



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

# Cranbrook Airport Zoning Regulations

# Règlement de zonage de l'aéroport de Cranbrook

SOR/88-126

DORS/88-126

Current to June 10, 2013

À jour au 10 juin 2013

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

CARACTÈRE OFFICIEL  
DES CODIFICATIONS

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

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

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.

**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.

Codifications  
comme élément  
de preuve

...

[...]

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.

(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.

Incompatibilité  
— règlements

NOTE

This consolidation is current to June 10, 2013. Any amendments that were not in force as of June 10, 2013 are set out at the end of this document under the heading “Amendments Not in Force”.

NOTE

Cette codification est à jour au 10 juin 2013. Toutes modifications qui n'étaient pas en vigueur au 10 juin 2013 sont énoncées à la fin de ce document sous le titre « Modifications non en vigueur ».

TABLE OF PROVISIONS

TABLE ANALYTIQUE

Section		Page	Article		Page
	Regulations Respecting Zoning at Cranbrook Airport			Règlement de zonage concernant l'aéroport de Cranbrook	
1	SHORT TITLE	1	1	TITRE ABRÉGÉ	1
2	INTERPRETATION	1	2	DÉFINITIONS	1
3	APPLICATION	2	3	APPLICATION	2
4	GENERAL	2	4	DISPOSITIONS GÉNÉRALES	2
5	NATURAL GROWTH	2	5	VÉGÉTATION	2
6	DISPOSAL OF WASTE	2	6	DÉPÔT DE DÉCHETS	2
	SCHEDULE	3		ANNEXE	3

Registration  
SOR/88-126 February 4, 1988

AERONAUTICS ACT

**Cranbrook Airport Zoning Regulations**

P.C. 1988-188 February 4, 1988

Whereas, pursuant to section 4.5 of the *Aeronautics Act*, a copy of the proposed *Zoning Regulations respecting Cranbrook Airport*, substantially in the form set out in the schedule hereto, was published in two successive issues of the *Canada Gazette*, Part I, on August 22nd and 29th, 1987, and in two successive issues of the *Cranbrook Daily Townsman* on June 22nd and 23rd, 1987, and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect thereto.

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 4.4 of the *Aeronautics Act*, is pleased hereby to make the annexed *Regulations respecting Zoning at Cranbrook Airport*.

Enregistrement  
DORS/88-126 Le 4 février 1988

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

**Règlement de zonage de l'aéroport de Cranbrook**

C.P. 1988-188 Le 4 février 1988

Vu que, conformément à l'article 4.5 de la *Loi sur l'aéronautique*, le projet de *Règlement de zonage concernant l'aéroport de Cranbrook*, conforme en substance à l'annexe ci-après, a été publié dans deux numéros successifs de la *Gazette du Canada*, Partie I, les 22 et 29 août 1987, ainsi que dans deux numéros successifs du *Cranbrook Daily Townsman*, les 22 et 23 juin 1987, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter au ministre des Transports leurs observations à cet égard.

À ces causes, sur avis conforme du ministre des Transports et en vertu de l'article 4.4 de la *Loi sur l'aéronautique*, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil de prendre le *Règlement de zonage concernant l'aéroport de Cranbrook*, ci-après.

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT  
CRANBROOK AIRPORT

SHORT TITLE

1. These Regulations may be cited as the *Cranbrook Airport Zoning Regulations*.

INTERPRETATION

2. (1) In these Regulations,

“airport” means the Cranbrook Airport at Cranbrook, in the East Kootenay Regional District and in the Kootenay Land District, in the Province of British Columbia; (*aéroport*)

“airport reference point” means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l’aéroport*)

“approach surface” means an imaginary inclined plane that extends upward and outward from each end of a strip, which approach surface is more particularly described in Part II of the schedule; (*surface d’approche*)

“Minister” means the Minister of Transport; (*ministre*)

“outer surface” means an imaginary surface located above and in the immediate vicinity of the airport, which outer surface is more particularly described in Part III of the schedule; (*surface extérieure*)

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

“transitional surface” means an imaginary inclined plane that extends upward and outward from the lateral limits of a strip and its approach surfaces, which transitional surface is more particularly described in Part V of the schedule. (*surface de transition*)

(2) For the purposes of these Regulations, the elevation of the airport reference point is 924.5 m above sea level.

SOR/92-169, s. 1.

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT  
L’AÉROPORT DE CRANBROOK

TITRE ABRÉGÉ

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre : *Règlement de zonage de l’aéroport de Cranbrook*.

DÉFINITIONS

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

«aéroport» L’aéroport de Cranbrook situé à Cranbrook, dans le district régional de Kootenay est et dans le district territorial de Kootenay, dans la province de la Colombie-Britannique. (*airport*)

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

«ministre» Le ministre des Transports. (*Minister*)

«point de repère de l’aéroport» Le point décrit à la partie I de l’annexe. (*airport reference point*)

«surface d’approche» Plan incliné imaginaire s’élevant vers l’extérieur à partir de chaque extrémité d’une bande et dont la description figure à la partie II de l’annexe. (*approach surface*)

«surface de transition» Plan incliné imaginaire s’élevant 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 surface*)

«surface extérieure» Surface imaginaire située 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) Aux fins du présent règlement, l’altitude du point de repère de l’aéroport est de 924,5 m au-dessus du niveau de la mer.

DORS/92-169, art. 1.

### APPLICATION

**3.** These Regulations apply to all the lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, which lands are more particularly described as follows:

- (a) the lands within the outer limits of lands described in Part VI of the schedule; and
- (b) the lands directly under that portion of the approach surfaces that extend beyond the said outer limits.

SOR/92-169, s. 2(F).

### GENERAL

**4.** No person shall erect or construct on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any 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.

SOR/92-169, s. 3(F).

### NATURAL GROWTH

**5.** Where an object of natural growth on any land to which these Regulations apply exceeds in elevation any of the surfaces referred to in paragraphs 4(a) to (c), the Minister may require that the owner or occupier of the land on which that object is growing remove the excessive growth.

SOR/92-169, s. 4.

### DISPOSAL OF WASTE

**6.** No owner or occupier of any land to which these Regulations apply shall permit that land or any part of it to be used for the disposal of any waste that is edible by or attractive to birds.

SOR/92-169, s. 5(F).

### APPLICATION

**3.** Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de voies publiques, situés aux abords ou dans le voisinage de l'aéroport et qui :

- a) sont compris à l'intérieur des limites extérieures des terrains visés à la partie VI de l'annexe;
- b) s'étendent au-delà de ces limites extérieures, directement au-dessous des surfaces d'approche.

DORS/92-169, art. 2(F).

### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

**4.** Il est interdit, sur un terrain visé par le présent règlement, de construire ou d'ériger un bâtiment, ouvrage ou objet ou un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet existant, dont le sommet serait plus élevé que :

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

DORS/92-169, art. 3(F).

### VÉGÉTATION

**5.** Lorsque, sur un terrain visé par le présent règlement, la végétation croît au-delà du niveau d'une surface visée aux alinéas 4a) à c), le ministre peut exiger du propriétaire ou de l'occupant du terrain d'en enlever l'excédent.

DORS/92-169, art. 4.

### DÉPÔT DE DÉCHETS

**6.** Le propriétaire ou l'occupant d'un terrain visé par le présent règlement ne doit pas permettre qu'on y dépose des déchets pouvant être mangés par les oiseaux ou étant de nature à les attirer.

DORS/92-169, art. 5(F).

SCHEDULE

(ss. 2 and 3)

PART I

DESCRIPTION OF THE AIRPORT REFERENCE POINT

The airport reference point, shown on Cranbrook Airport Zoning Plan No. B.C. 1640 (Z) dated January 12, 1987, is situated at a point distant 197.83 m measured westerly and perpendicular to the centre line of runway 16-34 from a point on the said centre line distant 1 089.58 m north of the southern end of the strip.

The airport reference point is marked by a brass plate set in a concrete catch basin and is identified as Department of Transport Monument Number 126 + 22.50.

PART II

DESCRIPTION OF THE APPROACH SURFACES

The approach surfaces, shown on Cranbrook Airport Zoning Plan No. B.C. 1640 (Z) dated January 12, 1987, are surfaces abutting each end of the strip associated with the runway designated 16-34 and are described as follows:

(a) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 16 consisting of an inclined plane 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) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 34 consisting of an inclined plane having a ratio of 1.25 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 3 000 m measured horizontally from the end of the strip; the outer ends of the imaginary horizontal line being 450 m from the projected centre line; the said imaginary horizontal line being 75 m above the elevation at the end of the strip.

PART III

DESCRIPTION OF THE OUTER SURFACE

The outer surface, shown on Cranbrook Airport Zoning Plan No. B.C. 1640 (Z) dated January 12, 1987, is an imaginary surface located at a common plane established at a constant elevation of 45 m above the elevation of the airport reference point, except that, where that common plane is less than 9 m above the surface of the ground, the outer surface is an imaginary surface located at 9 m above the surface of the ground.

PART IV

DESCRIPTION OF THE STRIP

The strip associated with runway 16-34, shown on Cranbrook Airport Zoning Plan No. B.C. 1640 (Z) dated January 12, 1987, is de-

ANNEXE

(art. 2 et 3)

PARTIE I

DESCRIPTION DU POINT DE REPÈRE DE L'AÉROPORT

Le point de repère de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport de Cranbrook n° B.C. 1640 (Z) en date du 12 janvier 1987, est un point situé à 197,83 m en direction ouest et perpendiculaire à l'axe de la piste 16-34, à partir d'un point dudit axe situé à 1 089,58 m au nord de l'extrémité sud de la bande.

Le point de repère de l'aéroport est identifié au moyen d'une plaque de laiton encastrée dans un bassin de béton et porte le numéro de monument du ministère des Transports 126 + 22,50.

PARTIE II

DESCRIPTION DES SURFACES D'APPROCHE

Les surfaces d'approche, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport de Cranbrook n° B.C. 1640 (Z) en date du 12 janvier 1987, sont des surfaces attenantes à chacune des extrémités de la bande associée à la piste 16-34 et sont décrites comme suit:

a) la surface attenante à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 16 et constituée d'un plan 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 tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande à 15 000 m, dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande; les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe de la bande; ladite ligne horizontale imaginaire étant à 300 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la bande;

b) la surface attenante à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 34 et constituée d'un plan incliné à raison de 1,25 m dans le sens vertical, contre 50 m dans le sens horizontal, et qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande à 3 000 m, dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande; les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 450 m du prolongement de l'axe de la bande; ladite ligne horizontale imaginaire étant à 75 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la bande.

PARTIE III

DESCRIPTION DE LA SURFACE EXTÉRIEURE

La surface extérieure, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport de Cranbrook n° B.C. 1640 (Z) en date du 12 janvier 1987, est une surface imaginaire qui consiste en un plan commun situé à l'altitude constante de 45 m au-dessus de l'altitude du point de repère de l'aéroport; cette surface extérieure est toutefois située à 9 m au-dessus du sol lorsque le plan commun décrit ci-dessus est à moins de 9 m au-dessus de la surface du sol.

PARTIE IV

DESCRIPTION DE LA BANDE

La bande associée à la piste 16-34, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport de Cranbrook n° B.C. 1640 (Z) en date du 12 janvier

scribed as being 300 m in width, 150 m being on each side of the centre line of the runway, and 1 948.853 m in length.

PART V

DESCRIPTION OF EACH TRANSITIONAL SURFACE

Each transitional surface, shown on Cranbrook Airport Zoning Plan No. B.C. 1640 (Z) dated January 12, 1987, is a surface consisting of an inclined plane having 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 and extending upward and outward from the lateral limits of each strip and its approach surface to an intersection with the outer surface or another transitional surface of an adjoining strip.

PART VI

DESCRIPTION OF THE OUTER LIMITS OF LAND

The boundary of the outer limits of lands, shown on Cranbrook Airport Zoning Plan No. B.C. 1640 (Z), dated January 12, 1987, is described as follows:

All that land in the Kootenay District in the Province of British Columbia contained within the following described boundary:

Commencing at the northeasterly corner of District Lot 340, Kootenay District;

Thence, northerly along the westerly limit of Kootenay Indian Reserve Number 1 a distance of 21.4 m, more or less, to a point which lies radially distant 4 000 m on a grid bearing of 353°44'30" from the Airport Reference Point;

Thence, easterly, southerly and southwesterly in circular curve to the right of radius 4 000 m a distance of 8 612.73 m to a point of tangency;

Thence, on a grid bearing of 212°22'00" a distance of 50 m, more or less, to the point of intersection with the northerly limit of District Lot 2, Kootenay District, being the right bank of Saint Mary River;

Thence, westerly and southerly following the sinuosities of the northerly limit of said District Lot 2 to the northwesterly corner of said District Lot 2;

Thence, southerly to the southeasterly corner of District Lot 1, Kootenay District;

Thence, westerly to the southwesterly corner of assigned Lot B, Sketch Map 20655A;

Thence, southerly to the southeasterly corner of District Lot 494, Kootenay District;

Thence, southerly to the southeasterly corner of District Lot 11570, Kootenay District;

Thence, westerly to the southwesterly corner of said District Lot 11570;

Thence, westerly to the southwesterly corner of District Lot 11569, Kootenay District;

1987, est une bande mesurant 300 m de largeur, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 1 948,853 m de longueur.

PARTIE V

DESCRIPTION DES SURFACES DE TRANSITION

Chaque surface de transition, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport de Cranbrook n° B.C. 1640 (Z) en date du 12 janvier 1987, est une surface constituée d'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 d'une bande adjacente.

PARTIE VI

DESCRIPTION DES LIMITES EXTÉRIEURES DES BIENS-FONDS

Les limites extérieures des biens-fonds, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport de Cranbrook n° B.C. 1640 (Z) en date du 12 janvier 1987, sont les suivantes:

Tous les biens-fonds situés dans le district de Kootenay, dans la province de la Colombie-Britannique, qui sont compris dans les limites décrites ci-dessous:

Commençant à l'angle nord-est du lot de district 340, district de Kootenay;

De là, en direction nord le long de la limite ouest de la réserve indienne de Kootenay numéro 1, à 21,4 m, approximativement, jusqu'à un point d'intersection d'un rayon de 4 000 m à l'azimut 353°44'30" à partir du point de repère de l'aéroport;

De là, en direction est, sud et sud-ouest le long d'un arc décrit vers la droite par une courbe ayant un rayon de 4 000 m à 8 612,73 m jusqu'à un point de tangente;

De là, à l'azimut 212°22'00", à 50 m, approximativement jusqu'au point d'intersection avec la limite nord du lot de district n° 2, district de Kootenay, soit la rive droite de Saint Mary River;

De là, en direction ouest et sud le long des sinuosités de la limite nord dudit lot de district n° 2 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot de district n° 2;

De là, en direction sud jusqu'à l'angle sud-est du lot de district n° 1, district de Kootenay;

De là, en direction ouest jusqu'à l'angle sud-ouest du lot B assigné, carte-croquis 20655A;

De là, en direction sud jusqu'à l'angle sud-est du lot de district 494, district de Kootenay;

De là, en direction sud jusqu'à l'angle sud-est du lot de district 11570, district de Kootenay;

De là, en direction ouest jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot de district 11570;

De là, en direction ouest jusqu'à l'angle sud-ouest du lot de district 11569, district de Kootenay;



Thence, westerly to the northwesterly corner of District Lot 11571, Kootenay District;

Thence, southerly to the northeasterly corner of Lot 2, Plan 13513;

Thence, westerly to the northwesterly corner of Lot 1, Plan 13513;

Thence, northwesterly in a straight line to a point in the easterly limit of District Lot 5267, Kootenay District, distant 300 m northerly from the southeasterly corner of said District Lot 5267;

Thence, northwesterly in a straight line to a point in the westerly limit of said District Lot 5267 distant 800 m northerly from the southwesterly corner of said District Lot 5267;

Thence, northwesterly in a straight line to the most southeasterly corner of District Lot 11530, Kootenay District;

Thence, westerly along the southern limit of said District Lot 11530 to the point of intersection with the southerly production of the westerly limit of District Lot 2045, Kootenay District;

Thence, northerly along the said southerly production and said westerly limit of District Lot 2045 to the point of intersection with the southerly limit of highway as shown on statutory right-of-way Plan 15445;

Thence, northerly and westerly along the southerly limit of the said Statutory Right-of-Way plan 15445 to the point of intersection with the easterly limit of District Lot 8748, Kootenay District;

Thence, northerly to the southeasterly corner of District Lot 6435, Kootenay District;

Thence, northerly to the southeasterly corner of District Lot 7010, Kootenay District;

Thence, westerly to the southwestly corner of District Lot 7010, Kootenay District;

Thence, northerly to the northwesterly corner of said District Lot 7010;

Thence, northerly in a straight line to a point in the northerly limit of District Lot 8898, Kootenay District, which point lies 400 m westerly from the most northeasterly corner of said District Lot 8898;

Thence, northeasterly in a straight line to the northwesterly corner of sub lot 4 (plan x-40) of said District Lot 340;

Thence, northeasterly in a straight line to the northeasterly corner of sub lot 12 (plan x-40) of said District Lot 340;

Thence, northeasterly in a straight line to the point of commencement;

Except thereout and therefrom:

Firstly: Kootenay Indian Reserve Number 1, Plan B.C. 55 (C.L.S.R.);

Secondly: District Lots 494, 1758 and parts of District Lot 1, Kootenay District, all now part of Saint Mary's Indian Reserve Number 1A as shown on Plan 58602 (C.L.S.R.), plan B-90 (L.T.O.); and

De là, en direction ouest jusqu'à l'angle nord-ouest du lot de district 11571, district de Kootenay;

De là, en direction sud jusqu'à l'angle nord-est du lot 2, plan 13513;

De là, en direction ouest jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 1, plan 13513;

De là, en direction nord-ouest et en ligne droite jusqu'à un point situé à la limite est du lot de district 5267, district de Kootenay, à 300 m au nord de l'angle sud-est dudit lot de district 5267;

De là, en direction nord-ouest et en ligne droite jusqu'à un point situé à la limite ouest dudit lot de district 5267, à 800 m au nord de l'angle sud-ouest dudit lot de district 5267;

De là, en direction nord-ouest et en ligne droite jusqu'à l'angle le plus au sud-est du lot de district 11530, district de Kootenay;

De là, en direction ouest le long de la limite sud dudit lot de district 11530 jusqu'au point d'intersection avec le prolongement sud de la limite ouest du lot de district 2045, district de Kootenay;

De là, en direction nord le long dudit prolongement sud et de ladite limite ouest du lot de district 2045 jusqu'au point d'intersection avec la limite sud de l'autoroute paraissant sur le plan de droits de passage obligatoires 15445;

De là, en direction nord et ouest le long de la limite sud dudit plan de droits de passage obligatoires 15445 jusqu'au point d'intersection avec la limite est du lot de district 8748, district de Kootenay;

De là, en direction nord jusqu'à l'angle sud-est du lot de district 6435, district de Kootenay;

De là, en direction nord jusqu'à l'angle sud-est du lot de district 7010, district de Kootenay;

De là, en direction ouest jusqu'à l'angle sud-ouest du lot de district 7010, district de Kootenay;

De là, en direction nord jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot de district 7010;

De là, en direction nord et en ligne droite jusqu'à un point situé à la limite nord du lot de district 8898, district de Kootenay, lequel point se situe à 400 m à l'ouest de l'angle le plus au nord-est dudit lot de district 8898;

De là, en direction nord-est et en ligne droite jusqu'à l'angle nord-ouest du sous-lot 4 (plan x-40) dudit lot de district 340;

De là, en direction nord-est et en ligne droite, jusqu'à l'angle nord-est du sous-lot 12 (plan x-40) dudit lot de district 340;

De là, en direction nord-est et en ligne droite jusqu'au point de départ.

Font exception au présent règlement de zonage :

Premièrement: La réserve indienne de Kootenay n° 1, plan B.C. 55 (C.L.S.R.).

Deuxièmement: Les lots de district 494 et 1758 et les parties du lot de district 1, district de Kootenay, qui font maintenant tous partie de la réserve indienne de Saint Mary n° 1A figurant dans le plan 58602 (C.L.S.R.), plan B-90 (L.T.O.).

Thirdly: Those parts of District Lot 1, Kootenay District, within Saint Mary's Indian Reserve Number 1A as shown on Plan 59527 (C.L.S.R.), Plan K-854 (L.T.O.).

SOR/92-169, ss. 6, 7.

Troisièmement: Les parties du lot de district 1, district de Kootenay, situées à l'intérieur de la réserve indienne de Sainte Mary n° 1A figurant dans le plan 59527 (C.L.S.R.), plan K-854 (L.T.O.).

DORS/92-169, art. 6 et 7.