



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

**Region of Waterloo
International Airport Zoning
Regulations**

SOR/2006-78

**Règlement de zonage de
l'aéroport international de la
région de Waterloo**

DORS/2006-78

Current to April 18, 2022

À jour au 18 avril 2022

Last amended on March 19, 2009

Dernière modification le 19 mars 2009

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 April 18, 2022. The last amendments came into force on March 19, 2009. Any amendments that were not in force as of April 18, 2022 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 18 avril 2022. Les dernières modifications sont entrées en vigueur le 19 mars 2009. Toutes modifications qui n'étaient pas en vigueur au 18 avril 2022 sont énoncées à la fin de ce document sous le titre « Modifications non en vigueur ».

TABLE OF PROVISIONS

Region of Waterloo International Airport Zoning Regulations

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

SCHEDULE

TABLE ANALYTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport international de la région de Waterloo

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

ANNEXE

Registration
SOR/2006-78 April 28, 2006

AERONAUTICS ACT

Region of Waterloo International Airport Zoning Regulations

P.C. 2006-251 April 28, 2006

Whereas, pursuant to subsection 5.5(1)^a of the *Aeronautics Act*, a copy of the proposed *Region of Waterloo International Airport Zoning Regulations*, substantially in the form set out in the annexed Regulations, was published in two successive issues of the *Canada Gazette*, Part I, on May 14 and May 21, 2005 and in two successive issues of *The Record* on June 13 and 14, 2005 and *Le Régional* on June 15 and June 22, 2005 and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations;

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

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

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

Enregistrement
DORS/2006-78 Le 28 avril 2006

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport international de la région de Waterloo

C.P. 2006-251 Le 28 avril 2006

Attendu que, conformément au paragraphe 5.5(1)^a de la *Loi sur l'aéronautique*, le projet de règlement intitulé *Règlement de zonage de l'aéroport international de la région de Waterloo*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans deux numéros consécutifs de la *Gazette du Canada* Partie I, les 14 et 21 mai 2005, ainsi que dans deux numéros consécutifs du *The Record* les 13 et 14 juin 2005, et du *Le Régional* les 15 et 22 juin 2005, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter au ministre des Transports leurs observations à cet égard;

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

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

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu des alinéas 4(2)b^b et c^b de la *Loi sur l'aéronautique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement de zonage de l'aéroport international de la région de Waterloo*, 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

Region of Waterloo International Airport Zoning Regulations

Interpretation

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

airport means the Region of Waterloo International Airport in the Province of Ontario, in the Township of Woolwich, in the Regional Municipality of Waterloo. (*aéroport*)

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

approach surface means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from each end of a strip surface; such approach surfaces are referred to as take-off/approach surfaces and are described in Part 2 of the schedule. (*surface d'approche*)

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

outer limit means the limit of the area, as described in Part 6 of the schedule, covered by the approach surfaces, bird hazard zone, outer surface, strip surface and transitional surfaces. (*limite extérieure*)

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

strip surface means an imaginary surface associated with an airport runway, prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, which surfaces are described in Part 4 of the schedule. (*surface de bande*)

transitional surface means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from the lateral limits of a strip surface and an approach surface, which surfaces are described in Part 5 of the schedule. (*surface de transition*)

(2) For the purposes of these Regulations, the assigned elevation of the airport reference point is 311.500 m

Règlement de zonage de l'aéroport international de la région de Waterloo

Définitions

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

aéroport L'aéroport international de la région de Waterloo, situé dans la province d'Ontario, dans le canton de Woolwich, dans la municipalité régionale de Waterloo. (*airport*)

limite extérieure La limite de la zone, dont la description figure à la partie 6 de l'annexe, correspondant aux surfaces d'approche, à la zone de péril aviaire, à la surface extérieure, à la surface de bande et aux surfaces de transition. (*outer limit*)

point de référence de l'aéroport Le point décrit à la partie 1 de l'annexe. (*airport reference point*)

surface d'approche Surface inclinée imaginaire qui s'élève vers l'extérieur à partir de chaque extrémité d'une surface de bande; ces surfaces d'approche sont mentionnées comme des surfaces de décollage/d'approche et décrites à la partie 2 de l'annexe. (*approach surface*)

surface de bande Surface imaginaire associée à une piste d'aéroport qui est aménagée pour le décollage et l'atterrissement des aéronefs dans une direction donnée, et dont la description figure à la partie 4 de l'annexe. (*strip surface*)

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

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

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

(2) Pour l'application du présent règlement, l'altitude attribuée du point de référence de l'aéroport est de 311,500 m au-dessus du niveau de la mer, plan de

above sea level, Canadian Geodetic Vertical Datum – CGVD28, 1978 Adjustment.

référence altimétrique géodésique du Canada – CGVD28, compensation de 1978.

Application

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

Application

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

Building Restrictions

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

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

Limites de 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, à cet endroit, que l'une quelconque des surfaces suivantes :

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

Interference with Communication

Interférence dans les communications

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

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

Natural Growth

Végétation

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

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, à cet endroit, de l'une quelconque des surfaces visées à l'article 3.

Bird Hazard

Péril aviaire

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

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

Repeal

7 [Repeal]

Coming into Force

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

* [Note: Regulations in force March 19, 2009.]

Abrogation

7 [Abrogation]

Entrée en vigueur

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

* [Note : Règlement en vigueur le 19 mars 2009.]

SCHEDULE

(Subsection 1(1) and section 2)

In this schedule, all grid coordinates are in metres (m) and refer to the 1983 North America Datum (GRS80 Ellipsoid, 1989 adjustment), Zone 17, Universal Transverse Mercator (UTM) projection. Grid coordinates have been computed using a combined average scale factor of 0.9995876.

In this schedule, all elevation values are in metres (m) and refer to the Canadian Geodetic Vertical Datum — CGVD28, 1978 Adjustment.

PART 1

Description of Airport Reference Point

The airport reference point, shown on Waterloo Regional Airport Zoning Plan No. 30-035 02-020, Sheet 15, dated April 30, 2003, is a point that may be located by:

commencing at a point referred to as threshold 25, having grid coordinates of 551 298.78 E and 4 812 764.72 N, located on the centreline and at the eastern end of runway 07-25;

thence westerly along the centreline of runway 07-25, a distance of 1 341.15 m to a point;

thence southerly and perpendicular to the centreline of runway 07-25, a distance of 50.00 m to the airport reference point, having grid coordinates of 550 107.96 E and 4 812 146.94 N.

PART 2

Description of Take-off/Approach Surfaces

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

The elevation of a take-off/approach surface centreline is calculated from the elevation of the end of the abutting strip surface and increasing at a constant ratio as provided in this Part.

The take-off/approach surfaces, shown on Waterloo Regional Airport Zoning Plan No. 30-035 02-020, Sheets 1 to 27, dated April 30, 2003, are surfaces abutting each end of the strip surfaces associated with runways 07-25 and 14-32, and are described as follows:

- (a)** the take-off/approach surface abutting the 07 end of the strip surface associated with runway 07-25, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 50.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right

ANNEXE

(paragraphe 1(1) et article 2)

Dans la présente annexe, toutes les coordonnées du quadrillage sont en mètres (m) et font référence aux coordonnées de la projection universelle transverse de Mercator (UTM), zone 17, suivant le Système de référence nord-américain de 1983 (ellipsoïde GRS80, compensation de 1989). Elles ont été calculées à l'aide d'un facteur d'échelle moyen combiné de 0,9995876.

Dans la présente annexe, toutes les valeurs d'altitude sont en mètres (m), suivant le plan de référence altimétrique géodésique du Canada — CGVD28, compensation de 1978.

PARTIE 1

Description du point de référence de l'aéroport

Le point de référence de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport régional de Waterloo n° 30-035 02-020, feuille 15, daté du 30 avril 2003, est un point qui peut être déterminé comme suit :

Commencant à un point qui correspond au seuil de la piste 25, dont les coordonnées du quadrillage sont 551 298,78 E. et 4 812 764,72 N., et qui est situé à l'extrémité est de l'axe de la piste 07-25;

de là en direction ouest suivant l'axe de la piste 07-25, sur une distance de 1 341,15 m jusqu'à un point;

de là en direction sud et perpendiculairement à l'axe de la piste 07-25, sur une distance de 50,00 m jusqu'au point de référence de l'aéroport, dont les coordonnées du quadrillage sont 550 107,96 E. et 4 812 146,94 N.

PARTIE 2

Description des surfaces de décollage/d'approche

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

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

Les surfaces de décollage/d'approche, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport régional de Waterloo n° 30-035 02-020, feuilles 1 à 27, daté du 30 avril 2003, sont des surfaces attenantes à chacune des extrémités des surfaces de bande associées aux pistes 07-25 et 14-32, et sont décrites comme suit :

- a)** la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07 de la surface de bande associée à la piste 07-25 consiste en une surface inclinée à raison de 1 m suivant la verticale pour 50 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'à la limite extérieure de la surface de décollage/

angles to the projected centreline of the strip surface and distant 15 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 2 400.000 m on either side of the projected centreline and an elevation being 300.000 m above the elevation at the end of the strip surface;

(b) the take-off/approach surface abutting the 25 end of the strip surface associated with runway 07-25, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 50.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 15 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 2 400.000 m on either side of the projected centreline and an elevation being 300.000 m above the elevation at the end of the strip surface;

(c) the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 50.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 3 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 600.000 m on either side of the projected centreline and an elevation being 60.000 m above the elevation at the end of the strip surface;

(d) the take-off/approach surface abutting the 32 end of the strip surface associated with runway 14-32, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 50.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 3 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 600.000 m on either side of the projected centreline and an elevation being 60.000 m above the elevation at the end of the strip surface.

d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 15 000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; la limite extérieure mesure 2 400 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 300 m au-dessus de l'altitude à l'extrémité de la surface de bande;

b) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25 de la surface de bande associée à la piste 07-25 consiste en une surface inclinée à raison de 1 m suivant la verticale pour 50 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'à la limite extérieure de la surface de décollage/d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 15 000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; la limite extérieure mesure 2 400 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 300 m au-dessus de l'altitude à l'extrémité de la surface de bande;

c) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32 consiste en une surface inclinée à raison de 1 m suivant la verticale pour 50 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'à la limite extérieure de la surface de décollage/d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 3 000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; la limite extérieure mesure 600 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 60 m au-dessus de l'altitude à l'extrémité de la surface de bande;

d) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 32 de la surface de bande associée à la piste 14-32 consiste en une surface inclinée à raison de 1 m suivant la verticale pour 50 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'à la limite extérieure de la surface de décollage/d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 3 000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; la limite extérieure mesure 600 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 60 m au-dessus de l'altitude à l'extrémité de la surface de bande.

PART 3

Description of Outer Surface

The outer surface, shown on Waterloo Regional Airport Zoning Plan No. 30-035 02-020, Sheets 07, 08, 09, 14, 15, 16, 20, 21 and 22, dated April 30, 2003 is an imaginary surface established at a constant elevation of 45.000 m above the assigned elevation of the airport reference point except that, where that surface is less than 9.000 m above the surface of the ground, the outer surface is located at 9.000 m above the surface of the ground. The boundary of the outer surface is described as follows:

All those lands situate in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge and in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Kitchener, all in the Regional Municipality of Waterloo and described as follows:

PARTIE 3

Description de la surface extérieure

La surface extérieure, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport régional de Waterloo n° 30-035 02-020, feuilles 07, 08, 09, 14, 15, 16, 20, 21 et 22, daté du 30 avril 2003, est une surface imaginaire située à l'altitude constante de 45 m au-dessus de l'altitude attribuée du point de référence de l'aéroport; cette surface extérieure est toutefois située à 9 m au-dessus de la surface du sol lorsque la surface décrite ci-dessus est à moins de 9 m au-dessus de la surface du sol. Les limites de la surface extérieure sont décrites comme suit :

Tous les biens-fonds situés dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge et dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Kitchener, tous dans la municipalité régionale de Waterloo et décrits comme suit :

commencing at the northeast corner of Lot 105, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich (see Sheet 08);

thence southerly along the eastern limit of Lot 105 to the northwest corner of Lot 86, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich (see Sheet 08);

thence easterly along the northern limit of Lot 86 to the northeast corner of Lot 86, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich, Regional Municipality of Waterloo (see Sheet 09);

thence southerly along the limits of Lots 86, 87, 88, 89 and 127, German Company Tract to the southeast corner of Lot 127, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge, Regional Municipality of Waterloo (see Sheet 16);

thence westerly along the southern limit of Lot 127 to the northwest corner of Lot 128, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge;

thence southerly along the western limit of Lot 128 and its production southerly to the intersection of the production southerly of the western limit of Lot 128 with the southern limit of the Bricker Lot or Lot 1, Middle Block, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge (see Sheet 16);

thence westerly along the southern limit of the Bricker Lot or Lot 1, Middle Block, to the northeast corner of Lot 13, Concession 1, Beasley's Lower Block, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge (see Sheet 22);

thence southerly along the eastern limits of Lots 13 and 12 to the southeast corner of Lot 12, Concession 1, Beasley's Lower Block, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge;

thence westerly along the southern limit of Lot 12 to the southwest corner of Lot 12, Concession 1, Beasley's Lower Block, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge, being also a point on the eastern limit of Lot 30, Beasley's Broken Front Concession;

thence southerly along the eastern limit of Lot 30, Beasley's Broken Front Concession, to the southeast corner of Lot 30, Beasley's Broken Front Concession, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge (see Sheet 22);

thence westerly along the southern limit of Lot 30 to the southwest corner of Lot 30, Beasley's Broken Front Concession, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge, being also a point on the eastern limit of Lot 19, Beasley's Broken Front Concession (see Sheet 21);

thence southerly along the eastern limit of Lot 19, Beasley's Broken Front Concession, to the southeast corner of Lot 19, Beasley's Broken Front Concession, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge;

thence westerly along the southern limit of Lot 19 to the southwest corner of Lot 19, Beasley's Broken Front Concession, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge;

thence northerly along the western limit of Lot 19 to the southeast corner of Lot 15, Beasley's Broken Front Concession, in

Commençant à l'angle nord-est du lot 105, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich (voir la feuille 08);

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 105, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 86, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich (voir la feuille 08);

de là en direction est, le long de la limite nord du lot 86, jusqu'à l'angle nord-est du lot 86, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich, municipalité régionale de Waterloo (voir la feuille 09);

de là en direction sud, le long des limites des lots 86, 87, 88, 89 et 127, parcelle de la German Company, jusqu'à l'angle sud-est du lot 127, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge, municipalité régionale de Waterloo (voir la feuille 16);

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 127, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 128, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge;

de là en direction sud, le long de la limite ouest du lot 128 et de son prolongement vers le sud jusqu'à l'intersection du prolongement vers le sud de la limite ouest du lot 128 et de la limite sud du lot Bricker ou lot 1, bloc central, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge (voir la feuille 16);

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot Bricker ou lot 1, bloc central, jusqu'à l'angle nord-est du lot 13, concession 1, bloc inférieur de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge (voir la feuille 22);

de là en direction sud, le long des limites est des lots 13 et 12, jusqu'à l'angle sud-est du lot 12, concession 1, bloc inférieur de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 12, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 12, concession 1, bloc inférieur de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge, soit également un point de la limite est du lot 30, concession à front interrompu de Beasley;

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 30, concession à front interrompu de Beasley, jusqu'à l'angle sud-est du lot 30, concession à front interrompu de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge (voir la feuille 22);

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 30, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 30, concession à front interrompu de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge, soit également un point de la limite est du lot 19, concession à front interrompu de Beasley (voir la feuille 21);

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 19, concession à front interrompu de Beasley, jusqu'à l'angle sud-est du lot 19, concession à front interrompu de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge;

the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge;

thence westerly along the southern limit of Lot 15 and its production westerly to the intersection of the production westerly of the southern limit of Lot 15, Beasley's Broken Front Concession, with the centreline of the Grand River, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge, Regional Municipality of Waterloo;

thence northerly along the centreline of the Grand River to the intersection of the centreline of the Grand River with the production easterly of the southern limit of Lot 53, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Kitchener, Regional Municipality of Waterloo (see Sheet 21);

thence westerly along the production easterly of the southern limit of Lot 53 and along the southern limit of Lot 53, German Company Tract, to the intersection of the southern limit of Lot 53, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Kitchener, with the easterly limit of Registered Plan 1692, in the City of Kitchener (see Sheet 20);

thence southerly along the eastern limit of Registered Plan 1692 to the southeast corner of Registered Plan 1692, in the City of Kitchener;

thence westerly along the southerly limit of Registered Plan 1692 to the southwest corner of Lot 70, Registered Plan 1692, in the City of Kitchener;

thence westerly in a straight line to the southeast corner of Lot 304, Registered Plan 1340, in the City of Kitchener;

thence northerly along the southeastern limit of Lot 304 to the southwestern limit of Morrison Road as widened by Block N, Registered Plan 1340, in the City of Kitchener;

thence northwesterly along the southwestern limit of Morrison Road as widened by Block N, Registered Plan 1340, to the most northerly corner of Lot 295, Registered Plan 1340, being also the southeastern corner of Parcel Index Block 22555, in the City of Kitchener;

thence northerly along the eastern limit of Parcel Index Block 22555 to the northeastern corner of Parcel Index Block 22555, in the City of Kitchener;

thence westerly along the northern limit of Parcel Index Block 22555 to the southeastern corner of Parcel Index Block 22554, in the City of Kitchener (see Sheet 20);

thence northwesterly along the northeastern limit of Parcel Index Block 22554, being also partly the limits of Old Chicopee Trail, Daimler Drive and Old Chicopee Drive, to the northeastern corner of Parcel Index Block 22554, in the City of Kitchener (see Sheet 14);

thence northwesterly along the northeastern limit of Parcel Index Block 22553, being also the limit of Old Chicopee Drive, to the southwestern corner of Parcel Index Block 22550, being also the production southwesterly of the southeastern limit of Edenbridge Drive, in the City of Kitchener;

thence northeasterly and easterly along the southeastern and southern limits of Edenbridge Drive to the intersection of the southern limit of Edenbridge Drive with the western limit of Oldfield Drive, in the City of Kitchener;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 19 jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 19, concession à front interrompu de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge;

de là en direction nord, le long de la limite ouest du lot 19, jusqu'à l'angle sud-est du lot 15, concession à front interrompu de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 15 et de son prolongement vers l'ouest, jusqu'à l'intersection du prolongement vers l'ouest de la limite sud du lot 15, concession à front interrompu de Beasley, et de la ligne médiane de la rivière Grand, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge, municipalité régionale de Waterloo;

de là en direction nord, le long de la ligne médiane de la rivière Grand, jusqu'à l'intersection de la ligne médiane de la rivière Grand et du prolongement vers l'est de la limite sud du lot 53, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Kitchener, municipalité régionale de Waterloo (voir la feuille 21);

de là en direction ouest, le long du prolongement vers l'est de la limite sud du lot 53 et le long de la limite sud du lot 53, parcelle de la German Company, jusqu'à l'intersection de la limite sud du lot 53, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Kitchener, et de la limite est du plan officiel 1692, dans la ville de Kitchener (voir la feuille 20);

de là en direction sud, le long de la limite est du plan officiel 1692, jusqu'à l'angle sud-est du plan officiel 1692, dans la ville de Kitchener;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du plan officiel 1692, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 70, plan officiel 1692, dans la ville de Kitchener;

de là en direction ouest, en ligne droite, jusqu'à l'angle sud-est du lot 304, plan officiel 1340, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord, le long de la limite sud-est du lot 304, jusqu'à la limite sud-ouest du chemin Morrison élargi par le bloc N, plan officiel 1340, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-ouest, le long de la limite sud-ouest du chemin Morrison élargi par le bloc N, plan officiel 1340, jusqu'à l'angle le plus au nord du lot 295, plan officiel 1340, soit également l'angle sud-est du bloc 22555 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord, le long de la limite est du bloc 22555 de l'index des parcelles, jusqu'à l'angle nord-est du bloc 22555 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction ouest, le long de la limite nord du bloc 22555 de l'index des parcelles, jusqu'à l'angle sud-est du bloc 22554 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener (voir la feuille 20);

de là en direction nord-ouest, le long de la limite nord-est du bloc 22554 de l'index des parcelles, soit également une partie des limites de la piste Old Chicopee, de la promenade Daimler et de la promenade Old Chicopee, jusqu'à l'angle nord-est du bloc 22554 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener (voir la feuille 14);

thence northerly along the western limit of Oldfield Drive to the intersection of the western limit of Oldfield Drive with the southwestern limit of Shaftsbury Drive, in the City of Kitchener;

thence northwesterly along the southwestern limit of Shaftsbury Drive to the most southerly corner of Parcel Index No. 22551-0006, in the City of Kitchener;

thence northeasterly along the southeastern limit of Parcel Index Nos. 22551-0006 and 22551-0005, being also the limit of Sheldon Avenue to the most easterly corner of Parcel Index No. 22551-0005, in the City of Kitchener;

thence northwesterly along the northeastern limits of Parcel Index Nos. 22551-0005 and 22551-0004, being also the limit of Natchez Road to the most northerly corner of Parcel Index No. 22551-0004, in the City of Kitchener;

thence northeasterly along the southeastern limit of Parcel Index No. 22535-0002, being also the limit of Ottawa Street to the most easterly corner of Parcel Index No. 22535-0002, in the City of Kitchener;

thence northwesterly along the northeastern limit of Parcel Index Blocks 22535 and 22538, being also partly the limit of Heritage Drive to the most northerly corner of Parcel Index Block 22538, in the City of Kitchener;

thence northeasterly along the southeastern limit of Parcel Index Block 22545, being also partly the limit of Lorraine Avenue to the intersection of the southern limit of Lorraine Avenue with the western limit of Lackner Boulevard, in the City of Kitchener;

thence northerly and northwesterly along the western and southwestern limits of Lackner Boulevard to the intersection of the southwestern limit of Lackner Boulevard with the southeastern limit of Victoria Street North, in the City of Kitchener, Regional Municipality of Waterloo (see Sheet 14);

thence northeasterly and easterly along the southeastern and southern limits of Victoria Street North (The King's Highway No. 7) to the intersection of the southern limits of Victoria Street North (The King's Highway No. 7) with the eastern limit of Lot 107, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich, Regional Municipality of Waterloo (see Sheets 07 and 08);

thence southerly along the eastern limit of Lot 107 to the northwest corner of Lot 105, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich;

thence easterly along the northern limit of Lot 105 to the northeast corner of Lot 105, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich, Regional Municipality of Waterloo, being the point of commencement (see Sheet 08).

de là en direction nord-ouest, le long de la limite nord-est du bloc 22553 de l'index des parcelles, soit également la limite de la promenade Old Chicopee, jusqu'à l'angle sud-ouest du bloc 22550 de l'index des parcelles, soit également le prolongement vers le sud-ouest de la limite sud-est de la promenade Edenbridge, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-est et en direction est, le long des limites sud-est et sud de la promenade Edenbridge, jusqu'à l'intersection de la limite sud de la promenade Edenbridge et de la limite ouest de la promenade Oldfield, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord, le long de la limite ouest de la promenade Oldfield, jusqu'à l'intersection de la limite ouest de la promenade Oldfield et de la limite sud-ouest de la promenade Shaftsbury, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-ouest, le long de la limite sud-ouest de la promenade Shaftsbury, jusqu'à l'angle le plus au sud du n° 22551-0006 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est des n°s 22551-0006 et 22551-0005 de l'index des parcelles, soit également la limite de l'avenue Sheldon, jusqu'à l'angle le plus à l'est du n° 22551-0005 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-ouest, le long des limites nord-est des n°s 22551-0005 et 22551-0004 de l'index des parcelles, soit également la limite du chemin Natchez, jusqu'à l'angle le plus au nord du n° 22551-0004 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est du n° 22535-0002 de l'index des parcelles, soit également la limite de la rue Ottawa, jusqu'à l'angle le plus à l'est du n° 22535-0002 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-ouest, le long de la limite nord-est des blocs 22535 et 22538 de l'index des parcelles, soit également une partie de la limite de la promenade Heritage, jusqu'à l'angle le plus au nord du bloc 22538 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est du bloc 22545 de l'index des parcelles, soit également une partie de la limite de l'avenue Lorraine, jusqu'à l'intersection de la limite sud de l'avenue Lorraine et de la limite ouest du boulevard Lackner, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord et en direction nord-ouest, le long des limites ouest et sud-ouest du boulevard Lackner, jusqu'à l'intersection de la limite sud-ouest du boulevard Lackner et de la limite sud-est de la rue Victoria Nord, dans la ville de Kitchener, municipalité régionale de Waterloo (voir la feuille 14);

de là en direction nord-est et en direction est, le long des limites sud-est et sud de la rue Victoria Nord (la route King's n° 7), jusqu'à l'intersection des limites sud de la rue Victoria Nord (route King's n° 7) et de la limite est du lot 107, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich, municipalité régionale de Waterloo (voir les feuillets 07 et 08);

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 107, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 105, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich;

de là en direction est, le long de la limite nord du lot 105, jusqu'à l'angle nord-est du lot 105, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich, municipalité régionale de Waterloo, qui est le point de départ (voir la feuille 08).

PART 4

Description of Strip Surfaces

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

The elevation of the strip surface centreline between the strip surface end and the closest strip surface threshold is equal to the elevation of the strip surface end. The elevation of the strip surface centreline between the strip surface thresholds is calculated using a constant ratio between the elevations of the strip surface thresholds or points along the runway centreline as provided herein.

The strip surfaces, shown on Waterloo Regional Airport Zoning Plan No. 30-035 02-020, Sheet 15, dated April 30, 2003, are described as follows:

(a) the strip surface associated with runway 07-25 is 300.000 m in total width, being 150.000 m on either side of the centreline of the runway. The strip surface commences 60.000 m to the west of threshold 07 and ends 60.000 m to the east of threshold 25, having a total length of 2 253.600 m. The 07 end of the strip surface has an elevation of 311.700 m and the 25 end of the strip surface has an elevation of 321.500 m. The azimuth of the centreline from threshold 07 to threshold 25 is 64°42'56". Threshold 07 has grid coordinates of 549 370.38 E and 4 811 853.80 N and threshold 25 has grid coordinates of 551 298.78 E and 4 812 764.72 N. The points between thresholds along runway 07-25 that control the elevation of the runway centreline are:

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Threshold Number	Distance from Threshold to Point along Runway Centreline	Elevation of Point
1	07	200.00 m	312.60 m
2	07	336.96 m	312.80 m
3	07	1 033.60 m	314.70 m
4	07	1 583.60 m	317.10 m

(b) the strip surface associated with runway 14-32 is 300.000 m in total width, being 150.000 m on either side of the centreline of the runway. The strip surface commences 60.000 m to the northwest of threshold 14 and ends 60.000 m to the southeast of threshold 32, having a total length of 1 370.360 m. The 14 end of the strip surface has an elevation of 313.000 m and the 32 end of the strip

PARTIE 4

Description des surfaces de bande

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

L'altitude de l'axe de la surface de bande entre l'extrémité de la surface de bande et le seuil de surface de bande le plus proche est égale à l'altitude de l'extrémité de la surface de bande. L'altitude de l'axe de la surface de bande entre les seuils de surface de bande est calculée d'après un rapport constant entre les altitudes des seuils de la surface de bande ou de points le long de l'axe de la piste tels qu'ils figurent dans le présent règlement.

Les surfaces de bande figurant sur le plan de zonage de l'aéroport régional de Waterloo n° 30-035 02-020, feuille 15, daté du 30 avril 2003, sont décrites comme suit :

a) la surface de bande associée à la piste 07-25 est d'une largeur totale de 300 m, soit de 150 m de chaque côté de l'axe de la piste. La surface de bande commence à 60 m à l'ouest du seuil 07 et se termine à 60 m à l'est du seuil 25, et sa longueur totale est de 2 253,60 m. L'altitude de l'extrémité 07 de la surface de bande est de 311,70 m et l'altitude de l'extrémité 25 de la surface de bande est de 321,50 m. L'azimut de l'axe entre le seuil 07 et le seuil 25 est de 64°42'56". Les coordonnées du quadrillage du seuil 07 sont 549 370,38 E. et 4 811 853,80 N. et celles du seuil 25 sont 551 298,78 E. et 4 812 764,72 N. Les points entre les seuils, le long de la piste 07-25, où est déterminée l'altitude de l'axe de la piste sont indiqués dans le tableau suivant :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Numéro du seuil	Distance entre le seuil et le point le long de l'axe de la piste (m)	Altitude du point (m)
1	7	200,00	312,60
2	7	336,96	312,80
3	7	1 033,60	314,70
4	7	1 583,60	317,10

b) la surface de bande associée à la piste 14-32 est d'une largeur totale de 300 m, soit de 150 m de chaque côté de l'axe de la piste. La surface de bande commence à 60 m au nord-ouest du seuil 14 et se termine à 60 m au sud-est du seuil 32, et sa longueur totale est de 1 370,360 m. L'altitude de l'extrémité 14 de la surface de bande est de 313 m et l'altitude de l'extrémité 32 de la surface de bande est de

surface has an elevation of 312.500 m. The azimuth of the centreline from threshold 14 to threshold 32 is 127°59'51". Threshold 14 has grid coordinates of 549 214.88 E and 4 812 357.07 N and threshold 32 has grid coordinates of 550 199.80 E and 4 811 587.63 N. The points between thresholds along runway 14-32 that control the elevation of the runway centreline are:

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Threshold Number	Distance from Threshold to Point along Runway Centreline	Elevation of Point
1	14	100.00 m	313.00 m
2	14	400.00 m	312.70 m
3	14	584.04 m	312.80 m
4	14	1 050.36 m	312.80 m

312,50 m. L'azimut de l'axe entre le seuil 14 et le seuil 32 est de 127°59'51". Les coordonnées du quadrillage du seuil 14 sont 549 214,88 E. et 4 812 357,07 N. et celles du seuil 32 sont 550 199,80 E. et 4 811 587,63 N. Les points entre les seuils, le long de la piste 14-32, où est déterminée l'altitude de l'axe de la piste sont indiqués dans le tableau suivant :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Numéro du Article	Distance entre le seuil et le point le long de l'axe de la piste (m)	Altitude du point (m)
1	14	100,00	313,00
2	14	400,00	312,70
3	14	584,04	312,80
4	14	1 050,36	312,80

PART 5

Description of Transitional Surfaces

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

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

The transitional surfaces, shown on Waterloo Regional Airport Zoning Plan No. 30-035 02-020, Sheets 07, 08, 09, 14, 15, 16, 20, 21 and 22, dated April 30, 2003, are imaginary inclined surfaces that extend upward and outward from the lateral limits of the abutting strip surface and the abutting take-off/approach surface rising at a ratio of 1.000 m measured vertically to 7.000 m measured horizontally and perpendicularly to the centreline of each strip surface and take-off/approach surface, to an intersection with the outer surface or with the transitional surface of an adjoining strip.

PARTIE 5

Description des surfaces de transition

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

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

Les surfaces de transition, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport régional de Waterloo n° 30-035 02-020, feuilles 07, 08, 09, 14, 15, 16, 20, 21 et 22, daté du 30 avril 2003, sont des surfaces inclinées imaginaires s'élevant vers l'extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande attenante et de la surface de décollage/d'approche attenante à raison de 1 m suivant la verticale pour 7 m suivant l'horizontale perpendiculairement à l'axe de chaque surface de bande et de chaque surface de décollage/d'approche, jusqu'à l'intersection avec la surface extérieure ou la surface de transition d'une surface de bande adjacente.

PART 6

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

The outer limit of the land in respect of which these Regulations apply, shown on Waterloo Regional Airport Zoning Plan No. 30-035 02-020, Sheets 1 to 27, dated April 30, 2003, is described as follows:

All those lands situate in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich, in the Regional Municipality of Waterloo, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge, in the Regional

PARTIE 6

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

La limite extérieure des biens-fonds visés par le présent règlement, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport régional de Waterloo n° 30-035 02-020, feuilles 1 à 27, daté du 30 avril 2003, est décrite comme suit :

Les biens-fonds situés dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich, dans la municipalité régionale de Waterloo, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge, dans la

Municipality of Waterloo, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Kitchener, in the Regional Municipality of Waterloo, in the geographic Township of Wilmot, now in the Township of Wilmot, in the Regional Municipality of Waterloo, in the geographic Township of Guelph, now in the Township of Guelph-Eramosa, in the County of Wellington, in the geographic Township of Puslinch, now in the Township of Puslinch, in the County of Wellington and in the geographic Township of Guelph and the geographic Township of Puslinch, now in the City of Guelph and described as follows:

commencing at the northeast corner of Lot 105, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich (see Sheet 08);

thence southerly along the eastern limit of Lot 105 to the northwest corner of Lot 86, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich (see Sheet 08);

thence easterly along the northern limit of Lot 86 to the northeast corner of Lot 86, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich (see Sheet 09);

thence southerly along the eastern limits of Lots 86 and 87, German Company Tract, to the intersection of the eastern limit of Lot 87, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich, with the northwestern limit of the take-off/approach surface abutting the 25 end of the strip surface associated with runway 07-25 of the Waterloo Regional Airport, in the Township of Woolwich, Regional Municipality of Waterloo (see Sheet 09);

thence northeasterly along the northwestern limit of the take-off/approach surface abutting the 25 end of the strip surface associated with runway 07-25, at an azimuth of $56^{\circ}11'05''$, to the most northerly corner of the take-off/approach surface abutting the 25 end of the strip surface associated with runway 07-25 of the Waterloo Regional Airport, in the City of Guelph, having grid coordinates of 563 885.73 E and 4 821 363.58 N (see Sheets 10, 03, 04, 01 and 02);

thence southeasterly along the northeastern limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 25 end of the strip surface associated with runway 07-25, at an azimuth of $154^{\circ}42'56''$, to the most easterly corner of the take-off/approach surface abutting the 25 end of the strip surface associated with runway 07-25 of the Waterloo Regional Airport, in the City of Guelph, having grid coordinates of 565 935.04 E and 4 817 025.23 N (see Sheets 05 and 06);

thence southwesterly along the southeastern limit of the take-off/approach surface abutting the 25 end of the strip surface associated with runway 07-25, at an azimuth of $253^{\circ}14'46''$, to the intersection of the southeastern limit of the take-off/approach surface abutting the 25 end of the strip surface associated with runway 07-25 of the Waterloo Regional Airport with the eastern limit of Lot 88, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich, Regional Municipality of Waterloo (see Sheets 05, 12, 11, 10, 09 and 16);

thence southerly along the eastern limit of Lots 88, 89 and 127, German Company Tract, to the southeast corner of Lot 127, German Company Tract, in the geographic Township

municipalité régionale de Waterloo; dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Kitchener, dans la municipalité régionale de Waterloo; dans le canton géographique de Wilmot, maintenant dans le canton de Wilmot, dans la municipalité régionale de Waterloo; dans le canton géographique de Guelph, maintenant dans le canton de Guelph-Eramosa, dans le comté de Wellington; dans le canton géographique de Puslinch, maintenant dans le canton de Puslinch, dans le comté de Wellington et dans le canton géographique de Guelph; et le canton géographique de Puslinch, maintenant dans la ville de Guelph, et décrits comme suit :

Commençant à l'angle nord-est du lot 105, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich (voir la feuille 08);

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 105, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 86, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich (voir la feuille 08);

de là en direction est, le long de la limite nord du lot 86, jusqu'à l'angle nord-est du lot 86, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich (voir la feuille 09);

de là en direction sud, le long des limites est des lots 86 et 87, parcelle de la German Company, jusqu'à l'intersection de la limite est du lot 87, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich, et de la limite nord-ouest de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25 de la surface de bande associée à la piste 07-25 de l'aéroport régional de Waterloo, dans le canton de Woolwich, municipalité régionale de Waterloo (voir la feuille 09);

de là en direction nord-est, le long de la limite nord-ouest de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25 de la surface de bande associée à la piste 07-25, selon un azimut de $56^{\circ}11'05''$, jusqu'à l'angle le plus au nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25 de la surface de bande associée à la piste 07-25 de l'aéroport régional de Waterloo, dans la ville de Guelph, dont les coordonnées du quadrillage sont 563 885,73 E. et 4 821 363,58 N. (voir les feuilles 10, 03, 04, 01 et 02);

de là en direction sud-est, le long de la limite nord-est (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25 de la surface de bande associée à la piste 07-25, selon un azimut de $154^{\circ}42'56''$, jusqu'à l'angle le plus à l'est de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25 de la surface de bande associée à la piste 07-25 de l'aéroport régional de Waterloo, dans la ville de Guelph, dont les coordonnées du quadrillage sont 565 935,04 E. et 4 817 025,23 N. (voir les feuilles 05 et 06);

de là en direction sud-ouest, le long de la limite sud-est de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25 de la surface de bande associée à la piste 07-25, selon un azimut de $253^{\circ}14'46''$, jusqu'à l'intersection de la limite sud-est de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25 de la surface de bande associée à la piste 07-25 de l'aéroport régional de Waterloo et de la limite est du lot 88, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich, municipalité régionale de Waterloo (voir les feuilles 05, 12, 11, 10, 09 et 16);

of Waterloo, now in the City of Cambridge, Regional Municipality of Waterloo (see Sheet 16);

thence westerly along the southern limit of Lot 127 to the northwest corner of Lot 128, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge;

thence southerly along the western limit of Lot 128 and its production southerly to the intersection of the production southerly of the western limit of Lot 128 with the southern limit of the Bricker Lot or Lot 1, Middle Block, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge (see Sheet 16);

thence westerly along the southern limit of the Bricker Lot or Lot 1, Middle Block to the northeast corner of Lot 13, Concession 1, Beasley's Lower Block, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge (see Sheet 22);

thence southerly along the eastern limits of Lots 13 and 12 to the southeast corner of Lot 12, Concession 1, Beasley's Lower Block, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge;

thence westerly along the southern limit of Lot 12 to the southwest corner of Lot 12, Concession 1, Beasley's Lower Block, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge, being also a point on the eastern limit of Lot 30, Beasley's Broken Front Concession;

thence southerly along the eastern limit of Lot 30, Beasley's Broken Front Concession, to the southeast corner of Lot 30, Beasley's Broken Front Concession, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge (see Sheet 22);

thence westerly along the southern limit of Lot 30 to the southwest corner of Lot 30, Beasley's Broken Front Concession, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge, being also a point on the eastern limit of Lot 19, Beasley's Broken Front Concession (see Sheet 21);

thence southerly along the eastern limit of Lot 19, Beasley's Broken Front Concession, to the southeast corner of Lot 19, Beasley's Broken Front Concession, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge;

thence westerly along the southern limit of Lot 19 to the southwest corner of Lot 19, Beasley's Broken Front Concession, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge;

thence northerly along the western limit of Lot 19 to the southeast corner of Lot 15, Beasley's Broken Front Concession, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge;

thence westerly along the southern limit of Lot 15 and its production westerly to the intersection of the production westerly of the southern limit of Lot 15, Beasley's Broken Front Concession, with the centreline of the Grand River, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge, Regional Municipality of Waterloo;

thence northerly along the centreline of the Grand River to the intersection of the centreline of the Grand River with the production easterly of the southern limit of Lot 53, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Kitchener, Regional Municipality of Waterloo (see Sheet 21);

de là en direction sud, le long de la limite est des lots 88, 89 et 127, parcelle de la German Company, jusqu'à l'angle sud-est du lot 127, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge, municipalité régionale de Waterloo (voir la feuille 16);

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 127, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 128, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge;

de là en direction sud, le long de la limite ouest du lot 128 et de son prolongement vers le sud, jusqu'à l'intersection du prolongement vers le sud de la limite ouest du lot 128 et de la limite sud du lot Bricker ou lot 1, bloc central, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge (voir la feuille 16);

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot Bricker ou lot 1, bloc central, jusqu'à l'angle nord-est du lot 13, concession 1, bloc inférieur de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge (voir la feuille 22);

de là en direction sud, le long des limites est des lots 13 et 12, jusqu'à l'angle sud-est du lot 12, concession 1, bloc inférieur de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 12, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 12, concession 1, bloc inférieur de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge, soit également un point de la limite est du lot 30, concession à front interrompu de Beasley;

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 30, concession à front interrompu de Beasley, jusqu'à l'angle sud-est du lot 30, concession à front interrompu de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge (voir la feuille 22);

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 30, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 30, concession à front interrompu de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge, soit également un point de la limite est du lot 19, concession à front interrompu de Beasley (voir la feuille 21);

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 19, concession à front interrompu de Beasley, jusqu'à l'angle sud-est du lot 19, concession à front interrompu de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 19, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 19, concession à front interrompu de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge;

de là en direction nord, le long de la limite ouest du lot 19, jusqu'à l'angle sud-est du lot 15, concession à front interrompu de Beasley, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 15 et de son prolongement vers l'ouest, jusqu'à l'intersection du prolongement vers l'ouest de la limite sud du lot 15, concession à

thence westerly along the production easterly of the southern limit of Lot 53 and along the southern limit of Lot 53, German Company Tract, to the intersection of the southern limit of Lot 53, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Kitchener, with the eastern limit of Registered Plan 1692, in the City of Kitchener (see Sheet 20);

thence southerly along the eastern limit of Registered Plan 1692 to the southeast corner of Registered Plan 1692, in the City of Kitchener;

thence westerly along the southern limit of Registered Plan 1692 to the southwest corner of Lot 70, Registered Plan 1692, in the City of Kitchener;

thence westerly in a straight line to the southeast corner of Lot 304, Registered Plan 1340, in the City of Kitchener;

thence northerly along the southeastern limit of Lot 304 to the southwestern limit of Morrison Road as widened by Block N, Registered Plan 1340, in the City of Kitchener;

thence northwesterly along the southwestern limit of Morrison Road as widened by Block N, Registered Plan 1340, to the most northerly corner of Lot 295, Registered Plan 1340, being also the southeastern corner of Parcel Index Block 22555, in the City of Kitchener;

thence northerly along the eastern limit of Parcel Index Block 22555 to the northeastern corner of Parcel Index Block 22555, in the City of Kitchener;

thence westerly along the northern limit of Parcel Index Block 22555 to the southeastern corner of Parcel Index Block 22554, in the City of Kitchener;

thence northwesterly along the northeastern limit of Parcel Index Block 22554, being also partly the limit of Old Chicopee Trail, in the City of Kitchener, to the intersection of the northeastern limit of Parcel Index Block 22554 with the southeastern limit of the take-off/approach surface abutting the 07 end of the strip surface associated with runway 07-25 of the Waterloo Regional Airport, in the City of Kitchener, Regional Municipality of Waterloo (see Sheet 20);

thence southwesterly along the southeastern limit of the take-off/approach surface abutting the 07 end of the strip surface associated with runway 07-25, at an azimuth of $236^{\circ}11'05''$, to the most southerly corner of the take-off/approach surface abutting the 07 end of the strip surface associated with runway 07-25 of the Waterloo Regional Airport, in the Township of Wilmot, Regional Municipality of Waterloo, having grid coordinates of 536 783.43 E and 4 803 254.94 N (see Sheets 19, 25, 24, 27 and 26);

thence northwesterly along the southwestern limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 07 end of the strip surface associated with runway 07-25, at an azimuth of $334^{\circ}42'56''$, to the most westerly corner of the take-off/approach surface abutting the 07 end of the strip surface associated with runway 07-25 of the Waterloo Regional Airport, in the Township of Wilmot, Regional Municipality of Waterloo, having grid coordinates of 534 734.13 E and 4 807 593.30 N (see Sheets 23 and 17);

thence northeasterly along the northwestern limit of the take-off/approach surface abutting the 07 end of the strip surface associated with runway 07-25, at an azimuth of $73^{\circ}14'46''$, to the intersection of the take-off/approach surface abutting the

front interrompu de Beasley, et de la ligne médiane de la rivière Grand, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge, municipalité régionale de Waterloo;

de là en direction nord, le long de la ligne médiane de la rivière Grand, jusqu'à l'intersection de la ligne médiane de la rivière Grand et du prolongement vers l'est de la limite sud du lot 53, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Kitchener, municipalité régionale de Waterloo (voir la feuille 21);

de là en direction ouest, le long du prolongement vers l'est de la limite sud du lot 53 et le long de la limite sud du lot 53, parcelle de la German Company, jusqu'à l'intersection de la limite sud du lot 53, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Kitchener, et de la limite est du plan officiel 1692, dans la ville de Kitchener (voir la feuille 20);

de là en direction sud, le long de la limite est du plan officiel 1692, jusqu'à l'angle sud-est du plan officiel 1692, dans la ville de Kitchener;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du plan officiel 1692, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 70, plan officiel 1692, dans la ville de Kitchener;

de là en direction ouest, en ligne droite, jusqu'à l'angle sud-est du lot 304, plan officiel 1340, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord, le long de la limite sud-est du lot 304, jusqu'à la limite sud-ouest du chemin Morrison élargi par le bloc N, plan officiel 1340, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-ouest, le long de la limite sud-ouest du chemin Morrison élargi par le bloc N, plan officiel 1340, jusqu'à l'angle le plus au nord du lot 295, plan officiel 1340, soit également l'angle sud-est du bloc 22555 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord, le long de la limite est du bloc 22555 de l'index des parcelles, jusqu'à l'angle nord-est du bloc 22555 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction ouest, le long de la limite nord du bloc 22555 de l'index des parcelles, jusqu'à l'angle sud-est du bloc 22554 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-ouest, le long de la limite nord-est du bloc 22554 de l'index des parcelles, soit également une partie de la limite de la piste Old Chicopee, dans la ville de Kitchener, jusqu'à l'intersection de la limite nord-est du bloc 22554 de l'index des parcelles et de la limite sud-est de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07 de la surface de bande associée à la piste 07-25 de l'aéroport régional de Waterloo, dans la ville de Kitchener, municipalité régionale de Waterloo (voir la feuille 20);

de là en direction sud-ouest, le long de la limite sud-est de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07 de la surface de bande associée à la piste 07-25, selon un azimut de $236^{\circ}11'05''$, jusqu'à l'angle le plus au sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07 de la surface de bande associée à la piste 07-25 de l'aéroport régional de Waterloo, dans le canton de Wilmot, municipalité régionale de Waterloo, dont les coordonnées du quadrillage sont 536 783,43 E et 4 803 254,94 N. (voir les feuilles 19, 25, 24, 27 et 26);

07 end of the strip surface associated with runway 07-25 of the Waterloo Regional Airport with the western limit of Oldfield Drive, in the City of Kitchener, Regional Municipality of Waterloo (see Sheets 18, 19, 13 and 14);

thence northerly along the western limit of Oldfield Drive to the intersection of the western limit of Oldfield Drive with the southwestern limit of Shaftsbury Drive, in the City of Kitchener;

thence northwesterly along the southwestern limit of Shaftsbury Drive to the most southerly corner of Parcel Index No. 22551-0006, in the City of Kitchener;

thence northeasterly along the southeastern limit of Parcel Index Nos. 22551-0006 and 22551-0005, being also the limit of Sheldon Avenue, to the most easterly corner of Parcel Index No. 22551-0005, in the City of Kitchener;

thence northwesterly along the northeastern limits of Parcel Index Nos. 22551-0005 and 22551-0004, being also the limit of Natchez Road, to the most northerly corner of Parcel Index No. 22551-0004, in the City of Kitchener;

thence northeasterly along the southeastern limit of Parcel Index No. 22535-0002, being also the limit of Ottawa Street, to the most easterly corner of Parcel Index No. 22535-0002, in the City of Kitchener;

thence northwesterly along the northeastern limit of Parcel Index Blocks 22535 and 22538, being also partly the limit of Heritage Drive, to the most northerly corner of Parcel Index Block 22538, in the City of Kitchener;

thence northeasterly along the southeastern limit of Parcel Index Block 22545, being also partly the limit of Lorraine Avenue, to the intersection of the southern limit of Lorraine Avenue with the western limit of Lackner Boulevard, in the City of Kitchener;

thence northerly and northwesterly along the western and southwestern limits of Lackner Boulevard to the intersection of the southwesterly limit of Lackner Boulevard with the southeastern limit of Victoria Street North, in the City of Kitchener, Regional Municipality of Waterloo (see Sheet 14);

thence northeasterly along the southeastern limit of Victoria Street North (The King's Highway No. 7) to the intersection of the southeastern limit of Victoria Street North (The King's Highway No. 7) with the northwestern limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32, in the City of Kitchener (see Sheet 07);

thence northeasterly along the northwestern limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32, at an azimuth of $37^{\circ}59'51''$, to the intersection of the northwestern limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32 with the southeastern limit of Victoria Street North (The King's Highway No. 7), in the City of Kitchener, Regional Municipality of Waterloo (see Sheet 07);

thence northeasterly and easterly along the southeastern and southern limits of Victoria Street North (The King's Highway No. 7) to the intersection of the southern limits of Victoria Street North (The King's Highway No. 7) with the eastern limit of Lot 107, German Company Tract, in the geographic

de là en direction nord-ouest, le long de la limite sud-ouest (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07 de la surface de bande associée à la piste 07-25, selon un azimut de $334^{\circ}42'56''$, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07 de la surface de bande associée à la piste 07-25 de l'aéroport régional de Waterloo, dans le canton de Wilmot, municipalité régionale de Waterloo, dont les coordonnées du quadrillage sont 534 734,13 E. et 4 807 593,30 N. (voir les feuilles 23 et 17);

de là en direction nord-est, le long de la limite nord-ouest de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07 de la surface de bande associée à la piste 07-25, selon un azimut de $73^{\circ}14'46''$, jusqu'à l'intersection de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07 de la surface de bande associée à la piste 07-25 de l'aéroport régional de Waterloo et de la limite ouest de la promenade Oldfield, dans la ville de Kitchener, municipalité régionale de Waterloo (voir les feuilles 18, 19, 13 et 14);

de là en direction nord, le long de la limite ouest de la promenade Oldfield, jusqu'à l'intersection de la limite ouest de la promenade Oldfield et de la limite sud-ouest de la promenade Shaftsbury, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-ouest, le long de la limite sud-ouest de la promenade Shaftsbury, jusqu'à l'angle le plus au sud du n° 22551-0006 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est des n° 22551-0006 et 22551-0005 de l'index des parcelles, soit également la limite de l'avenue Sheldon, jusqu'à l'angle le plus à l'est du n° 22551-0005 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-ouest, le long des limites nord-est des n° 22551-0005 et 22551-0004 de l'index des parcelles, soit également la limite du chemin Natchez, jusqu'à l'angle le plus au nord du n° 22551-0004 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est du n° 22535-0002 de l'index des parcelles, soit également la limite de la rue Ottawa, jusqu'à l'angle le plus à l'est du n° 22535-0002 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-ouest, le long de la limite nord-est des blocs 22535 et 22538 de l'index des parcelles, soit également une partie de la limite de la promenade Heritage, jusqu'à l'angle le plus au nord du bloc 22538 de l'index des parcelles, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est du bloc 22545 de l'index des parcelles, soit également une partie de la limite de l'avenue Lorraine, jusqu'à l'intersection de la limite sud de l'avenue Lorraine et de la limite ouest du boulevard Lackner, dans la ville de Kitchener;

de là en direction nord et nord-ouest, le long des limites ouest et sud-ouest du boulevard Lackner, jusqu'à l'intersection de la limite sud-ouest du boulevard Lackner et de la limite sud-est de la rue Victoria Nord, dans la ville de Kitchener, municipalité régionale de Waterloo (voir la feuille 14);

Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich, Regional Municipality of Waterloo (see Sheets 07 and 08);

thence southerly along the eastern limit of Lot 107 to the northwest corner of Lot 105, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich;

thence easterly along the northern limit of Lot 105 to the northeast corner of Lot 105, German Company Tract, in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich, Regional Municipality of Waterloo, being the point of commencement (see Sheet 08).

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est de la rue Victoria Nord (route King's n° 7) jusqu'à l'intersection de la limite sud-est de la rue Victoria Nord (route King's n° 7) et de la limite nord-ouest (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32, dans la ville de Kitchener (voir la feuille 07);

de là en direction nord-est, le long de la limite nord-ouest (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32, selon un azimut de $37^{\circ}59'51''$, jusqu'à l'intersection de la limite nord-ouest (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32 et de la limite sud-est de la rue Victoria Nord (route King's n° 7), dans la ville de Kitchener, municipalité régionale de Waterloo (voir la feuille 07);

de là en direction nord-est et en direction est, le long des limites sud-est et sud de la rue Victoria Nord (route King's n° 7), jusqu'à l'intersection des limites sud de la rue Victoria Nord (route King's n° 7) et de la limite est du lot 107, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich, municipalité régionale de Waterloo (voir les feuilles 07 et 08);

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 107, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 105, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich;

de là en direction est, le long de la limite nord du lot 105, jusqu'à l'angle nord-est du lot 105, parcelle de la German Company, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich, municipalité régionale de Waterloo, qui est le point de départ (voir la feuille 08).

PART 7

Description of Bird Hazard Zone

The bird hazard zone, shown on Waterloo Regional Airport Zoning Plan No. 30-035 02-020, Sheets 07, 08, 09, 14, 15, 16, 20, 21 and 22, dated April 30, 2003, applies to all lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport. The boundary of the bird hazard zone is described as follows:

All those lands situate in the geographic Township of Waterloo, now in the Township of Woolwich, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Cambridge, in the geographic Township of Waterloo, now in the City of Kitchener, all in the Regional Municipality of Waterloo, being the same lands as described in Part 3.

SOR/2008-112, s. 1.

PARTIE 7

Description de la zone de péril aviaire

La zone de péril aviaire, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport régional de Waterloo n° 30-035 02-020, feuilles 07, 08, 09, 14, 15, 16, 20, 21 et 22, daté du 30 avril 2003, s'applique à tous les biens-fonds, y compris les emprises de voies publiques, situés aux abords ou dans le voisinage de l'aéroport. La limite de la zone de péril aviaire est décrite comme suit :

Tous les biens-fonds situés dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans le canton de Woolwich, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Cambridge, dans le canton géographique de Waterloo, maintenant dans la ville de Kitchener, tous dans la municipalité régionale de Waterloo, étant les mêmes biens-fonds tels qu'ils sont décrits dans partie 3 du présent règlement.

DORS/2008-112, art. 1.