



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

**Toronto/Lester B. Pearson
International Airport Zoning
Regulations**

**Règlement de zonage de
l'aéroport international Lester B.
Pearson de Toronto**

SOR/99-123

DORS/99-123

Current to November 14, 2023

À jour au 14 novembre 2023

Published by the Minister of Justice at the following address:
<http://laws-lois.justice.gc.ca>

Publié par le ministre de la Justice à l'adresse suivante :
<http://lois-laws.justice.gc.ca>

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 14, 2023. Any amendments that were not in force as of November 14, 2023 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 14 novembre 2023. Toutes modifications qui n'étaient pas en vigueur au 14 novembre 2023 sont énoncées à la fin de ce document sous le titre « Modifications non en vigueur ».

TABLE OF PROVISIONS**Toronto/Lester B. Pearson International Airport
Zoning Regulations**

- 1 Interpretation
- 2 Application
- 3 Building Restrictions
- 4 Aeronautical Facilities
- 5 Natural Growth
- 6 Disposal of Waste
- 7 Repeal

SCHEDULE**TABLE ANALYTIQUE****Règlement de zonage de l'aéroport international
Lester B. Pearson de Toronto**

- 1 Définitions
- 2 Champ d'application
- 3 Constructions
- 4 Installations aéronautiques
- 5 Végétation
- 6 Dépôt de déchets
- 7 Abrogation

ANNEXE

Registration
SOR/99-123 March 11, 1999

AERONAUTICS ACT

**Toronto/Lester B. Pearson International Airport
Zoning Regulations**

P.C. 1999-402 March 11, 1999

Whereas, pursuant to section 5.5^a of the *Aeronautics Act*, a copy of the proposed *Toronto/Lester B. Pearson International Airport Zoning Regulations*, substantially in the form annexed hereto, was published in two successive issues of the *Canada Gazette*, Part I, on September 13 and 20, 1997, and in two successive issues of *The Toronto Star* on September 30 and October 1, 1997 and *l'Express* on September 30 and October 7, 1997, and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect thereto;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 5.4^b of the *Aeronautics Act*, is pleased hereby to make the annexed *Toronto/Lester B. Pearson International Airport Zoning Regulations*.

Enregistrement
DORS/99-123 Le 11 mars 1999

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

**Règlement de zonage de l'aéroport international
Lester B. Pearson de Toronto**

C.P. 1999-402 Le 11 mars 1999

Attendu que, conformément à l'article 5.5^a de la *Loi sur l'aéronautique*, le projet de *Règlement de zonage de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans deux numéros successifs de la *Gazette du Canada* Partie I les 13 et 20 septembre 1997, ainsi que dans deux numéros successifs de *Toronto Star* le 30 septembre et le 1^{er} octobre 1997 ainsi que de *l'Express* le 30 septembre et le 7 octobre 1997, et que les intéressés ont ainsi eu toute possibilité de présenter au ministre des Transports leurs observations à cet égard,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 5.4^b de la *Loi sur l'aéronautique*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement de zonage de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto*, ci-après.

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

^b S.C. 1992, c. 4, s. 10

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

^b L.C. 1992, ch. 4, art. 10

Toronto/Lester B. Pearson International Airport Zoning Regulations

Interpretation

1 (1) The definitions in this subsection apply in these Regulations:

airport means Toronto/Lester B. Pearson International Airport, in the City of Etobicoke in the Municipality of Metropolitan Toronto, and the City of Mississauga in the Regional Municipality of Peel, in the Province of Ontario. (*aéroport*)

airport reference point means the point described in Part I of the schedule. (*point de référence de l'aéroport*)

approach surfaces means the imaginary inclined planes that extend upward and outward from each end of a strip, which planes are described in Part II of the schedule. (*surfaces d'approche*)

outer limit means the limit of the area covered by all of the surfaces defined in this subsection, and by the bird hazard zone. This limit is described in Part VI of the schedule. (*limite extérieure*)

outer surface means an imaginary plane located above and in the immediate vicinity of the airport, which plane is described in Part III of the schedule. (*surface extérieure*)

strip means the rectangular portion of the landing area of the airport, including the runway, that is prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, which rectangular portion is described in Part IV of the schedule. (*bande*)

transitional surfaces means the imaginary inclined planes that extend upward and outward from the lateral limits of a strip and the approach surfaces, which planes are described in Part V of the schedule. (*surfaces de transition*)

(2) For the purposes of these Regulations, the elevation of the airport reference point is 174.46 m above sea level.

Règlement de zonage de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto

Définitions

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

aéroport L'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto, situé sur le territoire de la cité d'Etobicoke, dans la Municipalité de la communauté urbaine de Toronto, et sur celui de la cité de Mississauga, dans la municipalité régionale de Peel, dans la province d'Ontario. (*airport*)

bande La partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport, qui comprend la piste, qui est aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction donnée et dont la description figure à la partie IV de l'annexe. (*strip*)

limite extérieure La limite du secteur correspondant à toutes les surfaces définies au présent paragraphe et à la zone de péril aviaire et dont la description figure à la partie VI de l'annexe. (*outer limit*)

point de référence de l'aéroport Le point décrit à la partie I de l'annexe. (*airport reference point*)

surfaces d'approche Les plans inclinés imaginaires qui s'élèvent vers l'extérieur à partir de chaque extrémité d'une bande et dont la description figure à la partie II de l'annexe. (*approach surfaces*)

surfaces de transition Les plans inclinés imaginaires qui s'élèvent vers l'extérieur à partir des limites latérales d'une bande et de ses surfaces d'approche et dont la description figure à la partie V de l'annexe. (*transitional surfaces*)

surface extérieure Plan imaginaire situé au-dessus et dans le voisinage immédiat de l'aéroport et dont la description figure à la partie III de l'annexe. (*outer surface*)

(2) Pour l'application du présent règlement, l'altitude du point de référence de l'aéroport est de 174,46 m au-dessus du niveau de la mer.

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, which land is described in Part VI of the schedule.

Building Restrictions

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

- (a) the approach surfaces;
- (b) the outer surface; or
- (c) the transitional surfaces.

Aeronautical Facilities

4 No owner or lessee of land to which these Regulations apply shall permit any part of that land to be used or developed in a manner that causes interference with signals or communications to and from

- (a) an aircraft; or
- (b) facilities used to provide services relating to aeronautics.

Natural Growth

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

Disposal of Waste

6 No owner or lessee of land within the limits of the bird hazard zone, as described in Part VII of the schedule, shall permit any part of that land to be used for the disposal of waste that is attractive to birds.

Repeal

7 [Repeal]

Champ d'application

2 Le présent règlement s'applique aux biens-fonds, y compris les emprises de voies publiques, situées aux abords ou dans le voisinage de l'aéroport et dont la description figure à la partie VI de l'annexe.

Constructions

3 Il est interdit, sur un bien-fonds visé par le présent règlement, d'ériger ou de construire tout élément, notamment un bâtiment ou une autre construction, ou tout rajout à un élément existant, dont le sommet serait plus élevé que l'une des surfaces suivantes :

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

Installations aéronautiques

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 :

- a) soit les aéronefs;
- b) soit 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 la végétation au-delà du niveau d'une surface visée à l'article 3.

Dépôt de déchets

6 Il est interdit au propriétaire ou au locataire d'un bien-fonds situé à l'intérieur de la limite de la zone de péril aviaire décrite à la partie VII de l'annexe de permettre qu'y soient déposés des déchets étant de nature à attirer les oiseaux.

Abrogation

7 [Abrogation]

SCHEDULE

(Sections 1, 2 and 6)

PART I

Description of the Airport Reference Point

The airport reference point, shown on Toronto/Lester B. Pearson International Airport Zoning Plan No. 21-005 94-138, Sheet 22, dated July 31, 1995, is a point that may be located by:

commencing at the threshold of runway 23R, being the east-erly end of runway 05L-23R, having the Universal Transverse Mercator (UTM) coordinates of E 609 992.92 and N 4 838 594.40;

thence westerly along the centre line of runway 05L-23R 904.21 m to a point;

thence southerly and perpendicular to the centre line of runway 05L-23R 137.15 m to the airport reference point having UTM coordinates of E 609 444.45 and N 4 837 864.69.

PART II

Description of the Approach Surfaces

The approach surfaces, shown on Toronto/Lester B. Pearson International Airport Zoning Plan No. 21-005 94-138, Sheets 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 13, 14, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 51, 52, 53, 54, 55 and 56, dated July 31, 1995, are surfaces abutting each end of the strips associated with the runways designated 06R-24L, 06L-24R, 15L-33R, 15R-33L, 05L-23R and 05R, and are described as follows:

(a) an inclined plane abutting the end of the strip associated with the approach to runway 06R having a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant 15 000 m measured horizontally from the end of the strip; the outer ends of the imaginary horizontal line being 2 400 m from the projected centre line; said imaginary horizontal line being 300 m above the elevation at the end of the strip;

(b) an inclined plane abutting the end of the strip associated with the approach to runway 24L having a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant 15 000 m measured horizontally from the end of the strip; the outer ends of the imaginary horizontal line being 2 400 m from the projected centre line; said imaginary horizontal line being 300 m above the elevation at the end of the strip;

ANNEXE

(articles 1, 2 et 6)

PARTIE I

Description du point de référence de l'aéroport

Le point de référence de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto n° 21-005 94-138, feuille 22, daté du 31 juillet 1995, est un point qui peut être situé :

Commençant au seuil de la piste 23R, étant l'extrémité est de la piste 05L-23R, les coordonnées établies d'après le système de projection transverse de Mercator universelle (UTM) étant E 609 992,92 et N 4 838 594,40;

de là, en direction ouest le long de l'axe de la piste 05L-23R, sur une distance de 904,21 m;

de là, en direction sud, perpendiculairement à l'axe de la piste 05L-23R, sur une distance de 137,15 m jusqu'au point de référence de l'aéroport dont les coordonnées UTM sont E 609 444,45 et N 4 837 864,69.

PARTIE II

Description des surfaces d'approche

Les surfaces d'approche, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto n° 21-005 94-138, feuilles 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 13, 14, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 51, 52, 53, 54, 55 et 56, daté du 31 juillet 1995, sont des plans attenants à chacune des extrémités des bandes associées aux pistes 06R-24L, 06L-24R, 15L-33R, 15R-33L, 05L-23R et 05R, et sont décrites comme suit :

a) un plan attenant à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 06R et incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 50 m dans le sens horizontal et qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire perpendiculaire au prolongement de l'axe de la bande à 300 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la bande et à 15 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de cette ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe de la bande;

b) un plan attenant à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 24L et incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 50 m dans le sens horizontal et qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire perpendiculaire au prolongement de l'axe de la bande à 300 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la bande et à 15 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de cette ligne horizontale

(c) an inclined plane abutting the end of the strip associated with the approach to runway 06L having a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant 15 000 m measured horizontally from the end of the strip; the outer ends of the imaginary horizontal line being 2 400 m from the projected centre line; said imaginary horizontal line being 300 m above the elevation at the end of the strip;

(d) an inclined plane abutting the end of the strip associated with the approach to runway 24R having a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant 15 000 m measured horizontally from the end of the strip; the outer ends of the imaginary horizontal line being 2 400 m from the projected centre line; said imaginary horizontal line being 300 m above the elevation at the end of the strip;

(e) an inclined plane abutting the end of the strip associated with the approach to runway 15L having a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant 15 000 m measured horizontally from the end of the strip; the outer ends of the imaginary horizontal line being 2 400 m from the projected centre line; said imaginary horizontal line being 300 m above the elevation at the end of the strip;

(f) an inclined plane abutting the end of the strip associated with the approach to runway 33R having a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant 15 000 m measured horizontally from the end of the strip; the outer ends of the imaginary horizontal line being 2 400 m from the projected centre line; said imaginary horizontal line being 300 m above the elevation at the end of the strip;

(g) an inclined plane abutting the end of the strip associated with the approach to runway 15R having a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant 15 000 m measured horizontally from the end of the strip; the outer ends of the imaginary horizontal line being 2 400 m from the projected centre line; said imaginary horizontal line being 300 m above the elevation at the end of the strip;

(h) an inclined plane abutting the end of the strip associated with the approach to runway 33L having a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant 15 000 m measured horizontally from the end of the strip; the outer ends of the imaginary horizontal line being 2 400 m from the projected centre line; said imaginary horizontal line being 300 m above the elevation at the end of the strip;

(i) an inclined plane abutting the end of the strip associated with the approach to runway 05L having a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant 15 000 m

imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe de la bande;

c) un plan attenant à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 06L et incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 50 m dans le sens horizontal et qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire perpendiculaire au prolongement de l'axe de la bande à 300 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la bande et à 15 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de cette ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe de la bande;

d) un plan attenant à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 24R et incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 50 m dans le sens horizontal et qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire perpendiculaire au prolongement de l'axe de la bande à 300 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la bande et à 15 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de cette ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe de la bande;

e) un plan attenant à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 15L et incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 50 m dans le sens horizontal et qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire perpendiculaire au prolongement de l'axe de la bande à 300 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la bande et à 15 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de cette ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe de la bande;

f) un plan attenant à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 33R et incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 50 m dans le sens horizontal et qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire perpendiculaire au prolongement de l'axe de la bande à 300 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la bande et à 15 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de cette ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe de la bande;

g) un plan attenant à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 15R et incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 50 m dans le sens horizontal et qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire perpendiculaire au prolongement de l'axe de la bande à 300 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la bande et à 15 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de cette ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe de la bande;

h) un plan attenant à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 33L et incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 50 m dans le sens horizontal et qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire perpendiculaire au prolongement de l'axe de la bande à 300 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la bande et à 15 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de cette ligne horizontale

measured horizontally from the end of the strip; the outer ends of the imaginary horizontal line being 2 400 m from the projected centre line; said imaginary horizontal line being 300 m above the elevation at the end of the strip;

(j) an inclined plane abutting the end of the strip associated with the approach to runway 23R having a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant 15 000 m measured horizontally from the end of the strip; the outer ends of the imaginary horizontal line being 2 400 m from the projected centre line; said imaginary horizontal line being 300 m above the elevation at the end of the strip; and

(k) an inclined plane abutting the end of the strip associated with the approach to runway 05R having a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant 15 000 m measured horizontally from the end of the strip; the outer ends of the imaginary horizontal line being 2 400 m from the projected centre line; said imaginary horizontal line being 300 m above the elevation at the end of the strip.

PART III

Description of the Outer Surface

The outer surface, shown on Toronto/Lester B. Pearson International Airport Zoning Plan No. 21-005 94-138, Sheets 13, 14, 15, 20, 21, 22, 23, 30, 31, 32, 33, 40, 41, 42, 43, 48, 49 and 50 dated July 31, 1995, is an imaginary plane established at a constant elevation of 45 m above the elevation of the airport reference point, except that, where that plane is less than 9 m above the surface of the ground, the outer surface is an imaginary plane located at 9 m above the surface of the ground.

Description of the Outer Surface Boundary

All those lands situated in the City of Etobicoke in the Municipality of Metropolitan Toronto and the Cities of Brampton and Mississauga in the Regional Municipality of Peel, described as follows:

commencing at the northwestern corner of Lot 32, in Concession 4 Fronting the Humber, in the geographic Township of Etobicoke, in the City of Etobicoke, in the Municipality of Metropolitan Toronto, the corner being in the eastern limit of Indian Line Road, established by an Act entitled *An Act to*

imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe de la bande;

i) un plan attenant à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 05L et incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 50 m dans le sens horizontal et qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire perpendiculaire au prolongement de l'axe de la bande à 300 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la bande et à 15 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de cette ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe de la bande;

j) un plan attenant à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 23R et incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 50 m dans le sens horizontal et qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire perpendiculaire au prolongement de l'axe de la bande à 300 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la bande et à 15 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de cette ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe de la bande;

k) un plan attenant à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 05R et incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 50 m dans le sens horizontal et qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire perpendiculaire au prolongement de l'axe de la bande à 300 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la bande et à 15 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de cette ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe de la bande.

PARTIE III

Description de la surface extérieure

La surface extérieure, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto n° 21-005 94-138, feuilles 13, 14, 15, 20, 21, 22, 23, 30, 31, 32, 33, 40, 41, 42, 43, 48, 49 et 50, daté du 31 juillet 1995, est un plan imaginaire situé à l'altitude constante de 45 m au-dessus de l'altitude du point de référence de l'aéroport; cette surface extérieure est toutefois située à 9 m au-dessus du sol lorsque le plan décrit ci-dessus est à moins de 9 m au-dessus de la surface du sol.

Description des limites de la surface extérieure

Les biens-fonds situés sur le territoire de la cité d'Etobicoke, dans la Municipalité de la communauté urbaine de Toronto, et celui des cités de Brampton et de Mississauga, dans la municipalité régionale de Peel, sont décrits comme suit :

Commençant à l'angle nord-ouest du lot 32, concession 4 Fronting the Humber, canton géographique d'Etobicoke, dans la cité d'Etobicoke, dans la Municipalité de la communauté urbaine de Toronto, cet angle étant situé à la limite est du chemin de la ligne Indian établi en vertu de la loi

establish the true location of the allowance for Road between the Municipalities of Toronto Gore and Etobicoke (22 Victoria 1858, Chapter 59);

thence easterly along the northern boundary of Lot 32 to the northeastern corner of the lot;

thence southerly along the eastern boundary of Lot 32 to the southeastern corner of the lot;

thence southeasterly in a straight line across the road allowance between Concessions 3 and 4 Fronting the Humber to a point, being the intersection of the eastern limit of the road allowance with the southern limit of the road, as shown on a plan of survey registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Metropolitan Toronto (Number 64) as plan 4228, and known as Rexdale Boulevard;

thence southeasterly along the southern limit of Rexdale Boulevard, as shown on plan 4228, and continuing southeasterly along the southern limit as shown on plan 4346, to the intersection with the western limit of the King's Highway No. 27, as widened by deposited plan 2820, registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Metropolitan Toronto (Number 64);

thence southeasterly in a straight line across the King's Highway No. 27 to the intersection of the southern limit of Rexdale Boulevard, as shown on plan 4346, with the eastern limit of the King's Highway No. 27 as widened by deposited plan 2820;

thence continuing southeasterly along the southern limit of Rexdale Boulevard, as shown on plan 4346, to the intersection with the western limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 Fronting the Humber;

thence southerly along the western limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 Fronting the Humber, to the intersection with the southern limit of the lands of the Canadian National Railway Company, crossing Lot 26, in Concession 2 Fronting the Humber;

thence easterly in a straight line across the road allowance to the intersection of its eastern limit with the southern limit of the lands of the Canadian National Railway Company, crossing Lot 26, in Concession 1 Fronting the Humber;

thence easterly along the southern limit of the lands of the Canadian National Railway to the intersection with the western limit of the road allowance between Concessions "A" and 1 Fronting the Humber, known as Kipling Avenue;

thence southerly along the western limit of the road allowance to its intersection with the eastern production of the northern limit of Princess Margaret Boulevard, as shown on a plan of subdivision registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Metropolitan Toronto (Number 64) as plan 4769;

intitulée *Acte pour établir le vrai site de la réserve de chemin entre les municipalités du Gore de Toronto et d'Etobicoke* (22 Victoria 1858, chapitre 59);

de là, en direction est le long de la limite nord du lot 32 jusqu'à l'angle nord-est du lot;

de là, en direction sud le long de la limite est du lot 32 jusqu'à l'angle sud-est du lot;

de là, en direction sud-est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route entre les concessions 3 et 4 Fronting the Humber, jusqu'à un point étant aussi l'intersection de la limite est de l'emprise de la route et de la limite sud du chemin connu sous le nom de boulevard Rexdale, figurant sur le plan d'arpentage enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de la communauté urbaine de Toronto (numéro 64) sous le numéro 4228;

de là, en direction sud-est le long de la limite sud du boulevard Rexdale, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 4228, et continuant en direction sud-est le long de la limite sud, figurant sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de la communauté urbaine de Toronto (numéro 64) sous le numéro 4346, jusqu'à l'intersection avec la limite ouest de l'emprise élargie de la route principale 27, figurant sur le plan déposé sous le numéro 2820;

de là, en direction sud-est en suivant une ligne droite traversant la route principale 27, jusqu'à l'intersection de la limite sud du boulevard Rexdale, figurant sur le plan numéro 4346, et de la limite est de l'emprise élargie de la route principale 27, figurant sur le plan déposé sous le numéro 2820;

de là, en direction sud-est le long de la limite sud du boulevard Rexdale, figurant sur le plan numéro 4346, jusqu'à l'intersection avec la limite ouest de l'emprise de la route entre les concessions 1 et 2 Fronting the Humber;

de là, en direction sud le long de la limite ouest de l'emprise de la route entre les concessions 1 et 2 Fronting the Humber, jusqu'à l'intersection avec la limite sud des biens-fonds de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, traversant le lot 26, concession 2 Fronting the Humber;

de là, en direction est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route, jusqu'à l'intersection de sa limite est et de la limite sud des biens-fonds de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, traversant le lot 26, concession 1 Fronting the Humber;

de là, en direction est le long de la limite sud des biens-fonds de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, jusqu'à l'intersection avec la limite ouest de l'emprise de la route entre les concessions « A » et 1 Fronting the Humber, connue sous le nom d'avenue Kipling;

de là, en direction sud le long de la limite ouest de l'emprise de la route, jusqu'à son intersection avec le prolongement vers l'est de la limite nord du boulevard Princess Margaret, figurant sur le plan de lotissement enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de la communauté urbaine de Toronto (numéro 64) sous le numéro 4769;

thence in a general southwesterly and westerly direction along the production and the northern limit of Princess Margaret Boulevard as shown on plan 4769, and on plans of subdivision registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Metropolitan Toronto (Number 64) as plan numbers 4864 and 4808, and along the production westerly of the northern limit to its intersection with the western limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 Fronting the Humber, in the geographic Township of Etobicoke, in the City of Etobicoke, and known as Martin Grove Road;

thence southerly along the western limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 Fronting the Humber to the southeastern corner of Lot 12, in Concession 2 Fronting the Humber;

thence westerly along the southern limit of Lot 12, in Concession 2 Fronting the Humber, to its intersection with the production northerly of the western limit of Meadowbank Road, as shown on a plan of subdivision registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Metropolitan Toronto (Number 64) as plan 5719;

thence southerly along the northern production of the western limit of Meadowbank Road, and continuing southerly along the western limit of Meadowbank Road, as shown on plans of subdivision registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Metropolitan Toronto (Number 64) as plan numbers 5719 and 3289, and continuing southerly along the southern production of the western limit of Meadowbank Road, as shown on plan 3289, to its intersection with the northern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 Northern Division Fronting the Lake;

thence westerly along the northern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 Northern Division Fronting the Lake, to its intersection with the northeastern limit of Old Burnhamthorpe Road, as shown on a plan of subdivision registered in the Land Registry Office for the Land Titles Division of Metropolitan Toronto (No. 66) as plan M-923;

thence northwesterly along the northeastern limit of Old Burnhamthorpe Road and its northwesterly production to the intersection with the northwestern limit of the road allowance between the lettered lots in the geographic Township of Etobicoke;

thence southwesterly along the northwestern limit of the road allowance between the lettered lots to its intersection with the western boundary of the City of Etobicoke, also being the most eastern corner of Lot "A", in Concession 2 North of Dundas Street, in the geographic Township of Toronto, in the City of Mississauga;

thence continuing southwesterly along the southeastern limit of Lot "A", in Concession 2 North of Dundas Street, to its most southern corner;

de là, en direction générale sud-ouest et ouest le long du prolongement du boulevard Princess Margaret et le long de sa limite nord, figurant sur le plan numéro 4769 ainsi que sur les plans de lotissement enregistrés au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de la communauté urbaine de Toronto (numéro 64) sous les numéros 4864 et 4808, et le long du prolongement vers l'ouest de la limite nord, jusqu'à son intersection avec la limite ouest de l'emprise de la route entre les concessions 1 et 2 Fronting the Humber, canton géographique d'Etobicoke, sur le territoire de la cité d'Etobicoke, et connue sous le nom de chemin Martin Grove;

de là, en direction sud le long de la limite ouest de l'emprise de la route entre les concessions 1 et 2 Fronting the Humber, jusqu'à l'angle sud-est du lot 12, concession 2 Fronting the Humber;

de là, en direction ouest le long de la limite sud du lot 12, concession 2 Fronting the Humber, jusqu'à son intersection avec le prolongement vers le nord de la limite ouest du chemin Meadowbank, figurant sur le plan de lotissement enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de la communauté urbaine de Toronto (numéro 64) sous le numéro 5719;

de là, en direction sud le long du prolongement vers le nord de la limite ouest du chemin Meadowbank, figurant sur le plan de lotissement enregistré sous le numéro 5719, et continuant en direction sud le long de la limite ouest du chemin Meadowbank, figurant sur le plan de lotissement enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de la communauté urbaine de Toronto (numéro 64) sous le numéro 3289, et continuant en direction sud le long du prolongement vers le sud de la limite ouest du chemin Meadowbank, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 3289, jusqu'à son intersection avec la limite nord de l'emprise de la route entre les concessions 1 et 2 Northern Division Fronting the Lake;

de là, en direction ouest le long de la limite nord de l'emprise de la route entre les concessions 1 et 2 Northern Division Fronting the Lake, jusqu'à son intersection avec la limite nord-est du chemin Old Burnhamthorpe, figurant sur le plan de lotissement enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement des droits immobiliers de la communauté urbaine de Toronto (numéro 66) sous le numéro M-923;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite nord-est du chemin Old Burnhamthorpe et de son prolongement vers le nord-ouest, jusqu'à son intersection avec la limite nord-ouest de l'emprise de la route entre les lots désignés par une lettre dans le canton géographique d'Etobicoke;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite nord-ouest de l'emprise de la route entre les lots désignés par une lettre, jusqu'à son intersection avec la limite ouest de la cité d'Etobicoke, étant aussi l'angle le plus à l'est du lot « A », concession 2 North of Dundas Street, canton géographique de Toronto, dans la cité de Mississauga;

de là, continuant vers le sud-ouest le long de la limite sud-est du lot « A », concession 2 North of Dundas Street, jusqu'à l'angle le plus au sud de ce lot;

thence southwesterly in a straight line across the road allowance between Lot "A" and Lot 1, in Concession 2 North of Dundas Street, to the most eastern corner of Lot 1;

thence southwesterly along the southeastern limit of Lots 1, 2, 3, 4 and 5, in Concession 2 North of Dundas Street, to the most southern corner of Lot 5;

thence northwesterly along the southwestern limit of Lot 5, to the most western corner of the lot;

thence northwesterly in a straight line across the road allowance between Concession 2 North of Dundas Street and Concession 4 East of Hurontario Street, in the geographic Township of Toronto, in the City of Mississauga, to the most southern corner of Lot 1, in Concession 4 East of Hurontario Street;

thence southwesterly in a straight line across the road allowance between Concessions 3 and 4 East of Hurontario Street, to the most eastern corner of Lot 1, in Concession 3 East of Hurontario Street;

thence southwesterly along the southeastern limit of Lot 1 to the most southern corner of Lot 1, in Concession 3 East of Hurontario Street;

thence continuing southwesterly in a straight line across the road allowance between Concessions 2 and 3 East of Hurontario Street, to the most eastern corner of Lot 1, in Concession 2 East of Hurontario Street;

thence northwesterly along the northeastern limit of Lot 1, in Concession 2 East of Hurontario Street, to the most eastern corner of Block G, as shown on a plan of subdivision registered in the Land Registry Office for the Land Titles Division of Peel (Number 43) as plan M-219;

thence in a general southwesterly direction along the southeastern limit of Block G, and continuing in a general northwesterly direction along the southwestern limit of Blocks G and H, as shown on plan M-219, to the intersection of the southwestern limit of Block H with the northwestern limit of Lot 1, in Concession 2 East of Hurontario Street;

thence southwesterly along the northwestern limit of Lot 1, in Concession 2 East of Hurontario Street, to its intersection with the limit between the East and West halves of Lot 1;

thence northwesterly along the limit between the East and West halves of Lots 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 and 11, in Concession 2 East of Hurontario Street, to the most western corner of the East half of Lot 11;

thence northeasterly along the northwestern limit of Lot 11, in Concession 2 East of Hurontario Street, to its most northern corner;

thence northeasterly in a straight line across the road allowance between Concessions 2 and 3 East of Hurontario Street to the most western corner of Lot 11, in Concession 3 East of Hurontario Street;

thence northwesterly along the northeastern limit of the road allowance between Concessions 2 and 3 East of Hurontario Street to the most western corner of Lot 12, in Concession 3 East of Hurontario Street;

de là, en direction sud-ouest en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route entre le lot « A » et le lot 1, concession 2 North of Dundas Street, jusqu'à l'angle le plus à l'est du lot 1;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite sud-est des lots 1, 2, 3, 4 et 5, concession 2 North of Dundas Street, jusqu'à l'angle le plus au sud du lot 5;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest du lot 5, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest de ce lot;

de là, en direction nord-ouest en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre la concession 2 North of Dundas Street et la concession 4 East of Hurontario Street, canton géographique de Toronto, dans la cité de Mississauga, jusqu'à l'angle le plus au sud du lot 1, concession 4 East of Hurontario Street;

de là, en direction sud-ouest en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les concessions 3 et 4 East of Hurontario Street, jusqu'à l'angle le plus à l'est du lot 1, concession 3 East of Hurontario Street;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite sud-est du lot 1, concession 3 East of Hurontario Street, jusqu'à son angle le plus au sud;

de là, continuant vers le sud-ouest en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route entre les concessions 2 et 3 East of Hurontario Street, jusqu'à l'angle le plus à l'est du lot 1, concession 2 East of Hurontario Street;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite nord-est du lot 1, concession 2 East of Hurontario Street, jusqu'à l'angle le plus à l'est du bloc G, figurant sur le plan de lotissement enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement des droits immobiliers de Peel (numéro 43) sous le numéro M-219;

de là, en direction générale sud-ouest le long de la limite sud-est du bloc G, et continuant en direction générale nord-ouest le long de la limite sud-ouest des blocs G et H, figurant sur le plan enregistré sous le numéro M-219, jusqu'à l'intersection de la limite sud-ouest du bloc H et de la limite nord-ouest du lot 1, concession 2 East of Hurontario Street;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite nord-ouest du lot 1, concession 2 East of Hurontario Street, jusqu'à son intersection avec la limite entre les moitiés est et ouest du lot 1;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite entre les moitiés est et ouest des lots 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 et 11, concession 2 East of Hurontario Street, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest de la moitié est du lot 11;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest du lot 11, concession 2 East of Hurontario Street, jusqu'à son angle le plus au nord;

de là, en direction nord-est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route entre les concessions 2 et 3 East of Hurontario Street, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest du lot 11, concession 3 East of Hurontario Street;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite nord-est de l'emprise de la route entre les concessions 2 et 3 East of Hurontario Street, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest du lot 12, concession 3 East of Hurontario Street;

thence northeasterly along the northwestern limit of Lot 12, in Concession 3 East of Hurontario Street, to its intersection with the limit between the East and West halves of Lot 12;

thence northwesterly along the limit between the East and West halves of Lots 13, 14 and 15, in Concession 3 East of Hurontario Street, to the most western corner of the East half of Lot 15, in Concession 3 East of Hurontario Street;

thence northeasterly along the northwestern limit of Lot 15, in Concession 3 East of Hurontario Street, to its most northern corner;

thence northeasterly in a straight line across the road allowance between Concessions 3 and 4 East of Hurontario Street to the most western corner of Lot 15, in Concession 4 East of Hurontario Street;

thence northeasterly along the northwestern limit of Lot 15, in Concession 4 East of Hurontario Street, to its most northern corner;

thence northeasterly in a straight line across the road allowance between Concessions 4 and 5 East of Hurontario Street to the most western corner of Lot 15, in Concession 5 East of Hurontario Street;

thence northeasterly along the northwestern limit of Lot 15, in Concession 5 East of Hurontario Street, to its most northern corner;

thence northeasterly in a straight line across the road allowance between Concessions 5 and 6 East of Hurontario Street to the most western corner of Lot 15, in Concession 6 East of Hurontario Street;

thence northeasterly along the northwestern limit of Lot 15, in Concession 6 East of Hurontario Street, to its most western corner;

thence northeasterly in a straight line across the road allowance between Concession 6 East of Hurontario Street, in the geographic Township of Toronto, and Concession 7 Southern Division, in the geographic Township of Toronto Gore, both Townships now in the City of Brampton, to the most western corner of Lot 15, in Concession 7 Southern Division;

thence northeasterly along the northwestern limit of Lot 15, in Concession 7 Southern Division, to its most northern corner;

thence southeasterly along the northeastern limit of Lots 15, 14 and 13, in Concession 7 Southern Division, to the most eastern corner of Lot 13, in Concession 7 Southern Division;

thence northeasterly along the northwestern limit of Lot 12, in Concession 7 Southern Division, to its intersection with the production southwesterly of the northwestern limit of Morning Star Drive, as shown on a plan of subdivision registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43) as plan number 752;

thence in a general northeasterly direction along the production southwesterly and along the northwestern limit of Morning Star Drive, as shown on plan 752, to the most eastern corner of Block K on plan 752, being now Peel Condominium Plan No. 40;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest du lot 12, concession 3 East of Hurontario Street, jusqu'à son intersection avec la limite entre les moitiés est et ouest du lot 12;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite entre les moitiés est et ouest des lots 13, 14 et 15, concession 3 East of Hurontario Street, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest de la moitié est du lot 15, concession 3 East of Hurontario Street;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest du lot 15, concession 3 East of Hurontario Street, jusqu'à son angle le plus au nord;

de là, en direction nord-est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route entre les concessions 3 et 4 East of Hurontario Street, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest du lot 15, concession 4 East of Hurontario Street;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest du lot 15, concession 4 East of Hurontario Street, jusqu'à son angle le plus au nord;

de là, en direction nord-est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route entre les concessions 4 et 5 East of Hurontario Street, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest du lot 15, concession 5 East of Hurontario Street;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest du lot 15, concession 5 East of Hurontario Street, jusqu'à son angle le plus au nord;

de là, en direction nord-est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route entre les concessions 5 et 6 East of Hurontario Street, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest du lot 15, concession 6 East of Hurontario Street;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest du lot 15, concession 6 East of Hurontario Street, jusqu'à son angle le plus à l'ouest;

de là, en direction nord-est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route entre la concession 6 East of Hurontario Street, canton géographique de Toronto, et la concession 7 Southern Division, canton géographique de Toronto Gore, les deux cantons étant maintenant situés dans la cité de Brampton, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest du lot 15, concession 7 Southern Division;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest du lot 15, concession 7 Southern Division, jusqu'à son angle le plus au nord;

de là, en direction sud-est le long de la limite nord-est des lots 15, 14 et 13, concession 7 Southern Division, jusqu'à l'angle le plus à l'est du lot 13, concession 7 Southern Division;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest du lot 12, concession 7 Southern Division, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers le sud-ouest de la limite nord-ouest de la promenade Morning Star, figurant sur le plan de lotissement enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 752;

de là, en direction générale nord-est le long du prolongement vers le sud-ouest et le long de la limite nord-ouest de la promenade Morning Star, figurant sur le plan numéro 752, jusqu'à l'angle le plus à l'est du bloc K figurant sur le plan 752

thence northeasterly in a straight line across Darcel Avenue, as shown on plan 752, to the most southern corner of Block G as shown on a plan of subdivision registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43) as plan number 710;

thence in a general northerly and northeasterly direction along the southeastern limit of Darcel Avenue, as shown on plans 710 and 752, and on a plan of subdivision registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43) as plan number 946, and continuing along the production of the southeastern limit of Darcel Avenue to its intersection with the production northwesterly of the north-eastern limit of Brandon Gate Drive, as shown on plan 946;

thence southeasterly along the northeastern limit of Brandon Gate Drive to the most western corner of Lot 286, as shown on plan 946;

thence northeasterly along the northwestern limit of Lots 286 and 285, as shown on plan 946, to the most northern corner of Lot 285;

thence southeasterly along the northeastern limit of plan 946 to the most eastern corner of Block S, as shown on plan 946, and continuing on the production of the northeastern limit of Block S to its intersection with the western limit of the Indian Line Road, established by an Act entitled *An Act to establish the true location of the allowance for Road between the Municipalities of Toronto Gore and Etobicoke* (Victoria 22, 1858, Chapter 59), and being the road allowance between the geographic Townships of Toronto Gore and Etobicoke;

thence southerly along the western limit of the road allowance between the geographic Townships of Toronto Gore and Etobicoke to its intersection with the production westerly of the northern limit of Lot 32, in Concession 4 Fronting the Humber, in the geographic Township of Etobicoke;

thence easterly along the production westerly of the northern limit of Lot 32 to the northwestern corner of Lot 32, in Concession 4 Fronting the Humber, being the point of commencement.

PART IV

Description of the Strips

The strips, shown on Toronto/Lester B. Pearson International Airport Zoning Plan No. 21-005 94-138, Sheets 21, 22, 31, 32, 41 and 42, dated July 31, 1995, are described as follows:

- (a)** the strip associated with runway 06R-24L is 300 m in width, 150 m being on each side of the centre line of the runway, and 2 864 m in length;
- (b)** the strip associated with runway 06L-24R is 300 m in width, 150 m being on each side of the centre line of the runway, and 3 015.67 m in length;

et qui correspond maintenant au plan de condominiums n° 40 du bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel;

de là, en direction nord-est en suivant une ligne droite traversant l'avenue Darcel, figurant sur le plan numéro 752, jusqu'à l'angle le plus au sud du bloc G, figurant sur le plan de lotissement enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 710;

de là, en direction générale nord et nord-est le long de la limite sud-est de l'avenue Darcel, figurant sur les plans numéros 710 et 752 ainsi que sur le plan de lotissement enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 946, et continuant le long du prolongement de la limite sud-est de l'avenue Darcel, jusqu'à son intersection avec le prolongement nord-ouest de la limite nord-est de la promenade Brandon Gate, figurant sur le plan numéro 946;

de là, en direction sud-est le long de la limite nord-est de la promenade Brandon Gate jusqu'à l'angle le plus à l'ouest du lot 286, figurant sur le plan numéro 946;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest des lots 286 et 285, jusqu'à l'angle le plus au nord du lot 285, figurant sur le plan numéro 946;

de là, en direction sud-est le long de la limite nord-est du plan numéro 946 jusqu'à l'angle le plus à l'est du bloc S, figurant sur ce plan, et continuant sur le prolongement de la limite nord-est du bloc S, jusqu'à son intersection avec la limite ouest du chemin de la ligne Indian établi en vertu de la loi intitulée *Acte pour établir le vrai site de la réserve de chemin entre les municipalités du Gore de Toronto et d'Etobicoke* (22 Victoria 1858, chapitre 59), et étant l'emprise de la route entre les cantons géographiques de Toronto Gore et d'Etobicoke;

de là, en direction sud le long de la limite ouest de l'emprise de la route entre les cantons géographiques de Toronto Gore et d'Etobicoke jusqu'à son intersection avec le prolongement vers l'ouest de la limite nord du lot 32, concession 4 Fronting the Humber, canton géographique d'Etobicoke;

de là, en direction est le long du prolongement vers l'ouest de la limite nord du lot 32 jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 32, concession 4 Fronting the Humber, étant le point de commencement.

PARTIE IV

Description des bandes

Les bandes, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto n° 21-005 94-138, feuilles 21, 22, 31, 32, 41 et 42, daté du 31 juillet 1995, sont décrites comme suit :

- a)** la bande associée à la piste 06R-24L mesure 300 m de largeur, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 2 864 m de longueur;
- b)** la bande associée à la piste 06L-24R mesure 300 m de largeur, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 3 015,67 m de longueur;

- (c)** the strip associated with runway 15R-33L is 300 m in width, 150 m being on each side of the centre line of the runway, and 2 890 m in length;
- (d)** the strip associated with runway 15L-33R is 300 m in width, 150 m being on each side of the centre line of the runway, and 3 489.57 m in length;
- (e)** the strip associated with runway 05L-23R is 300 m in width, 150 m being on each side of the centre line of the runway, and 3 320.37 m in length; and
- (f)** the strip associated with runway 05R-23L is 300 m in width, 150 m being on each side of the centre line of the runway, and 2 838.52 m in length.

PART V

Description of the Transitional Surfaces

The transitional surfaces, shown on Toronto/Lester B. Pearson International Zoning plan No. 21-005 94-138, Sheets 13, 14, 20, 21, 22, 23, 30, 31, 32, 33, 40, 41, 42 and 43, dated July 31, 1995, are inclined planes rising at a ratio of 1 m measured vertically to 7 m measured horizontally at right angles to the centre line and projected centre line of each strip, extending upward and outward from the lateral limits of each strip and its approach surfaces to an intersection with the outer surface or with another transitional surface.

The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface between the thresholds is equal to the elevation of the nearest point on the center line. The elevation of a point on the lower edge of each transitional surface between the threshold and the end of the strip is equal to the elevation of the threshold.

PART VI

Description of the Land to Which These Regulations Apply

The outer boundary of the land to which these Regulations apply, shown on Toronto/Lester B. Pearson International Airport Zoning Plan No. 21-005 94-138, Sheets 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 24, 25, 26, 27, 36, 37, 38, 39, 40, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55 and 56, dated July 31, 1995, is described as follows:

All those lands situated in the Cities of York, North York and Etobicoke in the Municipality of Metropolitan Toronto, the Town of Caledon and the Cities of Brampton and Mississauga in the Regional Municipality of Peel, the Towns of Milton and Halton Hills in the Regional Municipality of Halton, and the City of Vaughan in the Regional Municipality of York, described as follows:

commencing at the northwestern corner of Lot 40 in Concession 4 Fronting the Humber, in the geographic Township of

- c)** la bande associée à la piste 15R-33L mesure 300 m de largeur, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 2 890 m de longueur;
- d)** la bande associée à la piste 15L-33R mesure 300 m de largeur, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 3 489,57 m de longueur;
- e)** la bande associée à la piste 05L-23R mesure 300 m de largeur, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 3 320,37 m de longueur;
- f)** la bande associée à la piste 05R-23L mesure 300 m de largeur, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 2 838,52 m de longueur.

PARTIE V

Description des surfaces de transition

Chaque surface de transition, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto n° 21-005 94-138, feuilles 13, 14, 20, 21, 22, 23, 30, 31, 32, 33, 40, 41, 42 et 43, daté du 31 juillet 1995, est un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 7 m dans le sens horizontal, perpendiculaire à l'axe et au prolongement de l'axe de chaque bande, et qui s'élève vers l'extérieur à partir des limites latérales de chaque bande et de ses surfaces d'approche jusqu'à son intersection avec la surface extérieure ou avec une autre surface de transition.

L'altitude d'un point sur le côté inférieur de chaque surface de transition entre les seuils est égale à l'altitude du point le plus près sur l'axe de la piste. L'altitude d'un point sur le côté inférieur de chaque surface de transition entre le seuil et l'extrémité de la bande est égale à l'altitude du seuil.

PARTIE VI

Description des biens-fonds visés par le présent règlement

Les limites extérieures des biens-fonds visés par le présent règlement, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto n° 21-005 94-138, feuilles 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 24, 25, 26, 27, 36, 37, 38, 39, 40, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55 et 56, daté du 31 juillet 1995, sont décrites comme suit :

Les biens-fonds situés sur le territoire des cités de York, de North York et d'Etobicoke, dans la Municipalité de la communauté urbaine de Toronto, celui de la ville de Caledon et des cités de Brampton et de Mississauga, dans la municipalité régionale de Peel, celui des villes de Milton et de Halton Hills, dans la municipalité régionale de Halton, et celui de la cité de Vaughan, dans la municipalité régionale de York, sont décrites comme suit :

Commençant à l'angle nord-ouest du lot 40, concession 4 Fronting the Humber, canton géographique d'Etobicoke,

Etobicoke, in the City of Etobicoke, in the Municipality of Metropolitan Toronto, the corner being in the eastern limit of the Indian Line Road, established by an act entitled *An Act to establish the true location of the allowance for Road between the Municipalities of Toronto Gore and Etobicoke* (22 Victoria 1858, Chapter 59);

thence easterly along the southern limit of the road allowance between the geographic Township of Vaughan and the geographic Township of Etobicoke (now within Steeles Avenue West), across Concessions 4, 3 and 2 Fronting the Humber, in the geographic Township of Etobicoke, to its intersection with the northern production of the eastern limit of Martin Grove Road, as established by a plan registered in the Land Registry Office for the Land Titles Division of Metropolitan Toronto (Number 66) as number M-2204;

thence southerly along the eastern limit of Martin Grove Road as established by plan numbers M-2204, M-2030 and M-2031, all registered in the Land Registry Office for the Land Titles Division of Metropolitan Toronto (Number 66), to its intersection with the northern limit of a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Metropolitan Toronto (Number 64) as number 7807;

thence easterly along the northern limit of plan numbers 7807, 8087 and 7902, all registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Metropolitan Toronto (Number 64), and continuing along the easterly production of the northern limit of plan 7902 to the intersection with the eastern limit of the road allowance between Concession 1 Fronting the Humber and Concession "A" Fronting the Humber (now within Kipling Avenue);

thence southerly along the eastern limit of the road allowance to its intersection with the northwestern limit of the approach surface for runway 23R;

thence northeasterly along the northwestern limit of the approach surface for runway 23R on an azimuth of 37 degrees, 02 minutes, 20 seconds, to the northern corner of the approach surface for runway 23R, the UTM coordinates of which are E 619 064.68 and N 4 850 847.47;

thence southeasterly along the northeastern limit of the approach surface for runway 23R on an azimuth of 135 degrees, 34 minutes, 11 seconds, to the intersection with the northwestern limit of the approach surface for runway 24R;

thence northeasterly along the northwestern limit of the approach surface for runway 24R on an azimuth of 37 degrees, 02 minutes, 40 seconds, to the northern corner of the approach surface for runway 24R, the UTM coordinates of which are E 622 120.43 and N 4 849 204.28;

thence southeasterly along the northeastern limit of the approach surface for runway 24R on an azimuth of 135 degrees, 34 minutes, 31 seconds, to the southeastern corner of the approach surface for runway 24R, the UTM coordinates of which are E 625 479.36 and N 4 845 777.21;

thence southwesterly along the southeastern limit of the approach surface for runway 24R on an azimuth of 234 degrees,

dans la cité d'Etobicoke, dans la Municipalité de la communauté urbaine de Toronto, cet angle se trouvant à la limite est du chemin de la ligne Indian établi en vertu de la loi intitulée *Acte pour établir le vrai site de la réserve de chemin entre les municipalités du Gore de Toronto et d'Etobicoke* (22 Victoria 1858, chapitre 59);

de là, en direction est le long de la limite sud de l'emprise de la route située entre les cantons géographiques de Vaughan et d'Etobicoke (maintenant dans les limites de l'avenue Steeles Ouest) traversant les concessions 4, 3 et 2 Fronting the Humber, canton géographique d'Etobicoke, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers le nord de la limite est du chemin Martin Grove, établie au plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement des droits immobiliers de la communauté urbaine de Toronto (numéro 66) sous le numéro M-2204;

de là, en direction sud le long de la limite est du chemin Martin Grove, établi aux plans enregistrés sous les numéros M-2204, M-2030 et M-2031 enregistrés au bureau d'enregistrement immobilier (numéro 66), jusqu'à l'intersection avec la limite nord d'un plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de la communauté urbaine de Toronto (numéro 64) sous le numéro 7807;

de là, en direction est le long de la limite nord du plan numéro 7807 ainsi que des plans enregistrés au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de la communauté urbaine de Toronto (numéro 64) sous les numéros 8087 et 7902, continuant le long du prolongement vers l'est de la limite nord du plan 7902, jusqu'à l'intersection avec la limite est de l'emprise de la route située entre la concession 1 Fronting the Humber et la concession « A » Fronting the Humber (maintenant dans les limites de l'avenue Kipling);

de là, en direction sud le long de la limite est de l'emprise de la route, jusqu'à l'intersection avec la limite nord-ouest de la surface d'approche de la piste 23R;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest de la surface d'approche de la piste 23R, selon un azimut de 37 degrés, 02 minutes, 20 secondes, jusqu'à l'angle nord de la surface d'approche de la piste 23R, dont les coordonnées UTM sont E 619 064,68 et N 4 850 847,47;

de là, en direction sud-est le long de la limite nord-est de la surface d'approche de la piste 23R, selon un azimut de 135 degrés, 34 minutes, 11 secondes, jusqu'à l'intersection avec la limite nord-ouest de la surface d'approche de la piste 24R;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest de la surface d'approche de la piste 24R, selon un azimut de 37 degrés, 02 minutes, 40 secondes, jusqu'à l'angle nord de la surface d'approche de la piste 24R, dont les coordonnées UTM sont E 622 120,43 et N 4 849 204,28;

de là, en direction sud-est le long de la limite nord-est de la surface d'approche de la piste 24R, selon un azimut de 135 degrés, 34 minutes, 31 secondes, jusqu'à l'angle sud-est de la surface d'approche de la piste 24R, dont les coordonnées UTM sont E 625 479,36 et N 4 845 777,21;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 24R, selon un azimut de 234 degrés, 06 minutes, 22 secondes, jusqu'à l'intersection

06 minutes, 22 seconds, to its intersection with the northeastern limit of the approach surface for runway 24L;

thence southeasterly along the northeastern limit of the approach surface for runway 24L on an azimuth of 135 degrees, 34 minutes, 31 seconds, to the southeastern corner of the approach surface for runway 24L, the UTM coordinates of which are E 625 497.16 and N 4 845 367.72;

thence southwesterly along the southeastern limit of the approach surface for runway 24L on an azimuth of 234 degrees, 06 minutes, 22 seconds, to its intersection with the western limit of the road allowance between Concession "A" Fronting the Humber and Concession "B" Fronting the Humber (now within Islington Avenue);

thence southerly along the western limit of the road allowance between Concession "A" Fronting the Humber and Concession "B" Fronting the Humber (now within Islington Avenue) to the southeastern corner of Lot 17, in Concession "A" Fronting the Humber;

thence westerly along the southern limit of Lot 17, in Concession "A" Fronting the Humber, to its southwestern corner;

thence westerly in a straight line across the road allowance between Concession "A" Fronting the Humber and Concession 1 Fronting the Humber to the southeastern corner of Lot 17, in Concession 1 Fronting the Humber;

thence southerly along the western limit of the road allowance between Concession "A" Fronting the Humber and Concession 1 Fronting the Humber (now within Kipling Avenue) to the southeastern corner of Lot 12, in Concession 1 Fronting the Humber;

thence westerly along the southern limit of Lot 12, in Concession 1 Fronting the Humber, to its intersection with the northern production of the western limit of Lot 17, in Concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

thence southerly along the northern production of the western limit of Lot 17, in Concession 2 Northern Division Fronting the Lake, across the road allowance between Concession 1 Fronting the Humber and Concession 2 Northern Division Fronting the Lake to the northwestern corner of Lot 17, in Concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

thence southerly along the western limit of Lot 17, in Concession 2 Northern Division Fronting the Lake, to the southwestern corner of Lot 17, in Concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

thence westerly along the northern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 Northern Division Fronting the Lake (now within Burnhamthorpe Road) to the southeastern corner of Lot 21, in Concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

thence southerly in a straight line across the road allowance between Concessions 1 and 2 Northern Division Fronting the Lake to the northeastern corner of Lot 21, in Concession 1 Northern Division Fronting the Lake;

thence southerly along the western limit of the road allowance between Lots 20 and 21, in Concession 1 Northern

avec la limite nord-est de la surface d'approche de la piste 24L;

de là, en direction sud-est le long de la limite nord-est de la surface d'approche de la piste 24L, selon un azimut de 135 degrés, 34 minutes, 31 secondes, jusqu'à l'angle sud-est de la surface d'approche de la piste 24L, dont les coordonnées UTM sont E 625 497,16 et N 4 845 367,72;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 24L, selon un azimut de 234 degrés, 06 minutes, 22 secondes, jusqu'à l'intersection avec la limite ouest de l'emprise de la route située entre la concession « A » Fronting the Humber et la concession « B » Fronting the Humber (maintenant dans les limites de l'avenue Islington);

de là, en direction sud le long de la limite ouest de l'emprise de la route située entre la concession « A » Fronting the Humber et la concession « B » Fronting the Humber (maintenant dans les limites de l'avenue Islington), jusqu'à l'angle sud-est du lot 17, concession « A » Fronting the Humber;

de là, en direction ouest le long de la limite sud du lot 17, concession « A » Fronting the Humber, jusqu'à son angle sud-ouest;

de là, en direction ouest en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre la concession « A » Fronting the Humber et la concession 1 Fronting the Humber, jusqu'à l'angle sud-est du lot 17, concession 1 Fronting the Humber;

de là, en direction sud le long de la limite ouest de l'emprise de la route située entre la concession « A » Fronting the Humber et la concession 1 Fronting the Humber (maintenant dans les limites de l'avenue Kipling), jusqu'à l'angle sud-est du lot 12, concession 1 Fronting the Humber;

de là, en direction ouest le long de la limite sud du lot 12, concession 1 Fronting the Humber, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers le nord de la limite ouest du lot 17, concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

de là, en direction sud le long du prolongement vers le nord de la limite ouest du lot 17, concession 2 Northern Division Fronting the Lake, traversant l'emprise de la route située entre la concession 1 Fronting the Humber et la concession 2 Northern Division Fronting the Lake, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 17, concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

de là, en direction sud le long de la limite ouest du lot 17, concession 2 Northern Division Fronting the Lake, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 17, concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

de là, en direction ouest le long de la limite nord de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 Northern Division Fronting the Lake (maintenant dans les limites du chemin Burnhamthorpe), jusqu'à l'angle sud-est du lot 21, concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

de là, en direction sud en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2, Northern Division Fronting the Lake, jusqu'à l'angle nord-est du lot 21, concession 1 Northern Division Fronting the Lake;

de là, en direction sud le long de la limite ouest de l'emprise de la route située entre les lots 20 et 21, concession 1

Division Fronting the Lake (now within King's Highway 427), to its intersection with the northeastern limit of the approach surface for runway 33R;

thence southeasterly along the northeastern limit of the approach surface for runway 33R on an azimuth of 127 degrees, 03 minutes, 27 seconds, to the eastern corner of the approach surface for runway 33R, the UTM coordinates of which are E 623 928.08 and N 4 826 944.48;

thence southwesterly along the southeastern limit of the approach surface for runway 33R on an azimuth of 225 degrees, 35 minutes, 18 seconds, to the southern corner of the approach surface for runway 33R, the UTM coordinates of which are E 620 500.26 and N 4 823 586.32;

thence northwesterly along the southwestern limit of the approach surface for runway 33R on an azimuth of 324 degrees, 07 minutes, 08 seconds, to its intersection with the southeastern limit of the approach surface for runway 33L;

thence southwesterly along the southeastern limit of the approach surface for runway 33L on an azimuth of 225 degrees, 35 minutes, 18 seconds, to its southwestern corner, the UTM coordinates of which are E 619 334.74 and N 4 823 251.75;

thence northwesterly along the southwestern limit of the approach surface for runway 33L on an azimuth of 324 degrees, 07 minutes, 08 seconds, to its intersection with the northern limit of Bloor Street, in the City of Mississauga, in the Regional Municipality of Peel, as shown on a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43) as number 719;

thence southwesterly along the northwestern limit of Bloor Street, as established by plans 719 and 729 registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43), to the southeastern corner of Block B, plan 729;

thence continuing southwesterly along the southwestern production of the southeastern limit of Block B, plan 729, to its intersection with the northeastern limit of the road allowance between Lots 5 and 6, in Concession 1 North of Dundas Street, in the geographic Township of Toronto, in the City of Mississauga;

thence northwesterly along the northeastern limit of the road allowance between Lots 5 and 6, in Concession 1 North of Dundas Street (now within Dixie Road), to the western corner of Lot 5, in Concession 1 North of Dundas Street;

thence northerly in a straight line across the road allowance between Concessions 1 and 2 North of Dundas Street to the southern corner of Lot 5, in Concession 2 North of Dundas Street;

thence southwesterly along the northwestern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 North of Dundas Street (now within Burnhamthorpe Road East) to the southern corner of Lot 10, in Concession 2 North of Dundas Street;

Northern Division Fronting the Lake (maintenant connue sous le nom de route principale 427), jusqu'à l'intersection avec la limite nord-est de la surface d'approche de la piste 33R;

de là, en direction sud-est le long de la limite nord-est de la surface d'approche de la piste 33R, selon un azimuth de 127 degrés, 03 minutes, 27 secondes, jusqu'à l'angle est de la surface d'approche de la piste 33R, dont les coordonnées UTM sont E 623 928,08 et N 4 826 944,48;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 33R, selon un azimuth de 225 degrés, 35 minutes, 18 secondes, jusqu'à l'angle sud de la surface d'approche de la piste 33R, dont les coordonnées UTM sont E 620 500,26 et N 4 823 586,32;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest de la surface d'approche de la piste 33R, selon un azimuth de 324 degrés, 07 minutes, 08 secondes, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 33L;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 33L, selon un azimuth de 225 degrés, 35 minutes, 18 secondes, jusqu'à l'angle sud-ouest de la surface d'approche de la piste 33L, dont les coordonnées UTM sont E 619 334,74 et N 4 823 251,75;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest de la surface d'approche de la piste 33L, selon un azimuth de 324 degrés, 07 minutes, 08 secondes, jusqu'à l'intersection avec la limite nord de la rue Bloor, dans la cité de Mississauga, dans la municipalité régionale de Peel, figurant sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 719;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite nord-ouest de la rue Bloor, établie au plan numéro 719 ainsi qu'au plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 729, jusqu'à l'angle sud-est du bloc B, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 729;

de là, continuant vers le sud-ouest le long du prolongement vers le sud-ouest de la limite sud-est du bloc B, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 729, jusqu'à son intersection avec la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les lots 5 et 6, concession 1 North of Dundas Street, canton géographique de Toronto, dans la cité de Mississauga;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les lots 5 et 6, concession 1 North of Dundas Street (maintenant dans les limites du chemin Dixie), jusqu'à l'angle ouest du lot 5, concession 1 North of Dundas Street;

de là, en direction nord en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 North of Dundas Street, jusqu'à l'angle sud du lot 5, concession 2 North of Dundas Street;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite nord-ouest de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 North of Dundas Street (maintenant dans les limites du chemin Burnhamthorpe East), jusqu'à l'angle sud du lot 10, concession 2 North of Dundas Street;

thence northwesterly along the southwestern limit of Lot 10, in Concession 2 North of Dundas Street to the western corner of Lot 10, in Concession 2 North of Dundas Street;

thence northwesterly along the production of the southwestern limit of Lot 10, in Concession 2 North of Dundas Street, across the road allowance between Concession 2 North of Dundas Street and Concession 2 East of Hurontario Street to a point in the northwestern limit of the road allowance;

thence southwesterly along the northwestern limit of the road allowance (now within Eglinton Avenue) to the eastern corner of Lot 1, in Concession 1 West of Hurontario Street;

thence northwesterly along the northeastern limit of Lots 1 and 2, in Concession 1 West of Hurontario Street to the northern corner of Lot 2, in Concession 1 West of Hurontario Street;

thence southwesterly along the northwestern limit of Lot 2, in Concession 1 West of Hurontario Street to the western corner of Lot 2, in Concession 1 West of Hurontario Street;

thence northwesterly along the northeastern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 West of Hurontario Street (now within McLaughlin Road) to its intersection with the southeastern limit of the approach surface for runway 06R;

thence southwesterly along the southeastern limit of the approach surface for runway 06R on an azimuth of 217 degrees, 02 minutes, 40 seconds, to the southern corner of the approach surface for runway 06R, the UTM coordinates of which are E 602 033.17 and N 4 822 370.25;

thence northwesterly along the southwestern limit of the approach surface for runway 06R on an azimuth of 315 degrees, 34 minutes, 31 seconds, to the intersection with the southeastern limit of the approach surface for runway 05R;

thence southwesterly along the southeastern limit of the approach surface for runway 05R on an azimuth of 217 degrees, 02 minutes, 20 seconds, to the southwestern corner of the approach surface for runway 05R, the UTM coordinates of which are E 598 860.62 and N 4 823 750.17;

thence northwesterly along the southwestern limit of the approach surface for runway 05R on an azimuth of 315 degrees, 34 minutes, 11 seconds, to its northwestern corner, the UTM coordinates of which are E 595 501.35 and N 4 827 176.90;

thence northeasterly along the northwestern limit of the approach surface for runway 05R on an azimuth of 54 degrees, 06 minutes, 02 seconds, to its intersection with the southwestern limit of the approach surface for runway 05L;

thence northwesterly along the southwestern limit of the approach surface for runway 05L on an azimuth of 315 degrees, 34 minutes, 11 seconds, to the most western corner of the approach surface for runway 05L, the UTM coordinates of which are E 595 277.15 and N 4 827 528.31;

thence northeasterly along the northwestern limit of the approach surface for runway 05L on an azimuth of 54 degrees, 06 minutes, 02 seconds, to its intersection with the northeastern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 West of Hurontario Street (now within McLaughlin Road);

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest du lot 10, concession 2 North of Dundas Street, jusqu'à l'angle ouest du lot 10, concession 2 North of Dundas Street;

de là, en direction nord-ouest le long du prolongement de la limite sud-ouest du lot 10, concession 2 North of Dundas Street, traversant l'emprise de la route située entre la concession 2 North of Dundas Street et la concession 2 East of Hurontario Street, jusqu'à un point se trouvant sur la limite nord-ouest de l'emprise de la route;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite nord-ouest de l'emprise de la route (maintenant dans les limites de l'avenue Eglinton), jusqu'à l'angle est du lot 1, concession 1 West of Hurontario Street;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite nord-est des lots 1 et 2, concession 1 West of Hurontario Street, jusqu'à l'angle nord du lot 2, concession 1 West of Hurontario Street;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite nord-ouest du lot 2, concession 1 West of Hurontario Street, jusqu'à l'angle ouest du lot 2, concession 1 West of Hurontario Street;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 West of Hurontario Street (maintenant dans les limites du chemin McLaughlin), jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 06R;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 06R, selon un azimut de 217 degrés, 02 minutes, 40 secondes, jusqu'à l'angle sud de la surface d'approche de la piste 06R, dont les coordonnées UTM sont E 602 033,17 et N 4 822 370,25;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest de la surface d'approche de la piste 06R, selon un azimut de 315 degrés, 34 minutes, 31 secondes, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 05R;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 05R, selon un azimut de 217 degrés, 02 minutes, 20 secondes, jusqu'à l'angle sud-ouest de la surface d'approche de la piste 05R, dont les coordonnées UTM sont E 598 860,62 et N 4 823 750,17;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest de la surface d'approche de la piste 05R, selon un azimut de 315 degrés, 34 minutes, 11 secondes, jusqu'à l'angle nord-ouest de la surface d'approche de la piste 05R, dont les coordonnées UTM sont E 595 501,35 et N 4 827 176,90;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest de la surface d'approche de la piste 05R, selon un azimut de 54 degrés, 06 minutes, 02 secondes, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-ouest de la surface d'approche de la piste 05L;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest de la surface d'approche de la piste 05L, selon un azimut de 315 degrés, 34 minutes, 11 secondes, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest de la surface d'approche de la piste 05L, dont les coordonnées UTM sont E 595 277,15 et N 4 827 528,31;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest de la surface d'approche de la piste 05L, selon un azimut de 54 degrés, 06 minutes, 02 secondes, jusqu'à l'intersection avec la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les

thence northwesterly along the northeastern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 West of Hurontario Street (now within McLaughlin Road) to the western corner of Lot 15, in Concession 1 West of Hurontario Street, in the geographic Township of Toronto, in the City of Brampton;

thence northwesterly in a straight line across the road allowance between the geographic Townships of Toronto and Chinguacousy (now within Steeles Avenue) to the southern corner of Lot 1, in Concession 1 West of Hurontario Street, in the geographic Township of Chinguacousy, in the City of Brampton;

thence northeasterly along the northwestern limit of the road allowance between the geographic Townships of Toronto and Chinguacousy (now within Steeles Avenue) to the southern corner of Lot 1, in Concession 1 East of Hurontario Street, in the geographic Township of Chinguacousy;

thence northwesterly along the southwestern limit of Lot 1, in Concession 1 East of Hurontario Street, to its intersection with the western production of the southern limit of Peel Village Parkway, as shown on a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43) as number 679;

thence easterly and northeasterly along the southern limit of Peel Village Parkway and along the northeastern production of the southern limit of Peel Village Parkway, across Bartley Bull Parkway to a point in the northeastern limit of Bartley Bull Parkway, as shown on registered plan number 679;

thence northwesterly and northeasterly along the eastern and southeastern limit of Bartley Bull Parkway, as shown on registered plan numbers 679 and 625, registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43), to its intersection with the southeastern production of the northeastern limit of Harper Road, as shown on registered plan number 625;

thence northwesterly along the southeastern production of the northeastern limit of Harper Road and along the northeastern limit of Harper Road, as shown on registered plan numbers 625 and 581, registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43), to its intersection with the southeastern limit of Cornwall Road as shown on registered plan 581;

thence northeasterly and northwesterly along the southeastern and northeastern limits of Cornwall Road, as shown on registered plan numbers 581 and 521, registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43), to its intersection with the southeastern limit of Clarence Street, as shown on registered plan number 521;

thence northeasterly along the southeastern limit of Clarence Street as shown on registered plan 521, to its intersection with

concessions 1 et 2 West of Hurontario Street (maintenant dans les limites du chemin McLaughlin);

de là, en direction nord-ouest le long de la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 West of Hurontario Street (maintenant dans les limites du chemin McLaughlin), jusqu'à l'angle ouest du lot 15, concession 1 West of Hurontario Street, canton géographique de Toronto, dans la cité de Brampton;

de là, en direction nord-ouest en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les cantons géographiques de Toronto et de Chinguacousy (maintenant dans les limites de l'avenue Steeles), jusqu'à l'angle sud du lot 1, concession 1 West of Hurontario Street, canton géographique de Chinguacousy, dans la cité de Brampton;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest de l'emprise de la route située entre les cantons géographiques de Toronto et de Chinguacousy (maintenant dans les limites de l'avenue Steeles), jusqu'à l'angle sud du lot 1, concession 1 East of Hurontario Street, canton géographique de Chinguacousy;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest du lot 1, concession 1 East of Hurontario Street, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers l'ouest de la limite sud de la promenade Peel Village, figurant sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 679;

de là, en direction est et nord-est le long de la limite sud de la promenade Peel Village et du prolongement vers le nord-est de la limite sud de la promenade Peel Village, traversant la promenade Bartley Bull, jusqu'à un point situé sur la limite nord-est de la promenade Bartley Bull, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 679;

de là, en direction nord-ouest et nord-est le long de la limite est et sud-est de la promenade Bartley Bull, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 679 ainsi que sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 625, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers le sud-est de la limite nord-est du chemin Harper, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 625;

de là, en direction nord-ouest le long du prolongement vers le sud-est de la limite nord-est du chemin Harper et le long de la limite nord-est du chemin Harper, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 625 ainsi que sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 581, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est du chemin Cornwall, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 581;

de là, en direction nord-est et nord-ouest le long des limites sud-est et nord-est du chemin Cornwall, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 581 ainsi que sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 521, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est de la rue Clarence, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 521;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est de la rue Clarence, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 521, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-ouest de

the southwestern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 East of Hurontario Street, in the geographic Township of Chinguacousy;

thence northwesterly along the southwestern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 East of Hurontario Street, to the eastern corner of Lot 6, in Concession 1 East of Hurontario Street;

thence northeasterly along the southeastern limit of Lot 6, in Concessions 2, 3 and 4 East of Hurontario Street, to the intersection of the southern limit of Lot 6 in Concession 4 East of Hurontario Street with the southeastern production of the northeastern limit of Central Park Drive, as shown on a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43) as number 857;

thence northwesterly along the southeastern production of the northeastern limit of Central Park Drive, and northwesterly and northeasterly along the eastern limit of Central Park Drive, as shown on plan number 857, to the intersection with the southwestern limit of the approach surface for runway 15R;

thence northwesterly along the southwestern limit of the approach surface for runway 15R at an azimuth of 307 degrees, 03 minutes, 27 seconds, to its northwestern corner, the UTM coordinates of which are E 596 324.39 and N 4 846 739.50;

thence northeasterly along the northwestern limit of the approach surface for runway 15R at an azimuth of 45 degrees, 35 minutes, 18 seconds, to its intersection with the southwestern limit of the approach surface for runway 15L;

thence northwesterly along the southeastern limit of the approach surface for runway 15L at an azimuth of 307 degrees, 03 minutes, 27 seconds, to its northwestern corner, the UTM coordinates of which are E 597 070.44 and N 4 847 502.25;

thence northeasterly along the northwestern limit of the approach surface for runway 15L at an azimuth of 45 degrees, 35 minutes, 18 seconds, to its northeastern corner, the UTM coordinates of which are E 600 498.27 and N 4 850 860.40;

thence southeasterly at an azimuth of 144 degrees, 07 minutes, 08 seconds, along the northeastern limit of the approach surface for runway 15L to its intersection with the southeastern limit of Lot 6, in Concession 7 Northern Division;

thence northeasterly along the southeastern limit of Lot 6, in Concession 7 Northern Division, to its eastern corner;

thence northeasterly in a straight line across the road allowance between Concessions 7 and 8 Northern Division to the southern corner of Lot 6, in Concession 8 Northern Division;

thence northeasterly along the southeastern limit of Lot 6, in Concession 8 Northern Division, to its eastern corner;

thence northeasterly in a straight line across the road allowance between Concessions 8 and 9 Northern Division to the southern corner of Lot 6, in Concession 9 Northern Division;

l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 East of Hurontario Street, canton géographique de Chinguacousy;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 East of Hurontario Street, jusqu'à l'angle est du lot 6, concession 1 East of Hurontario Street;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est du lot 6, concessions 2, 3 et 4 East of Hurontario Street, jusqu'à l'intersection de la limite sud du lot 6, concession 4 East of Hurontario Street et du prolongement vers le sud-est de la limite nord-est de la promenade Central Park, figurant sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 857;

de là, en direction nord-ouest le long du prolongement vers le sud-est de la limite nord-est de la promenade Central Park, et en direction nord-ouest et nord-est le long de la limite est de la promenade Central Park, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 857, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-ouest de la surface d'approche de la piste 15R;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest de la surface d'approche de la piste 15R, selon un azimut de 307 degrés, 03 minutes, 27 secondes, jusqu'à l'angle nord-ouest de la surface d'approche de la piste 15R, dont les coordonnées UTM sont E 596 324,39 et N 4 846 739,50;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest de la surface d'approche de la piste 15R, selon un azimut de 45 degrés, 35 minutes, 18 secondes, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-ouest de la surface d'approche de la piste 15L;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 15L, selon un azimut de 307 degrés, 03 minutes, 27 secondes, jusqu'à l'angle nord-ouest de la surface d'approche de la piste 15L, dont les coordonnées UTM sont E 597 070,44 et N 4 847 502,25;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest de la surface d'approche de la piste 15L, selon un azimut de 45 degrés, 35 minutes, 18 secondes, jusqu'à l'angle nord-est de la surface d'approche de la piste 15L, dont les coordonnées UTM sont E 600 498,27 et N 4 850 860,40;

de là, en direction sud-est, selon un azimut de 144 degrés, 07 minutes, 08 secondes, le long de la limite nord-est de la surface d'approche de la piste 15L, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est du lot 6, concession 7 Northern Division;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est du lot 6, concession 7 Northern Division, jusqu'à son angle est;

de là, en direction nord-est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les concessions 7 et 8 Northern Division, jusqu'à l'angle sud du lot 6, concession 8 Northern Division;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est du lot 6, concession 8 Northern Division, jusqu'à son angle est;

de là, en direction nord-est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les concessions 8 et 9 Northern Division, jusqu'à l'angle sud du lot 6, concession 9 Northern Division;

thence southeasterly along the northeastern limit of the road allowance between Concessions 8 and 9 Northern Division to the western corner of Lot 3, in Concession 9 Northern Division;

thence northeasterly along the northwestern limit of the West half of Lot 3, in Concession 9 Northern Division, to its northern corner;

thence southeasterly along the limit between the East and West halves of Lot 3, in Concession 9 Northern Division, to the southern corner of the East half of Lot 3, in Concession 9 Northern Division;

thence northeasterly along the southeastern limit of the East half of Lot 3, in Concession 9 Northern Division, to its eastern corner;

thence southeasterly along the southwestern limit of the road allowance between Concessions 9 and 10 Northern Division, in the geographic Township of Toronto Gore to its intersection with the western limit of the road allowance between the geographic Township of Toronto Gore and the geographic Township of Vaughan;

thence southerly along the western limit of the road allowance between the geographic Townships of Toronto Gore and Vaughan to its intersection with the western production of the southern limit of the road allowance between the geographic Township of Vaughan and the geographic Township of Etobicoke;

thence easterly along the western production of the southern limit of the road allowance between the geographic Townships of Vaughan and Etobicoke to the point of commencement.

Saving and excepting the areas:

Commencing at the intersection of the northeastern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 West of Hurontario Street, now within McLaughlin Road, in the geographic Township of Toronto, now in the City of Mississauga, with the northwestern limit of the approach surface for runway 06L;

thence southwesterly along the northwestern limit of the approach surface for runway 06L at an azimuth of 234 degrees, 06 minutes, 22 seconds, to the intersection with the southeastern limit of the approach surface for runway 05R;

thence northeasterly along the southeastern limit of the approach surface for runway 05R at an azimuth of 37 degrees, 02 minutes, 20 seconds, to the intersection with the northeastern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 West of Hurontario Street, now within McLaughlin Road;

thence southeasterly along the northeastern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 West of Hurontario Street, now within McLaughlin Road, to the point of commencement.

And:

commencing at the intersection of the southwestern limit of the road allowance between Concession "A" Fronting the Humber and Concession "B" Fronting the Humber, now within Islington Avenue, in the geographic Township of Etobicoke, now in the City of Etobicoke in the Municipality of

de là, en direction sud-est le long de la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les concessions 8 et 9 Northern Division, jusqu'à l'angle ouest du lot 3, concession 9 Northern Division;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest de la moitié ouest du lot 3, concession 9 Northern Division, jusqu'à son angle nord;

de là, en direction sud-est le long de la limite qui sépare les moitiés est et ouest du lot 3, concession 9 Northern Division, jusqu'à l'angle sud de la moitié est du lot 3, concession 9 Northern Division;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est de la moitié est du lot 3, concession 9 Northern Division, jusqu'à son angle est;

de là, en direction sud-est le long de la limite sud-ouest de l'emprise de la route située entre les concessions 9 et 10 Northern Division, canton géographique de Toronto Gore, jusqu'à l'intersection avec la limite ouest de l'emprise de la route située entre le canton géographique de Toronto Gore et le canton géographique de Vaughan;

de là, en direction sud le long de la limite ouest de l'emprise de la route située entre les cantons géographiques de Toronto Gore et de Vaughan, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers l'ouest de la limite sud de l'emprise de la route située entre le canton géographique de Vaughan et le canton géographique d'Etobicoke;

de là, en direction est le long du prolongement vers l'ouest de la limite sud de l'emprise de la route située entre les cantons géographiques de Vaughan et d'Etobicoke jusqu'au point de commencement.

Exception faite des zones suivantes :

Commencant à l'intersection de la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 West of Hurontario Street (maintenant dans les limites du chemin McLaughlin), canton géographique de Toronto (maintenant faisant partie de la cité de Mississauga) et de la limite nord-ouest de la surface d'approche de la piste 06L;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite nord-ouest de la surface d'approche de la piste 06L, selon un azimuth de 234 degrés, 06 minutes, 22 secondes, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 05R;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 05R, selon un azimuth de 37 degrés, 02 minutes, 20 secondes, jusqu'à l'intersection avec la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 West of Hurontario Street (maintenant dans les limites du chemin McLaughlin);

de là, en direction sud-est le long de la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 West of Hurontario Street (maintenant dans les limites du chemin McLaughlin), jusqu'au point de commencement.

Et :

Commencant à l'intersection de la limite sud-ouest de l'emprise de la route située entre la concession « A » Fronting the Humber et la concession « B » Fronting the Humber (maintenant dans les limites de l'avenue Islington), canton géographique d'Etobicoke, maintenant faisant partie de la cité d'Etobicoke, de la Municipalité de la communauté urbaine de

Metropolitan Toronto, with the southeastern limit of the approach surface for runway 23R;

thence northeasterly along the southeastern limit of the approach surface for runway 23R at an azimuth of 54 degrees, 06 minutes, 02 seconds, to the intersection with the northwestern limit of the approach surface for runway 24R;

thence southwesterly along the northwestern limit of the approach surface for runway 24R at an azimuth of 217 degrees, 02 minutes, 40 seconds, to the intersection with the southwestern limit of the road allowance between Concession "A" Fronting the Humber and Concession "B" Fronting the Humber, now within Islington Avenue;

thence northwesterly along the southwestern limit of the road allowance between Concession "A" Fronting the Humber and Concession "B" Fronting the Humber, now within Islington Avenue, to the point of commencement.

PART VII

Description of the Bird Hazard Zone

The bird hazard zone shown on the Toronto/Lester B. Pearson International Airport Zoning Plan No. 21-005 94-138, Sheets 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 47, 48, 49 and 50, dated July 31, 1995, applies to all lands including public road allowances adjacent to or in the vicinity of the airport.

Description of the Outer Limit of the Bird Hazard Zone

All those lands situated in the City of Etobicoke in the Municipality of Metropolitan Toronto and the Cities of Brampton and Mississauga in the Regional Municipality of Peel, described as follows:

commencing at the northwestern corner of Lot 40 in Concession 4 Fronting the Humber, in the geographic Township of Etobicoke, in the City of Etobicoke, in the Municipality of Metropolitan Toronto, the corner being in the eastern limit of the Indian Line Road established by an Act entitled *An Act to establish the true location of the allowance for Road between the Municipalities of Toronto Gore and Etobicoke* (22 Victoria 1858, Chapter 59);

thence easterly along the southern limit of the road allowance between the geographic Township of Vaughan and the geographic Township of Etobicoke (now within Steeles Avenue), across Concessions 4, 3 and 2 Fronting the Humber, in the geographic Township of Etobicoke, to its intersection with the northern production of the eastern limit of Martin Grove Road, as established by a plan registered in the Land Registry Office for the Land Titles Division of Metropolitan Toronto (Number 66) as number M-2204;

Toronto, et de la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 23R;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 23R, selon un azimuth de 54 degrés, 06 minutes, 02 secondes, jusqu'à l'intersection avec la limite nord-ouest de la surface d'approche de la piste 24R;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite nord-ouest de la surface d'approche de la piste 24R, selon un azimuth de 217 degrés, 02 minutes, 40 secondes, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-ouest de l'emprise de la route située entre la concession « A » Fronting the Humber et la concession « B » Fronting the Humber (maintenant dans les limites de l'avenue Islington);

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest de l'emprise de la route située entre la concession « A » Fronting the Humber et la concession « B » Fronting the Humber (maintenant dans les limites de l'avenue Islington), jusqu'au point de commencement.

PARTIE VII

Description de la zone de péril aviaire

La zone de péril aviaire figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto n° 21-005 94-138, feuilles 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 47, 48, 49 et 50, daté du 31 juillet 1995, s'applique à tous les biens-fonds, y compris les emprises de voies publiques, situés aux abords ou dans le voisinage de l'aéroport.

Description de la limite extérieure de la zone de péril aviaire

Les biens-fonds situés sur le territoire de la cité d'Etobicoke, dans la Municipalité de la communauté urbaine de Toronto, et des cités de Brampton et de Mississauga, dans la municipalité régionale de Peel, sont décrits comme suit :

Commençant à l'angle nord-ouest du lot 40, concession 4 Fronting the Humber, canton géographique d'Etobicoke, dans la cité d'Etobicoke, dans la Municipalité de la communauté urbaine de Toronto, cet angle se trouvant à la limite est du chemin de la ligne Indian établi en vertu de la loi intitulée *Acte pour établir le vrai site de la réserve de chemin entre les municipalités du Gore de Toronto et d'Etobicoke* (22 Victoria 1858, chapitre 59);

de là, en direction est le long de la limite sud de l'emprise de la route située entre les cantons géographiques de Vaughan et d'Etobicoke (maintenant dans les limites de l'avenue Steeles), traversant les concessions 4, 3 et 2 Fronting the Humber, canton géographique d'Etobicoke, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers le nord de la limite est du chemin Martin Grove, établie au plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement des droits immobiliers de la communauté urbaine de Toronto (numéro 66) sous le numéro M-2204;

thence southerly along the eastern limit of Martin Grove Road, as established by plan numbers M-2204, M-2030 and M-2031, all registered in the Land Registry Office for the Land Titles Division of Metropolitan Toronto (Number 66), to its intersection with the northern limit of a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Metropolitan Toronto (Number 64) as number 7807;

thence easterly along the northern limit of plan numbers 7807, 8087 and 7902, all registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Metropolitan Toronto (Number 64), and continuing along the easterly production of the northern limit of plan 7902 to its intersection with the eastern limit of the road allowance between Concession 1 Fronting the Humber and Concession "A" Fronting the Humber (now within Kipling Avenue);

thence southerly along the eastern limit of the road allowance between Concession 1 Fronting the Humber and Concession "A" Fronting the Humber to its intersection with the original southern limit of Albion Road, as confirmed by the Quarter Sessions Court on the 21st of April, 1821, the original southern limit being shown on a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Metropolitan Toronto (Number 64) as number 8376;

thence easterly along the original southern limit of Albion Road, as shown on registered plans 8376, 8375, 8433 and 8394, all registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Metropolitan Toronto (Number 64), to its intersection with the western limit of the road allowance between Concession "A" Fronting the Humber and Concession "B" Fronting the Humber;

thence southerly along the western limit of the road allowance between Concession "A" Fronting the Humber and Concession "B" Fronting the Humber (now within Islington Avenue) to the southeastern corner of Lot 17, Concession "A" Fronting the Humber;

thence westerly along the southern limit of Lot 17, Concession "A" Fronting the Humber, to its southwestern corner;

thence westerly in a straight line across the road allowance between Concession "A" Fronting the Humber and Concession 1 Fronting the Humber to the southeastern corner of Lot 17, in Concession 1 Fronting the Humber;

thence southerly along the western limit of the road allowance between Concession "A" Fronting the Humber and Concession 1 Fronting the Humber (now within Kipling Avenue) to the southeastern corner of Lot 12, in Concession 1 Fronting the Humber;

thence westerly along the southern limit of Lot 12, in Concession 1 Fronting the Humber, to its intersection with the northern production of the western limit of Lot 17, in Concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

de là, en direction sud le long de la limite est du chemin Martin Grove, établie aux plans enregistrés sous les numéros M-2204, M-2030 et M-2031 au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement des droits immobiliers de la communauté urbaine de Toronto (numéro 66), jusqu'à l'intersection avec la limite nord d'un plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de la communauté urbaine de Toronto (numéro 64) sous le numéro 7807;

de là, en direction est le long de la limite nord du plan enregistré sous le numéro 7807 et des plans enregistrés au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de la communauté urbaine de Toronto (numéro 64) sous les numéros 8087 et 7902, continuant le long du prolongement vers l'est de la limite nord du plan numéro 7902, jusqu'à l'intersection avec la limite est de l'emprise de la route située entre la concession 1 Fronting the Humber et la concession « A » Fronting the Humber (maintenant dans les limites de l'avenue Kipling);

de là, en direction sud le long de la limite est de l'emprise de la route située entre la concession 1 Fronting the Humber et la concession « A » Fronting the Humber, jusqu'à l'intersection avec la limite sud originale du chemin Albion, limite confirmée par la Cour des sessions trimestrielles, le 21 avril 1821, cette limite sud figurant sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de la communauté urbaine de Toronto (numéro 64) sous le numéro 8376;

de là, en direction est le long de la limite sud originale du chemin Albion, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 8376 ainsi que sur les plans enregistrés au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de la communauté urbaine de Toronto (numéro 64) sous les numéros 8375, 8433 et 8394, jusqu'à l'intersection avec la limite ouest de l'emprise de la route située entre la concession « A » Fronting the Humber et la concession « B » Fronting the Humber;

de là, en direction sud le long de la limite ouest de l'emprise de la route située entre la concession « A » Fronting the Humber et la concession « B » Fronting the Humber (maintenant dans les limites de l'avenue Islington), jusqu'à l'angle sud-est du lot 17, concession « A » Fronting the Humber;

de là, en direction ouest le long de la limite sud du lot 17, concession « A » Fronting the Humber, jusqu'à son angle sud-ouest;

de là, en direction ouest en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre la concession « A » Fronting the Humber et la concession 1 Fronting the Humber, jusqu'à l'angle sud-est du lot 17, concession 1 Fronting the Humber;

de là, en direction sud le long de la limite ouest de l'emprise de la route située entre la concession « A » Fronting the Humber et la concession 1 Fronting the Humber (maintenant dans les limites de l'avenue Kipling), jusqu'à l'angle sud-est du lot 12, concession 1 Fronting the Humber;

de là, en direction ouest le long de la limite sud du lot 12, concession 1 Fronting the Humber, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers le nord de la limite ouest du lot 17, concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

thence southerly along the northern production of the western limit of Lot 17, in Concession 2 Northern Division Fronting the Lake, across the road allowance between Concession 1 Fronting the Humber and Concession 2 Northern Division Fronting the Lake, to the northwestern corner of Lot 17, in Concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

thence southerly along the western limit of Lot 17, in Concession 2 Northern Division Fronting the Lake to the southwestern corner of Lot 17, in Concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

thence westerly along the northern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 Northern Division Fronting the Lake (now within Burnhamthorpe Road) to the southeastern corner of Lot 21, in Concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

thence southerly in a straight line across the road allowance between Concessions 1 and 2 Northern Division Fronting the Lake to the northeastern corner of Lot 21, in Concession 1 Northern Division Fronting the Lake;

thence southerly along the western limit of the road allowance between Lots 20 and 21, in Concession 1 Northern Division Fronting the Lake (now within King's Highway 427), to the southeastern corner of Lot 21, in Concession 1 Northern Division Fronting the Lake;

thence westerly along the northern limit of the road allowance between Concession 1 Northern Division Fronting the Lake and Concession 5 Southern Division Fronting the Lake (now within Bloor Street) to its intersection with the northern limit of Bloor Street, as established by a plan registered in the Land Registry Office for the Land Titles Division of Metropolitan Toronto (Number 66) as number M-854;

thence westerly along the northern limit of Bloor Street, as established by plans M-854, M-978, M-1082 and M-1013, all registered in the Land Registry Office for the Land Titles Division of Metropolitan Toronto (Number 66), to its intersection with the Etobicoke Creek;

thence westerly in a straight line across the Etobicoke Creek to the most northern corner of Bloor Street, in the City of Mississauga, in the Regional Municipality of Peel, as shown on a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43) as number 775;

thence southwesterly along the northwestern limit of Bloor Street, as established by plans 775, 722, 719, and 729, all registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43), to the southeastern corner of Block B, plan 729;

thence continuing southwesterly along the southwestern production of the southeastern limit of Block B, plan 729, to its intersection with the northeastern limit of the road allowance between Lots 5 and 6, in Concession 1 North of Dundas Street, in the geographic Township of Toronto, in the City of Mississauga;

de là, en direction sud le long du prolongement vers le nord de la limite ouest du lot 17, concession 2 Northern Division Fronting the Lake, traversant l'emprise de la route située entre la concession 1 Fronting the Humber et la concession 2 Northern Division Fronting the Lake, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 17, concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

de là, en direction sud le long de la limite ouest du lot 17, concession 2 Northern Division Fronting the Lake, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 17, concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

de là, en direction ouest le long de la limite nord de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 Northern Division Fronting the Lake (maintenant dans les limites du chemin Burnhamthorpe), jusqu'à l'angle sud-est du lot 21, concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

de là, en direction sud en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 Northern Division Fronting the Lake, jusqu'à l'angle nord-est du lot 21, concession 1 Northern Division Fronting the Lake;

de là, en direction sud le long de la limite ouest de l'emprise de la route située entre les lots 20 et 21, concession 1 Northern Division Fronting the Lake (maintenant dans les limites de la route principale 427), jusqu'à l'angle sud-est du lot 21, concession 1 Northern Division Fronting the Lake;

de là, en direction ouest le long de la limite nord de l'emprise de la route située entre la concession 1 Northern Division Fronting the Lake et la concession 5 Southern Division Fronting the Lake (maintenant dans les limites de la rue Bloor), jusqu'à l'intersection avec la limite nord de la rue Bloor, établie au plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement des droits immobiliers de la communauté urbaine de Toronto (numéro 66) sous le numéro M-854;

de là, en direction ouest le long de la limite nord de la rue Bloor, établie au plan enregistré sous le numéro M-854 ainsi qu'aux plans enregistrés au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement des droits immobiliers de la communauté urbaine de Toronto (numéro 66) sous les numéros M-978, M-1082 et M-1013, jusqu'à l'intersection avec le ruisseau Etobicoke;

de là, en direction ouest en suivant une ligne droite traversant le ruisseau Etobicoke, jusqu'à l'angle le plus au nord de la rue Bloor, dans la cité de Mississauga, dans la municipalité régionale de Peel, figurant au plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 775;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite nord-ouest de la rue Bloor, établie au plan enregistré sous le numéro 775 ainsi qu'aux plans enregistrés au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous les numéros 722, 719 et 729, jusqu'à l'angle sud-est du bloc B, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 729;

de là, continuant vers le sud-ouest le long du prolongement vers le sud-ouest de la limite sud-est du bloc B, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 729, jusqu'à son intersection avec la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les lots 5 et 6, concession 1 North of Dundas Street, canton géographique de Toronto, dans la cité de Mississauga;

thence northwesterly along the northeastern limit of the road allowance between Lots 5 and 6, in Concession 1 North of Dundas Street (now within Dixie Road), to the western corner of Lot 5, in Concession 1 North of Dundas Street;

thence northerly in a straight line across the road allowance between Concessions 1 and 2 North of Dundas Street to the southern corner of Lot 5, in Concession 2 North of Dundas Street;

thence southwesterly along the northwestern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 North of Dundas Street (now within Burnhamthorpe Road East) to the southern corner of Lot 10, in Concession 2 North of Dundas Street;

thence northwesterly along the southwestern limit of Lot 10, in Concession 2 North of Dundas Street to the western corner of Lot 10, in Concession 2 North of Dundas Street;

thence northwesterly along the production of the southwestern limit of Lot 10, in Concession 2 North of Dundas Street, across the road allowance between Concession 2 North of Dundas Street and Concession 2 East of Hurontario Street, to a point in the northwestern limit of the road allowance;

thence southwesterly along the northwestern limit of the road allowance between Concession 2 North of Dundas Street and Concession 2 East of Hurontario Street (now within Eglinton Avenue) to the eastern corner of Lot 1, in Concession 1 West of Hurontario Street;

thence northwesterly along the northeastern limit of Lots 1 and 2, in Concession 1 West of Hurontario Street, to the northern corner of Lot 2, in Concession 1 West of Hurontario Street;

thence southwesterly along the northwestern limit of Lot 2, in Concession 1 West of Hurontario Street, to the western corner of Lot 2, in Concession 1 West of Hurontario Street;

thence northwesterly along the northeastern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 West of Hurontario Street (now within McLaughlin Road), to the western corner of Lot 15, in Concession 1 West of Hurontario Street, in the geographic Township of Toronto, in the City of Brampton;

thence northwesterly in a straight line across the road allowance between the geographic Townships of Toronto and Chinguacousy (now within Steeles Avenue), to the southern corner of Lot 1, in Concession 1 West of Hurontario Street, in the geographic Township of Chinguacousy, in the City of Brampton;

thence northeasterly along the northwestern limit of the road allowance between the geographic Townships of Toronto and Chinguacousy (now within Steeles Avenue), to the southern corner of Lot 1, in Concession 1 East of Hurontario Street, in the geographic Township of Chinguacousy;

thence northwesterly along the southwestern limit of Lot 1, in Concession 1 East of Hurontario Street, to its intersection with the western production of the southern limit of Peel Village Parkway, as shown on a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43) as number 679;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les lots 5 et 6, concession 1 North of Dundas Street (maintenant dans les limites du chemin Dixie), jusqu'à l'angle ouest du lot 5, concession 1 North of Dundas Street;

de là, en direction nord en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 North of Dundas Street, jusqu'à l'angle sud du lot 5, concession 2 North of Dundas Street;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite nord-ouest de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 North of Dundas Street (maintenant dans les limites du chemin Burnhamthorpe East), jusqu'à l'angle sud du lot 10, concession 2 North of Dundas Street;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest du lot 10, concession 2 North of Dundas Street, jusqu'à l'angle ouest du lot 10, concession 2 North of Dundas Street;

de là, en direction nord-ouest le long du prolongement de la limite sud-ouest du lot 10, concession 2 North of Dundas Street, traversant l'emprise de la route située entre la concession 2 North of Dundas Street et la concession 2 East of Hurontario Street, jusqu'à un point se trouvant sur la limite nord-ouest de l'emprise de la route;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite nord-ouest de l'emprise de la route située entre la concession 2 North of Dundas Street et la concession 2 East of Hurontario Street (maintenant dans les limites de l'avenue Eglinton), jusqu'à l'angle est du lot 1, concession 1 West of Hurontario Street;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite nord-est des lots 1 et 2, concession 1 West of Hurontario Street, jusqu'à l'angle nord du lot 2, concession 1 West of Hurontario Street;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite nord-ouest du lot 2, concession 1 West of Hurontario Street, jusqu'à l'angle ouest du lot 2, concession 1 West of Hurontario Street;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 West of Hurontario Street (maintenant dans les limites du chemin McLaughlin), jusqu'à l'angle ouest du lot 15, concession 1 West of Hurontario Street, canton géographique de Toronto, dans la cité de Brampton;

de là, en direction nord-ouest en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les cantons géographiques de Toronto et de Chinguacousy (maintenant dans les limites de l'avenue Steeles), jusqu'à l'angle sud du lot 1, concession 1 West of Hurontario Street, canton géographique de Chinguacousy, dans la cité de Brampton;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest de l'emprise de la route située entre les cantons géographiques de Toronto et de Chinguacousy (maintenant dans les limites de l'avenue Steeles), jusqu'à l'angle sud du lot 1, concession 1 East of Hurontario Street, canton géographique de Chinguacousy;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest du lot 1, concession 1 East of Hurontario Street, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers l'ouest de la limite sud de la promenade Peel Village, figurant sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la

thence easterly and northeasterly along the southern limit of Peel Village Parkway, and along the northeastern production of the southern limit of Peel Village Parkway, across Bartley Bull Parkway to a point in the northeastern limit of Bartley Bull Parkway, as shown on registered plan number 679;

thence northwesterly and northeasterly along the eastern and southeastern limit of Bartley Bull Parkway as shown on registered plan numbers 679 and 625, registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43), to its intersection with the southeastern production of the northeastern limit of Harper Road, as shown on registered plan number 625;

thence northwesterly along the southeastern production of the northeastern limit of Harper Road, and along the northeastern limit of Harper Road, as shown on registered plan numbers 625 and 581 registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43), to its intersection with the southeastern limit of Cornwall Road, as shown on registered plan number 581;

thence northeasterly and northwesterly along the southeastern and northeastern limits of Cornwall Road, as shown on registered plan numbers 581 and 521, registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43), to its intersection with the southeastern limit of Clarence Street, as shown on registered plan 521;

thence northeasterly along the southeastern limit of Clarence Street, as shown on registered plan 521, to its intersection with the southwestern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 East of Hurontario Street, in the geographic Township of Chinguacousy;

thence northwesterly along the southwestern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 East of Hurontario Street to the eastern corner of Lot 6, in Concession 1 East of Hurontario Street;

thence northeasterly along the southeastern limit of Lot 6, in Concessions 2, 3 and 4 East of Hurontario Street, to the intersection of the southern limit of Lot 6, in Concession 4 East of Hurontario Street, with the southeastern production of the northeastern limit of Central Park Drive, as shown on a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43) as number 857;

thence northwesterly along the southeastern production of the northeastern limit of Central Park Drive, and northwesterly and northeasterly along the eastern limit of Central Park Drive, as shown on plan 857, and along the production of the eastern limit, to its intersection with the southwestern limit of the road allowance between Concessions 4 and 5 East of Hurontario Street;

thence northeasterly in a straight line across the road allowance between Concessions 4 and 5 East of Hurontario Street to the southeastern limit of Central Park Drive, as

division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 679;

de là, en direction est et nord-est le long de la limite sud de la promenade Peel Village et du prolongement vers le nord-est de la limite sud de la promenade Peel Village, traversant la promenade Bartley Bull, jusqu'à un point situé sur la limite nord-est de la promenade Bartley Bull, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 679;

de là, en direction nord-ouest et nord-est le long de la limite est et sud-est de la promenade Bartley Bull, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 679 ainsi que sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 625, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers le sud-est de la limite nord-est du chemin Harper, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 625;

de là, en direction nord-ouest le long du prolongement vers le sud-est de la limite nord-est du chemin Harper et le long de la limite nord-est du chemin Harper, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 625 ainsi que sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 581, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est du chemin Cornwall, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 581;

de là, en direction nord-est et nord-ouest le long des limites sud-est et nord-est du chemin Cornwall, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 581 ainsi que sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 521, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est de la rue Clarence, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 521;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est de la rue Clarence, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 521, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-ouest de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 East of Hurontario Street, canton géographique de Chinguacousy;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 East of Hurontario Street, jusqu'à l'angle est du lot 6, concession 1 East of Hurontario Street;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est du lot 6 dans les concessions 2, 3 et 4 East of Hurontario Street, jusqu'à l'intersection de la limite sud du lot 6, concession 4 East of Hurontario Street, et du prolongement vers le sud-est de la limite nord-est de la promenade Central Park, figurant sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 857;

de là, en direction nord-ouest le long du prolongement vers le sud-est de la limite nord-est de la promenade Central Park, et en direction nord-ouest et nord-est le long de la limite est de la promenade Central Park, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 857, et le long du prolongement de la limite est, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-ouest de l'emprise de la route située entre les concessions 4 et 5 East of Hurontario Street;

de là, en direction nord-est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les concessions 4 et 5 East of Hurontario Street, jusqu'à la limite sud-est de la promenade Central Park, figurant sur le plan enregistré au

shown on a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43) as number 866;

thence northeasterly along the southeastern limit of Central Park Drive, as shown on registered plans 866, 865 and 858, all registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43), to the most eastern point on the southeastern limit of Central Park Drive on plan 858, also being a point on the southwestern limit of Torbram Road as widened by plan 858;

thence easterly in a straight line across Torbram Road to the most western corner of Block 8, as shown on a plan registered in the Land Registry Office for the Land Titles Division of Peel (Number 43) as number 43M-875;

thence northeasterly along the northwestern limit of Block 8 on registered plan 43M-875 to the northern corner of Block 8, also being a point on the western limit of Block 13 on plan 43M-875;

thence northerly and northeasterly along the western and northwestern limits of Block 13 on plan 43M-875 to the north-eastern corner of Block 13;

thence northeasterly and easterly along the northwestern and northern limits of Blocks 1, 7, 3, 6 and 2 on plan 43M-875 to the most northeastern corner of Block 2, also being the northwestern corner of Chrysler Drive as shown on a plan registered in the Land Registry Office for the Land Titles Division of Peel (Number 43) as number 43M-874;

thence northeasterly along the northwestern limit of Chrysler Drive to the northeastern corner of Chrysler Drive as shown on plan 43M-874;

thence northerly and northeasterly along the western and northwestern limits of Block 1 on registered plan 43M-874 to the most northern corner of Block 1, also being the most western corner of Block 6 on plan 43M-874;

thence northeasterly and easterly along the northwestern and northern limits of Block 6 on registered plan 43M-874 to the most northern corner of Block 6, also being the western corner of Block 5 on plan 43M-874;

thence northeasterly along the northwestern limit of Block 5 on registered plan 43M-874 to the northern corner of Block 5;

thence northeasterly along the northeasterly production of the northwestern limit of Block 5 on plan 43M-874 to the intersection with the southwestern limit of the original road allowance (now within Airport Road) between the geographic Townships of Chinguacousy and Toronto Gore, both now in the City of Brampton;

thence southeasterly along the northeastern limit of the road allowance between the geographic Townships of Chinguacousy and Toronto Gore to the eastern corner of Lot 6, in Concession 6 East of Hurontario Street, in the geographic Township of Chinguacousy, in the City of Brampton;

bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 866;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est de la promenade Central Park, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 866 ainsi que sur les plans enregistrés au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous les numéros 865 et 858, jusqu'au point le plus à l'est se trouvant sur la limite sud-est de la promenade Central Park, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 858, étant aussi un point situé sur la limite sud-ouest du chemin Torbram élargi, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 858;

de là, en direction est en suivant une ligne droite traversant le chemin Torbram jusqu'à l'angle le plus à l'ouest du bloc 8, figurant sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 43M-875;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest du bloc 8, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 43M-875, jusqu'à l'angle nord du bloc 8, étant aussi un point situé sur la limite ouest du bloc 13, figurant sur le plan numéro 43M-875;

de là, en direction nord et nord-est le long des limites ouest et nord-ouest du bloc 13, figurant sur le plan numéro 43M-875, jusqu'à l'angle nord-est du bloc 13;

de là, en direction nord-est et est le long des limites nord-ouest et nord des blocs 1, 7, 3, 6 et 2, figurant sur le plan numéro 43M-875, jusqu'à l'angle nord-est du bloc 2, étant aussi l'angle nord-ouest de la promenade Chrysler, figurant sur un plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 43M-874;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest de la promenade Chrysler, jusqu'à l'angle nord-est de la promenade Chrysler, figurant sur le plan numéro 43M-874;

de là, en direction nord et nord-est le long des limites ouest et nord-ouest du bloc 1, figurant sur le plan numéro 43M-874, jusqu'à l'angle le plus au nord du bloc 1, étant aussi l'angle le plus à l'ouest du bloc 6, figurant sur le plan numéro 43M-874;

de là, en direction nord-est et est le long des limites nord-ouest et nord du bloc 6, figurant sur le plan numéro 43M-874, jusqu'à l'angle le plus au nord du bloc 6, étant aussi l'angle ouest du bloc 5, figurant sur le plan numéro 43M-874;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest du bloc 5, figurant sur le plan numéro 43M-874, jusqu'à l'angle nord du bloc 5;

de là, en direction nord-est le long du prolongement vers le nord-est de la limite nord-ouest du bloc 5, figurant sur le plan numéro 43M-874, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-ouest de l'emprise de la route originale (maintenant dans les limites du chemin Airport) située entre les cantons géographiques de Chinguacousy et de Toronto Gore (maintenant faisant tous deux partie de la cité de Brampton);

de là, en direction sud-est le long de la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les cantons géographiques de Chinguacousy et de Toronto Gore, jusqu'à l'angle est du lot 6, concession 6 East of Hurontario Street, canton géographique de Chinguacousy, dans la cité de Brampton;

thence northeasterly in a straight line across the road allowance between the geographic Townships of Chinguacousy and Toronto Gore to the southern corner of Lot 6, in Concession 7 Northern Division, in the geographic Township of Toronto Gore, in the City of Brampton;

thence northeasterly along the southeastern limit of Lot 6, in Concession 7 Northern Division, to its eastern corner;

thence northeasterly in a straight line across the road allowance between Concessions 7 and 8 Northern Division to the southern corner of Lot 6, in Concession 8 Northern Division;

thence northeasterly along the southeastern limit of Lot 6, in Concession 8 Northern Division, to its eastern corner;

thence northeasterly in a straight line across the road allowance between Concessions 8 and 9 Northern Division to the southern corner of Lot 6, in Concession 9 Northern Division;

thence southeasterly along the northeastern limit of the road allowance between Concessions 8 and 9 Northern Division to the western corner of Lot 3, in Concession 9 Northern Division;

thence northeasterly along the northwestern limit of the West half of Lot 3, in Concession 9 Northern Division, to its northern corner;

thence southeasterly along the limit between the East and West halves of Lot 3, in Concession 9 Northern Division, to the southern corner of the East half of Lot 3, in Concession 9 Northern Division;

thence northeasterly along the southeastern limit of the East half of Lot 3, in Concession 9 Northern Division, to its eastern corner;

thence southeasterly along the southwestern limit of the road allowance between Concessions 9 and 10 Northern Division, in the geographic Township of Toronto Gore, now in the City of Brampton, to its intersection with the western limit of the road allowance between the geographic Township of Toronto Gore, in the City of Brampton, and the geographic Township of Vaughan, now the City of Vaughan;

thence southerly along the western limit of the road allowance between the geographic Townships of Toronto Gore and Vaughan to its intersection with the western production of the southern limit of the road allowance between the geographic Township of Vaughan and the geographic Township of Etobicoke;

thence easterly along the western production of the southern limit of the road allowance between the geographic Townships of Vaughan and Etobicoke to the point of commencement.

SOR/2000-257, ss. 1(F), 2(E), 3(F).

de là, en direction nord-est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les cantons géographiques de Chinguacousy et de Toronto Gore, jusqu'à l'angle sud du lot 6, concession 7 Northern Division, canton géographique de Toronto Gore;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est du lot 6, concession 7 Northern Division, jusqu'à son angle est;

de là, en direction nord-est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les concessions 7 et 8 Northern Division, jusqu'à l'angle sud du lot 6, concession 8 Northern Division;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est du lot 6, concession 8 Northern Division, jusqu'à son angle est;

de là, en direction nord-est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les concessions 8 et 9 Northern Division, jusqu'à l'angle sud du lot 6, concession 9 Northern Division;

de là, en direction sud-est le long de la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les concessions 8 et 9 Northern Division, jusqu'à l'angle ouest du lot 3, concession 9 Northern Division;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest de la moitié ouest du lot 3, concession 9 Northern Division, jusqu'à son angle nord;

de là, en direction sud-est le long de la limite qui sépare les moitiés est et ouest du lot 3, concession 9 Northern Division, jusqu'à l'angle sud de la moitié est du lot 3, concession 9 Northern Division;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est de la moitié est du lot 3, concession 9 Northern Division, jusqu'à son angle est;

de là, en direction sud-est le long de la limite sud-ouest de l'emprise de la route située entre les concessions 9 et 10 Northern Division, canton géographique de Toronto Gore (maintenant faisant partie de la cité de Brampton), jusqu'à l'intersection avec la limite ouest de l'emprise de la route située entre le canton géographique de Toronto Gore, dans la cité de Brampton, et le canton géographique de Vaughan, maintenant faisant partie de la cité de Vaughan;

de là, en direction sud le long de la limite ouest de l'emprise de la route située entre les cantons géographiques de Toronto Gore et de Vaughan, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers l'ouest de la limite sud de l'emprise de la route située entre le canton géographique de Vaughan et le canton géographique d'Etobicoke;

de là, en direction est le long du prolongement vers l'ouest de la limite sud de l'emprise de la route située entre les cantons géographiques de Vaughan et d'Etobicoke, jusqu'au point de commencement.

DORS/2000-257, art. 1(F), 2(A) et 3(F).