastern corner of the said take-off/approach surface, having grid coordinates of 459 253.96 E and 5 006 522.32 N;

thence westerly along the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 32 end of the strip surface associated with runway 14-32, on an azimuth of 315°19'41", to the intersection with the southern boundary of Lot 27, Concession 3 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheets 26, 25 and 24);

thence westerly along the southern boundary of Lot 27, in Concession 3 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 27, Concession 3 Rideau Front;

thence southwestwardly in a straight line across the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and the Gore Concession to the southeastern corner of Lot 27, Gore Concession;

thence westerly along the southern boundary of Lot 27, Gore Concession, to the southwestern corner of Lot 27, Gore Concession;

thence southerly along the eastern boundary of Lot 27, in Concession 2 Rideau Front, to the southeastern corner of Lot 27, Concession 2 Rideau Front;

thence westerly along the southern boundary of Lot 27, Concession 2 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 27, Concession 2 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 23);

thence northerly along the western boundaries of Lots 27 and 26, Concession 2 Rideau Front, to the northwestern corner of Lot 26, Concession 2 Rideau Front;

thence northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 26 and 25, Concession 2 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 25, Concession 2 Rideau Front;

thence northerly along the western boundaries of Lots 25, 24, 23 and 22, Concession 2 Rideau Front, to the intersection with the easterly production of the southern boundary of Lot 22, in Concession 1 Rideau Front;

Commençant à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester, maintenant dans la ville d'Ottawa (voir la feuille 20);

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 27, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 32 de la surface de bande associée à la piste 14-32;

de là en direction est, le long de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 32 de la surface de bande associée à la piste 14-32, selon un azimut de 118°15'59", jusqu'à l'angle nord-est de cette surface de décollage/d'approche, dont les coordonnées du quadrillage sont 462 127,98 E. et 5 010 364,50 N. (voir les feuilles 25, 26 et 27);

de là en direction sud, le long de la limite est (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 32 de la surface de bande associée à la piste 14-32, selon un azimut de 216°47'50", jusqu'à l'angle sud-est de cette surface de décollage/d'approche, dont les coordonnées du quadrillage sont 459 253,96 E. et 5 006 522,32 N.;

de là en direction ouest, le long de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 32 de la surface de bande associée à la piste 14-32, selon un azimut de 315°19'41", jusqu'à l'intersection de la limite sud du lot 27, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir les feuilles 26, 25 et 24);

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 27, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot, dans cette concession;

de là en direction sud-ouest, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 3 donnant sur la Rideau et la concession Gore, jusqu'à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession Gore;

de là en direction ouest suivant la limite sud du lot 27, dans la concession Gore, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot, dans cette concession;

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 27, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est de ce lot, dans cette concession;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 27, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot, dans cette concession, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 23);

de là en direction nord, le long des limites ouest des lots 27 et 26, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 26, dans cette concession;

de là en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 26 et 25, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 25, dans cette concession;

de là en direction nord, le long des limites ouest des lots 25, 24, 23 et 22, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection du prolongement est de la limite sud du lot 22, dans la concession 1 donnant sur la Rideau;

thence westerly along the production of the southern boundary of Lot 22, Concession 1 Rideau Front, across the allowance for road between Concession 2 Rideau Front and Concession 1 Rideau Front, to the southeastern corner of Lot 22, Concession 1 Rideau Front;

thence westerly along the southern boundary of Lot 22, Concession 1 Rideau Front, to the intersection with the eastern limit of Regional Road Number 19, also known as River Road (see Sheet 22);

thence in a northerly direction along the eastern limit of Regional Road Number 19 to the intersection with the southerly lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 07R end of the strip surface associated with runway 07R-25L (see Sheet 17);

thence westerly along the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 07R end of the strip surface associated with runway 07R-25L, on an azimuth of 229°24'45", to the southwestern corner of the said take-off/approach surface, having grid coordinates of 436 411.84 E and 5 006 519.68 N (see Sheets 22, 21, 28 and 32);

thence northerly along the western limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 07R end of the strip surface associated with runway 07R-25L, on an azimuth of 327°56'36", to the intersection with the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 07C end of the strip surface associated with runway 07C-25C;

thence westerly along the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 07C end of the strip surface associated with runway 07C-25C, on an azimuth of 229°24'45", to the southwestern corner of the said take-off/approach surface, having grid coordinates of 436 175.00 E and 5 006 770.14 N;

thence northerly along the western limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 07C end of the strip surface associated with runway 07C-25C, on an azimuth of 327°56'36", to the intersection with the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 07L end of the strip surface associated with runway 07L-25R;

thence westerly along the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 07L end of the strip surface associated with runway 07L-25R, on an azimuth of 229°24'45", to the southwestern corner of the said take-off/approach surface, having grid coordinates of 435 607.57 E and 5 007 562.27 N;

thence northerly along the western limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 07L end of the strip surface associated with runway 07L-25R, on an azimuth of 327°56'36", to the northwestern corner of the said take-off/approach surface, having grid coordinates of 433 060.91 E and 5 011 628.82 N (see Sheet 31);

thence easterly along the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 07L end of the strip surface associated with runway 07L-25R, on an azimuth of 66°28'27", to the intersection with the western boundary of Lot 20,

de là en direction ouest, le long du prolongement de la limite sud du lot 22, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 2 donnant sur la Rideau et la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est de ce lot, dans la concession 1 donnant sur la Rideau;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 22, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite est de la route régionale n° 19, aussi connue sous le nom de chemin River (voir la feuille 22);

de là en direction nord, le long de la limite est de la route régionale n° 19, jusqu'à l'intersection de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07R de la surface de bande associée à la piste 07R-25L (voir la feuille 17);

de là en direction ouest, le long de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07R de la surface de bande associée à la piste 07R-25L, selon un azimut de 229°24'45", jusqu'à l'angle sud-ouest de cette surface de décollage/d'approche, dont les coordonnées du quadrillage sont 436 411,84 E. et 5 006 519,68 N. (voir les feuilles 22, 21, 28 et 32);

de là en direction nord, le long de la limite ouest (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07R de la surface de bande associée à la piste 07R-25L, selon un azimut de 327°56'36", jusqu'à l'intersection de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07C de la surface de bande associée à la piste 07C-25C;

de là en direction ouest, le long de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07C de la surface de bande associée à la piste 07C-25C, selon un azimut de 229°24'45", jusqu'à l'angle sud-ouest de ladite surface de décollage/d'approche, dont les coordonnées du quadrillage sont 436 175,00 E. et 5 006 770,14 N.;

de là en direction nord, le long de la limite ouest (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07C de la surface de bande associée à la piste 07C-25C, selon un azimut de 327°56'36", jusqu'à l'intersection de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07L de la surface de bande associée à la piste 07L-25R;

de là en direction ouest, le long de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07L de la surface de bande associée à la piste 07L-25R, selon un azimut de 229°24'45", jusqu'à l'angle sud-ouest de cette surface de décollage/d'approche, dont les coordonnées du quadrillage sont 435 607,57 E. et 5 007 562,27 N.;

de là en direction nord, le long de la limite ouest (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07L de la surface de bande associée à la piste 07L-25R, selon un azimut de 327°56'36", jusqu'à l'angle nord-ouest de cette surface de décollage/d'approche, dont les coordonnées du quadrillage sont 433 060,91 E. et 5 011 628,82 N. (voir la feuille 31);

de là en direction est, le long de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07L de la surface de bande associée à la piste 07L-25R, selon un azimut de 66°28'27", jusqu'à l'intersection de la limite ouest

Concession 1 Rideau Front, also being a point in the eastern limit of the original allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession 2 Rideau Front, Geographic Township of Nepean, now in the City of Ottawa (see Sheets 30 and 16);

thence northerly along the eastern limit of the original allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession 2 Rideau Front, to the northwestern corner of Lot 20, Concession 1 Rideau Front;

thence northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 20 and 21, in Concession 1 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 21, Concession 1 Rideau Front;

thence northerly along the eastern limit of the original allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession 2 Rideau Front to the northwestern corner of Lot 25, Concession 1 Rideau Front, Geographic Township of Nepean (see Sheet 11);

thence northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 25 and 26, in Concession 1 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 26, Concession 1 Rideau Front;

thence northerly along the eastern limit of the original allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession 2 Rideau Front to the northwestern corner of Lot 27, Concession 1 Rideau Front, Geographic Township of Nepean (see Sheet 6);

thence easterly along the northern boundary of Lot 27, in Concession 1 Rideau Front, to the northeastern corner of Lot 27, Concession 1 Rideau Front;

thence easterly along the production of the northern boundary of Lot 27, Concession 1 Rideau Front, across the allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession A Rideau Front to the intersection with the eastern limit of the allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession A Rideau Front;

thence northerly along the eastern limit of the allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession A Rideau Front, in the Geographic Township of Nepean, to the intersection with the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32;

thence westerly along the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32, on an azimuth of 298°15'59" to the northwestern corner of the said take-off/approach surface, being the intersection of the said southern lateral limit of the said take-off/approach surface with the boundary between the Province of Ontario and the Province of Quebec, situate within the Ottawa River (see Sheets 1, 33, 34 and 35);

thence northerly along the western limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32 and along the boundary between the Province of Ontario and the Province of Quebec to the intersection with the northern lateral limit of the take-off/

du lot 20, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, constituant également un point de la limite est de l'emprise de voie publique initiale entre cette concession et la concession 2 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean, maintenant dans la ville d'Ottawa (voir les feuilles 30 et 16);

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 20, dans la concession 1 donnant sur la Rideau;

de là en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 20 et 21, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 21, dans cette concession;

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 25, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean (voir la feuille 11);

de là en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 25 et 26, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 26, dans cette concession;

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 27, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean (voir la feuille 6);

de là en direction est, le long de la limite nord du lot 27, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est de ce lot, dans cette concession;

de là en direction est, le long du prolongement de la limite nord du lot 27, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, traversant l'emprise de voie publique entre cette concession et la concession A donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite est de cette emprise de voie publique;

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession A donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean, jusqu'à l'intersection de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32;

de là en direction ouest, le long de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32, selon un azimuth de 298°15'59", jusqu'à l'angle nord-ouest de cette surface de décollage/d'approche, constituant l'intersection de cette limite et de la limite entre les provinces d'Ontario et de Québec, située dans la rivière des Outaouais (voir les feuilles 1, 33, 34 et 35);

de là en direction nord suivant la limite ouest (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32 et suivant la

approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32 (see Sheet 36);

thence easterly along the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32, on an azimuth of 135°19'41", to the intersection with the northern boundary of a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Ottawa-Carleton (Number 4) as plan 495961 (see Sheets 37 and 1);

thence easterly along the northern boundary of plans registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Ottawa-Carleton (Number 4) as plans 495961 and 289002, to the northeastern corner of registered plan 289002 (see Sheet 2);

thence easterly along the production of the northern boundary of registered plan 289002 across the allowance for road between Concession A Rideau Front and Concession B Rideau Front, also known as Fisher Avenue, to a point in the western boundary of registered plan 455, in the Geographic Township of Nepean, now in the City of Ottawa;

thence northerly along the western boundary of registered plan 455, to the northwestern corner of registered plan 455, also being a point on the division line between Lots 33 and 34 in Concession B Rideau Front;

thence easterly along the northern boundary of registered plan 455, also being the division line between Lots 33 and 34, Concession B Rideau Front, to the northeastern corner of registered plan 455, also being a point in the western limit of King's Highway Number 16, also known as Prince of Wales Drive;

thence easterly in a straight line across King's Highway Number 16, also known as Prince of Wales Drive, to the northwestern corner of registered plan 435, also being on the division line between Lots 33 and 34, Concession B Rideau Front, Geographic Township of Nepean;

thence easterly along the division line between Lots 33 and 34, Concession B Rideau Front, to the intersection with the high water mark of the west bank of the Rideau River and Rideau Canal;

thence in a southerly direction along the high water mark of the west bank of the Rideau River and Rideau Canal to the intersection with the production westerly of the northern boundary of Lot A, Concession 2 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester, now in the City of Ottawa;

thence easterly along the northern boundary of Lot A, in Concession 2 Rideau Front, and its production westerly to the northeastern corner of Lot A, Concession 2 Rideau Front;

thence easterly in a straight line across the allowance for road between Concession 2 Rideau Front and Concession 3 Rideau Front to the northwestern corner of Lot A, Concession 3 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester;

limite entre les provinces d'Ontario et de Québec, jusqu'à l'intersection de la limite latérale nord de cette surface de décollage/d'approche (voir la feuille 36);

de là en direction est, le long de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32, selon un azimuth de 135°19'41", jusqu'à l'intersection de la limite nord du plan enregistré sous le numéro 495961 au Bureau d'enregistrement immobilier de la Division d'enregistrement des droits immobiliers d'Ottawa-Carleton (n° 4) (voir les feuilles 37 et 1);

de là en direction est, le long de la limite nord des plans enregistrés sous les numéros 495961 et 289002 au Bureau d'enregistrement immobilier de la Division d'enregistrement des droits immobiliers d'Ottawa-Carleton (n° 4), jusqu'à l'angle nord-est du plan n° 289002 (voir la feuille 2);

de là en direction est, le long du prolongement de la limite nord du plan enregistré n° 289002, traversant l'emprise de voie publique entre la concession A donnant sur la Rideau et la concession B donnant sur la Rideau, aussi connue sous le nom d'avenue Fisher, jusqu'à un point de la limite ouest du plan enregistré n° 455, dans le canton géographique de Nepean, maintenant dans la ville d'Ottawa;

de là en direction nord, le long de la limite ouest du plan enregistré n° 455, jusqu'à l'angle nord-ouest de ce plan, constituant également un point de la ligne de division entre les lots 33 et 34, dans la concession B donnant sur la Rideau;

de là en direction est, le long de la limite nord du plan enregistré n° 455, constituant aussi la ligne de division entre les lots 33 et 34, dans la concession B donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est de ce plan, constituant aussi un point de la limite ouest de la route principale n° 16, aussi connue sous le nom de promenade Prince of Wales;

de là en direction est, en ligne droite, traversant la route principale n° 16, aussi connue sous le nom de promenade Prince of Wales, jusqu'à l'angle nord-ouest du plan enregistré n° 435, se trouvant également sur la ligne de division entre les lots 33 et 34, dans la concession B donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean;

de là en direction est, le long de la ligne de division entre les lots 33 et 34, dans la concession B donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la laisse des hautes eaux de la rive ouest de la rivière Rideau et du canal Rideau;

de là en direction sud, le long de la laisse des hautes eaux de la rive ouest de la rivière Rideau et du canal Rideau, jusqu'à l'intersection du prolongement ouest de la limite nord du lot A, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester, maintenant dans la ville d'Ottawa;

de là en direction est, le long de la limite nord du lot A, dans la concession 2 donnant sur la Rideau et son prolongement ouest, jusqu'à l'angle nord-est de ce lot, dans cette concession;

de là en direction est, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 2 donnant sur la Rideau et la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot A, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester;

thence easterly along the northern boundary of Lot A, in Concession 3 Rideau Front, to the northwestern corner of registered plan M-24 (see Sheet 3);

thence southerly along the western limit of registered plan M-24 to the southwesterly corner of registered plan M-24, also being the northwestern corner of registered plan M-35;

thence southerly along the western limit of registered plan M-35 to the southwesterly corner of registered plan M-35;

thence southerly in a straight line to the most westerly corner of Lot 1 in registered plan 198;

thence easterly and northerly along the northern and western limit of Lot 1, registered plan 198, to the intersection with the southern boundary of Lot 1, Concession 3 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester;

thence easterly along the southern boundary of Lot 1, in Concession 3 Rideau Front, to the southeasterly corner of Lot 1, Concession 3 Rideau Front, also being a point in the western limit of the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and Concession 4 Rideau Front;

thence southerly along the western limit of the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and Concession 4 Rideau Front to the intersection with the production westerly of the southern boundary of the allowance for road between Lots 5 and 6, in Concession 4 Rideau Front;

thence easterly along the production across the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and Concession 4 Rideau Front and along the southern boundary of the allowance for road between Lots 5 and 6, in Concession 4 Rideau Front, to the northeastern corner of Lot 6, Concession 4 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 4);

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front to the intersection with the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 25R end of the strip surface associated with runway 07L-25R;

thence easterly along the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 25R end of the strip surface associated with runway 07L-25R, on an azimuth of 49°24'45", to the northeastern corner of the said take-off/approach surface, having grid coordinates of 461 160.41 E and 5 029 225.97 N (see Sheets 5, 38 and 39);

thence southerly along the eastern limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 25R end of the strip surface associated with runway 07L-25R, on an azimuth of 147°56'36", to the southeastern corner of take-off/approach surface 25R, having grid coordinates of 463 707.06 E and 5 025 159.41 N (see Sheet 40);

thence westerly along the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 25R end of the strip surface associated with runway 07L-25R, on an azimuth of 246°28'27", to the intersection with the eastern limit of the

de là en direction est, le long de la limite nord du lot A, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du plan enregistré n° M-24 (voir la feuille 3);

de là en direction sud, le long de la limite ouest du plan enregistré n° M-24, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce plan, constituant aussi l'angle nord-ouest du plan enregistré n° M-35;

de là en direction sud, le long de la limite ouest du plan n° M-35, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce plan;

de là en direction sud, en ligne droite, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest du lot 1, figurant sur le plan enregistré n° 198;

de là en direction est et nord, le long de la limite nord et ouest du lot 1, selon le plan enregistré n° 198, jusqu'à l'intersection de la limite sud de ce lot, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester;

de là en direction est, le long de la limite sud du lot 1, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est de ce lot, dans cette concession, constituant également un point de la limite ouest de l'emprise de voie publique entre cette concession et la concession 4 donnant sur la Rideau;

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique entre la concession 3 donnant sur la Rideau et la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection du prolongement ouest de la limite sud de l'emprise de voie publique entre les lots 5 et 6, dans la concession 4 donnant sur la Rideau;

de là en direction est, le long du prolongement, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 3 donnant sur la Rideau et la concession 4 donnant sur la Rideau, et le long de la limite sud de l'emprise de voie publique entre les lots 5 et 6, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est du lot 6, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 4);

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25R de la surface de bande associée à la piste 07L-25R;

de là en direction est, le long de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25R de la surface de bande associée à la piste 07L-25R, selon un azimut de 49°24'45", jusqu'à l'angle nord-est de cette surface de décollage/d'approche, dont les coordonnées du quadrillage sont 461 160,41 E. et 5 029 225,97 N. (voir les feuilles 5, 38 et 39);

de là en direction sud, le long de la limite est (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25R de la surface de bande associée à la piste 07L-25R, selon un azimut de 147°56'36", jusqu'à l'angle sud-est de la surface de décollage/d'approche 25R, dont les coordonnées du quadrillage sont 463 707,06 E. et 5 025 159,41 N. (voir la feuille 40);

de là en direction ouest, le long de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25R de la surface de bande associée à la piste 07L-25R, selon un azimut de 246°28'27", jusqu'à l'intersection de la limite est de

take-off/approach surface abutting the 25C end of the strip surface associated with runway 07C-25C;

thence southerly along the eastern limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 25C end of the strip surface associated with runway 07C-25C, on an azimuth of 147°56'36", to the southeastern corner of the said take-off/approach surface, having grid coordinates of 464 133.71 E and 5 024 279.12 N;

thence westerly along the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 25C end of the strip surface associated with runway 07C-25C, on an azimuth of 246°28'27", to the intersection with the eastern limit of the take-off/approach surface abutting the 25L end of the strip surface associated with runway 07R-25L;

thence southerly along the eastern limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 25L end of the strip surface associated with runway 07R-25L, on an azimuth of 147°56'36", to the southeastern corner of the said take-off/approach surface, having grid coordinates of 463 995.77 E and 5 023 793.96 N;

thence westerly along the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 25L end of the strip surface associated with runway 07R-25L, on an azimuth of 246°28'27", to the intersection with the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheets 38 and 10);

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front to the southeastern corner of Lot 20 in Concession 4 Rideau Front (see Sheet 15);

thence southerly in a straight line across the allowance for road between Lot 20 and Lot 21, in Concession 4 Rideau Front, to the northeastern corner of Lot 21, Concession 4 Rideau Front;

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front to the southeastern corner of Lot 25, Concession 4 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 20);

thence southerly in a straight line across the allowance for road between Lot 25 and Lot 26, in Concession 4 Rideau Front, to the northeastern corner of Lot 26, Concession 4 Rideau Front; and

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front to the southeastern corner of Lot 27, Concession 4 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester, now in the city of Ottawa, being the point of commencement.

la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25C de la surface de bande associée à la piste 07C-25C;

de là en direction sud, le long de la limite est (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25C de la surface de bande associée à la piste 07C-25C, selon un azimut de 147°56'36", jusqu'à l'angle sud-est de cette surface de décollage/d'approche, dont les coordonnées du quadrillage sont 464 133,71 E. et 5 024 279,12 N.;

de là en direction ouest, le long de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25C de la surface de bande associée à la piste 07C-25C, selon un azimut de 246°28'27", jusqu'à l'intersection de la limite est de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25L de la surface de bande associée à la piste 07R-25L;

de là en direction sud, le long de la limite est (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25L de la surface de bande associée à la piste 07R-25L, selon un azimut de 147°56'36", jusqu'à l'angle sud-est de cette surface de décollage/d'approche, dont les coordonnées du quadrillage sont 463 995,77 E. et 5 023 793,96 N.;

de là en direction ouest, le long de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25L de la surface de bande associée à la piste 07R-25L, selon un azimut de 246°28'27", jusqu'à l'intersection de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir les feuilles 38 et 10);

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est du lot 20, dans la concession 4 donnant sur la Rideau (voir la feuille 15);

de là en direction sud, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 20 et 21, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est du lot 21, dans cette concession;

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est du lot 25, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 20);

de là en direction sud, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 25 et 26, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est du lot 26, dans cette concession;

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester, maintenant dans la ville d'Ottawa, constituant le point de départ.

PART 7

Description of the Bird Hazard Zone

The bird hazard zone, shown on Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Zoning Plan No. 06-006 94-128, sheets 1 to 26, 28 to 30, 33 and 36 to 38, dated February 20, 1996, comprises all lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, described as follows:

All those lands situate in the City of Ottawa, formerly in the Cities of Ottawa, Gloucester and Nepean, and formerly in the Towns of Osgoode and Goulbourne, described as follows:

commencing at the southeasterly corner of Lot 27, in Concession 4 Rideau Front, the Geographic Township of Gloucester, now in the City of Ottawa (see Sheet 20);

thence westerly along the southern boundary of Lot 27, in Concession 4 Rideau Front, to the intersection with the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 32 end of the strip surface associated with runway 14-32;

thence easterly along the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 32 end of the strip surface associated with runway 14-32, on an azimuth of 118°15'59", to the intersection with an arc having a radius of 8 000.000 m and centred on airport reference point B as described in Part 1, having grid coordinates of 456 434.00 E and 5 013 426.09 N (see Sheets 25 and 26);

thence southerly along the said arc to the intersection with the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 32 end of the strip surface associated with runway 14-32, having grid coordinates of 454 632.03 E and 5 011 197.47 N;

thence westerly along the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 32 end of the strip surface associated with runway 14-32, on an azimuth of 315°19'41", to the intersection with the southern boundary of Lot 27, Concession 3 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheets 25 and 24);

thence westerly along the southern boundary of Lot 27, in Concession 3 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 27, Concession 3 Rideau Front;

thence southwesterly in a straight line across the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and the Gore Concession, to the southeastern corner of Lot 27, Gore Concession;

thence westerly along the southern boundary of Lot 27, Gore Concession, to the southwestern corner of Lot 27, Gore Concession;

thence southerly along the eastern boundary of Lot 27, in Concession 2 Rideau Front, to the southeastern corner of Lot 27, Concession 2 Rideau Front;

PARTIE 7

Description de la zone de péril aviaire

La zone de péril aviaire, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa n° 06-006 94-128, feuilles 1 à 26, 28 à 30, 33 et 36 à 38, daté du 20 février 1996, est constituée de tous les biens-fonds, y compris les emprises de voies publiques, situés aux abords ou dans le voisinage de l'aéroport, lesquels sont décrits comme suit :

Tous les biens-fonds situés dans les anciennes villes d'Ottawa, de Gloucester et de Nepean et les anciennes collectivités d'Osgoode et de Goulbourne, maintenant dans la ville d'Ottawa, et décrits comme suit :

Commençant à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester, maintenant dans la ville d'Ottawa (voir la feuille 20);

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 27, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 32 de la surface de bande associée à la piste 14-32;

de là en direction est, le long de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 32 de la surface de bande associée à la piste 14-32, selon un azimuth de 118°15'59", jusqu'à l'intersection d'un arc dont le rayon mesure 8 000,000 m à partir du point de référence B de l'aéroport décrit à la partie 1, dont les coordonnées du quadrillage sont 456 434,00 E. et 5 013 426,09 N. (voir les feuilles 25 et 26);

de là en direction sud, le long de cet arc, jusqu'à l'intersection de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 32 de la surface de bande associée à la piste 14-32, dont les coordonnées du quadrillage sont 454 632,03 E. et 5 011 197,47 N.;

de là en direction ouest, le long de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 32 de la surface de bande associée à la piste 14-32, selon un azimuth de 315°19'41", jusqu'à l'intersection de la limite sud du lot 27, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir les feuilles 25 et 24);

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 27, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot, dans cette concession;

de là en direction sud-ouest, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 3 donnant sur la Rideau et la concession Gore, jusqu'à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession Gore;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 27, dans la concession Gore, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot, dans cette concession;

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 27, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est de ce lot, dans cette concession;

thence westerly along the southern boundary of Lot 27, Concession 2 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 27, Concession 2 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 23);

thence northerly along the western boundaries of Lots 27 and 26, Concession 2 Rideau Front, to the northwestern corner of Lot 26, Concession 2 Rideau Front;

thence northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 26 and 25, Concession 2 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 25, Concession 2 Rideau Front;

thence northerly along the western boundaries of Lots 25, 24, 23 and 22, Concession 2 Rideau Front, to the intersection with the easterly production of the southern boundary of Lot 22, in Concession 1 Rideau Front;

thence westerly along the production of the southern boundary of Lot 22, Concession 1 Rideau Front, across the allowance for road between Concession 2 Rideau Front and Concession 1 Rideau Front, to the southeastern corner of Lot 22, Concession 1 Rideau Front;

thence westerly along the southern boundary of Lot 22, Concession 1 Rideau Front, to the intersection with the eastern limit of Regional Road Number 19, also known as River Road (see Sheet 22);

thence in a northerly direction along the eastern limit of Regional Road Number 19 to the intersection with the southerly lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 07R end of the strip surface associated with runway 07R-25L (see Sheet 17);

thence westerly along the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 07R end of the strip surface associated with runway 07R-25L, on an azimuth of 229°24'45" to the intersection with an arc having a radius of 8 000.000 m and centred on airport reference point A as described in Part 1, having grid coordinates of 442 960.16 E and 5 012 129.77 N (see Sheets 21 and 22);

thence northerly along the said arc to the intersection with the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 07L end of the strip surface associated with runway 07L-25R, having grid coordinates of 440 362.93 E and 5 014 807.74 N (see Sheet 30);

thence easterly along the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 07L end of the strip surface associated with runway 07L-25R, on an azimuth of 66°28'27", to the intersection with the western boundary of Lot 20, Concession 1 Rideau Front, also being a point in the eastern limit of the original allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession 2 Rideau Front, Geographic Township of Nepean, now in the City of Ottawa (see Sheet 16);

thence northerly along the eastern limit of the original allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession 2 Rideau Front to the northwestern corner of Lot 20, Concession 1 Rideau Front;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 27, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot, dans cette concession, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 23);

de là en direction nord, le long des limites ouest des lots 27 et 26, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 26, dans cette concession;

de là en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 26 et 25, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 25, dans cette concession;

de là en direction nord, le long des limites ouest des lots 25, 24, 23 et 22, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection du prolongement est de la limite sud du lot 22, dans la concession 1 donnant sur la Rideau;

de là en direction ouest, le long du prolongement de la limite sud du lot 22, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 2 donnant sur la Rideau et la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est de ce lot, dans la concession 1 donnant sur la Rideau;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 22, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite est de la route régionale n° 19, aussi connue sous le nom de chemin River (voir la feuille 22);

de là en direction nord, le long de la limite est de la route régionale n° 19, jusqu'à l'intersection de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07R de la surface de bande associée à la piste 07R-25L (voir la feuille 17);

de là en direction ouest, le long de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07R de la surface de bande associée à la piste 07R-25L, selon un azimut de 229°24'45", jusqu'à l'intersection d'un arc dont le rayon mesure 8 000,000 m à partir du point de référence A de l'aéroport décrit à la partie 1, dont les coordonnées du quadrillage sont 442 960,16 E. et 5 012 129,77 N. (voir les feuilles 21 et 22);

de là en direction nord, le long de cet arc, jusqu'à l'intersection de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07L de la surface de bande associée à la piste 07L-25R, dont les coordonnées du quadrillage sont 440 362,93 E. et 5 014 807,74 N. (voir la feuille 30);

de là en direction est, le long de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07L de la surface de bande associée à la piste 07L-25R, selon un azimut de 66°28'27", jusqu'à l'intersection de la limite ouest du lot 20, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, constituant aussi un point de la limite est de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession 2 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean, maintenant dans la ville d'Ottawa (voir la feuille 16);

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 20, dans la concession 1 donnant sur la Rideau;

thence northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 20 and 21, in Concession 1 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 21, Concession 1 Rideau Front;

thence northerly along the eastern limit of the original allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession 2 Rideau Front to the northwestern corner of Lot 25, Concession 1 Rideau Front, Geographic Township of Nepean (see Sheet 11);

thence northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 25 and 26, in Concession 1 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 26, Concession 1 Rideau Front;

thence northerly along the eastern limit of the original allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession 2 Rideau Front to the northwestern corner of Lot 27, Concession 1 Rideau Front, Geographic Township of Nepean (see Sheet 6);

thence easterly along the northern boundary of Lot 27, in Concession 1 Rideau Front, to the northeastern corner of Lot 27, Concession 1 Rideau Front;

thence easterly along the production of the northern boundary of Lot 27, Concession 1 Rideau Front, across the allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession A Rideau Front to the intersection with the eastern limit of the allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession A Rideau Front;

thence northerly along the eastern limit of the allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession A Rideau Front, in the Geographic Township of Nepean, to the intersection with the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32;

thence westerly along the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32, on an azimuth of 298°15'59", to the intersection with an arc having a radius of 8 000.000 m and centred on airport reference point A as described in Part 1, having grid coordinates of 440 071.92 E and 5 022 420.41 N (see Sheets 1 and 33);

thence northerly along the said arc to the intersection with the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32, having grid coordinates of 441 397.02 E and 5 024 338.54 N (see Sheets 1 and 37);

thence easterly along the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32, on an azimuth of 135°19'41", to the intersection with the northern boundary of a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Ottawa-Carleton (Number 4) as registered plan 495961 (see Sheets 37 and 1);

de là en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 20 et 21, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 21, dans cette concession;

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 25, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean (voir la feuille 11);

de là en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 25 et 26, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 26, dans cette concession;

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 27, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean (voir la feuille 6);

de là en direction est, le long de la limite nord du lot 27, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est de ce lot, dans cette concession;

de là en direction est, le long du prolongement de la limite nord du lot 27, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession A donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite est de cette emprise de voie publique;

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession A donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean, jusqu'à l'intersection de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32;

de là en direction ouest, le long de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32, selon un azimuth de 298°15'59", jusqu'à l'intersection d'un arc dont le rayon mesure 8 000,000 m à partir du point de référence « A » de l'aéroport décrit à la partie 1, dont les coordonnées du quadrillage sont 440 071,92 E. et 5 022 420,41 N. (voir les feuilles 1 et 33);

de là en direction nord, le long de cet arc, jusqu'à l'intersection de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32, dont les coordonnées du quadrillage sont 441 397,02 E. et 5 024 338,54 N. (voir les feuilles 1 et 37);

de là en direction est, le long de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32, selon un azimuth de 135°19'41", jusqu'à l'intersection de la limite nord du plan enregistré sous le numéro 495961, au Bureau d'enregistrement immobilier de la Division d'enregistrement des droits immobiliers d'Ottawa-Carleton (n° 4) (voir les feuilles 37 et 1);

thence easterly along the northern boundary of plans registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Ottawa-Carleton (Number 4) as plans 495961 and 289002, to the northeastern corner of registered plan 289002 (see Sheet 2);

thence easterly along the production of the northern boundary of registered plan 289002, across the allowance for road between Concession A Rideau Front and Concession B Rideau Front, also known as Fisher Avenue, to a point in the western boundary of registered plan 455, in the Geographic Township of Nepean, now in the City of Ottawa;

thence northerly along the western boundary of registered plan 455, to the northwestern corner of registered plan 455, also being a point on the division line between Lots 33 and 34, in Concession B Rideau Front;

thence easterly along the northern boundary of registered plan 455, also being the division line between Lots 33 and 34, Concession B Rideau Front, to the northeasterly corner of registered plan 455, also being a point in the western limit of King's Highway Number 16 also known as Prince of Wales Drive;

thence easterly in a straight line across King's Highway Number 16, also known as Prince of Wales Drive, to the northwestern corner of registered plan 435, also being a point on the division line between Lots 33 and 34, Concession B Rideau Front, Geographic Township of Nepean;

thence easterly along the division line between Lots 33 and 34, Concession B Rideau Front, to the intersection with the high water mark of the west bank of the Rideau River and Rideau Canal;

thence in a southerly direction along the high water mark of the west bank of the Rideau River and Rideau Canal to the intersection with the production westerly of the northern boundary of Lot A, Concession 2 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester, now in the City of Ottawa;

thence easterly along the northern boundary of Lot A, in Concession 2 Rideau Front, and its production westerly to the northeastern corner of Lot A, Concession 2 Rideau Front;

thence easterly in a straight line across the allowance for road between Concession 2 Rideau Front and Concession 3 Rideau Front to the northwestern corner of Lot A, Concession 3 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester;

thence easterly along the northern boundary of Lot A, in Concession 3 Rideau Front, to the northwestern corner of registered plan M-24 (see Sheet 3);

thence southerly along the western limit of registered plan M-24 to the southwestern corner of registered plan M-24, also being the northwesterly corner of registered plan M-35;

thence southerly along the western limit of registered plan M-35 to the southwestern corner of registered plan M-35;

thence southerly in a straight line to the most westerly corner of Lot 1 in registered plan 198;

de là en direction est, le long de la limite nord des plans enregistrés n^{os} 495961 et 289002, déposés au Bureau d'enregistrement immobilier de la Division d'enregistrement des droits immobiliers d'Ottawa-Carleton (n^o 4), jusqu'à l'angle nord-est du plan n^o 289002 (voir la feuille 2);

de là en direction est, le long du prolongement de la limite nord du plan enregistré n^o 289002, traversant l'emprise de voie publique entre la concession A donnant sur la Rideau et la concession B donnant sur la Rideau, aussi connue sous le nom d'avenue Fisher, jusqu'à un point de la limite ouest du plan n^o 455, dans le canton géographique de Nepean, maintenant dans la ville d'Ottawa;

de là en direction nord, le long de la limite ouest du plan enregistré n^o 455, jusqu'à l'angle nord-ouest de ce plan, constituant aussi la ligne de division entre les lots 33 et 34, dans la concession B donnant sur la Rideau;

de là en direction est, le long de la limite nord du plan enregistré n^o 455, constituant aussi un point de la ligne de division entre les lots 33 et 34, dans la concession B donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est de ce plan, constituant également un point de la limite ouest de la route principale n^o 16, aussi connue sous le nom de promenade Prince of Wales;

de là en direction est, en ligne droite, traversant la route principale n^o 16, aussi connue sous le nom de promenade Prince of Wales, jusqu'à l'angle nord-ouest du plan enregistré n^o 435, constituant également un point de la ligne de division entre les lots 33 et 34, dans la concession B donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean;

de là en direction est, le long de la ligne de division entre les lots 33 et 34, dans la concession B donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la laisse des hautes eaux de la rive ouest de la rivière Rideau et du canal Rideau;

de là en direction sud, le long de la laisse des hautes eaux de la rive ouest de la rivière Rideau et du canal Rideau, jusqu'à l'intersection du prolongement ouest de la limite nord du lot A, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester, maintenant dans la ville d'Ottawa;

de là en direction est, le long de la limite nord du lot A, dans la concession 2 donnant sur la Rideau et son prolongement ouest, jusqu'à l'angle nord-est de ce lot, dans cette concession;

de là en direction est, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 2 donnant sur la Rideau et la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot A, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester;

de là en direction est, le long de la limite nord du lot A, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du plan enregistré n^o M-24 (voir la feuille 3);

de là en direction sud, le long de la limite ouest du plan enregistré n^o M-24, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit plan, constituant aussi l'angle nord-ouest du plan enregistré n^o M-35;

de là en direction sud, le long de la limite ouest du plan enregistré n^o M-35, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce plan;

de là en direction sud, en ligne droite, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest du lot 1, figurant sur le plan enregistré n^o 198;

thence easterly and northerly along the northern and western limit of Lot 1, registered plan 198 to the intersection with the southern boundary of Lot 1, Concession 3 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester;

thence easterly along the southern boundary of Lot 1, in Concession 3 Rideau Front, to the southeastern corner of Lot 1, Concession 3 Rideau Front, also being a point in the western limit of the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and Concession 4 Rideau Front;

thence southerly along the western limit of the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and Concession 4 Rideau Front to the intersection with the production westerly of the southern boundary of the allowance for road between Lots 5 and 6, in Concession 4 Rideau Front;

thence easterly along the production across the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and Concession 4 Rideau Front and along the southern boundary of the allowance for road between Lots 5 and 6, in Concession 4 Rideau Front, to the northeastern corner of Lot 6, Concession 4 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 4);

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front to the intersection with the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 25R end of the strip surface associated with runway 07L-25R;

thence easterly along the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 25R end of the strip surface associated with runway 07L-25R, on an azimuth of 49°24'45", to the intersection with an arc having a radius of 8 000.000 m and centred on airport reference point B as described in Part 1, having the grid coordinates of 454 446.64 E and 5 023 474.13 N (see Sheets 5 and 38);

thence southerly along the said arc to the intersection with the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 25L end of the strip surface associated with runway 07R-25L, having grid coordinates of 456 676.92 E and 5 020 607.70 N;

thence westerly along the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 25L end of the strip surface associated with runway 07R-25L, on an azimuth of 246°28'27", to the intersection with the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 10);

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front, to the southeastern corner of Lot 20, Concession 4 Rideau Front (see Sheet 15);

de là en direction est et nord, le long de la limite nord et ouest du lot 1, figurant sur le plan n° 198, jusqu'à l'intersection de la limite sud de ce lot, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester;

de là en direction est, le long de la limite sud du lot 1, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est de ce lot, dans cette concession, constituant également un point de la limite ouest de l'emprise de voie publique entre la concession 3 donnant sur la Rideau et la concession 4 donnant sur la Rideau;

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique entre la concession 3 donnant sur la Rideau et la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection du prolongement ouest de la limite sud de l'emprise de voie publique entre les lots 5 et 6, dans la concession 4 donnant sur la Rideau;

de là en direction est, le long du prolongement, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 3 donnant sur la Rideau et la concession 4 donnant sur la Rideau, et le long de la limite sud de l'emprise de voie publique entre les lots 5 et 6, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est du lot 6, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 4);

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25R de la surface de bande associée à la piste 07L-25R;

de là en direction est, le long de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25R de la surface de bande associée à la piste 07L-25R, selon un azimut de 49°24'45", jusqu'à l'intersection d'un arc dont le rayon mesure 8 000,000 m à partir du point de référence B de l'aéroport décrit à la partie 1, dont les coordonnées du quadrillage sont 454 446,64 E. et 5 023 474,13 N. (voir les feuilles 5 et 38);

de là en direction sud, le long de cet arc, jusqu'à l'intersection de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25L de la surface de bande associée à la piste 07R-25L, dont les coordonnées du quadrillage sont 456 676,92 E. et 5 020 607,70 N.;

de là en direction ouest, le long de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25L de la surface de bande associée à la piste 07R-25L, selon un azimut de 246°28'27", jusqu'à l'intersection de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 10);

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est du lot 20, dans la concession 4 donnant sur la Rideau (voir la feuille 15);

thence southerly in a straight line across the allowance for road between Lot 20 and Lot 21, in Concession 4 Rideau Front, to the northeastern corner of Lot 21, Concession 4 Rideau Front;

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front to the southeastern corner of Lot 25, Concession 4 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 20);

thence southerly in a straight line across the allowance for road between Lot 25 and Lot 26, in Concession 4 Rideau Front, to the northeastern corner of Lot 26, Concession 4 Rideau Front; and

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front to the southeastern corner of Lot 27, Concession 4 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester, now in the city of Ottawa, being the point of commencement.

de là en direction sud, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 20 et 21, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est du lot 21, dans cette concession;

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est du lot 25, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 20);

de là en direction sud, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 25 et 26, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est du lot 26, dans cette concession;

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester, maintenant dans la ville d'Ottawa, constituant le point de départ.