



SOCIÉTÉ  
D'ÉVALUATION  
FONCIÈRE DES  
MUNICIPALITÉS



# **GUIDE DE MÉTHODOLOGIE**

## **ÉVALUATION DES AÉROPORTS EN ONTARIO**

**Date d'évaluation : 1<sup>er</sup> janvier 2016**

AOÛT 2016



MUNICIPAL PROPERTY ASSESSMENT CORPORATION

28 septembre 2016

La Société d'évaluation foncière des municipalités (SÉFM) est chargée de l'évaluation et de la classification précises des propriétés en Ontario aux fins des taxes municipales et scolaires.

Dans le système d'évaluation de l'Ontario, la SÉFM évalue la valeur de votre propriété tous les quatre ans. Cette année, la SÉFM met à jour la valeur de chaque propriété dans la province afin de refléter la date d'évaluation du 1<sup>er</sup> janvier 2016 prescrite par la loi.

La SÉFM s'engage à fournir aux propriétaires et aux municipalités de l'Ontario, ainsi qu'à tous ses intervenants, le meilleur service possible grâce à la transparence, la prévisibilité et l'exactitude des valeurs. Dans le cadre de cet engagement, la SÉFM a défini trois niveaux de divulgation afin d'appuyer sa remise de la mise à jour de l'évaluation foncière de cette année. Le présent guide sur la méthodologie représente le premier niveau de divulgation de l'information.

Le présent guide fournit une vue d'ensemble de la méthodologie d'évaluation utilisée par la SÉFM lors de l'évaluation des propriétés aéroportuaires pour la mise à jour de cette année, en s'assurant que la méthodologie d'évaluation de ces propriétés est bien documentée et conforme aux normes du secteur.

Les propriétaires peuvent avoir accès à des renseignements supplémentaires concernant leur propre propriété par l'entremise de [aboutmyproperty.ca](http://aboutmyproperty.ca). Les informations relatives à l'ouverture de session sur [aboutmyproperty.ca](http://aboutmyproperty.ca) sont fournies sur chaque avis d'évaluation foncière envoyé cette année. De plus amples renseignements sur la SÉFM sont accessibles à l'adresse [mpac.ca](http://mpac.ca).

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Antoni Wisniowski', written over a light grey rectangular background.

Antoni Wisniowski

Président-directeur général

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Rose McLean', written over a light grey rectangular background.

Rose McLean, M.I.M.A.

Chef de l'exploitation

## Table des matières

<b>TABLE DES MATIÈRES .....</b>	<b>3</b>
<b>1.0 PRÉAMBULE .....</b>	<b>4</b>
1.1 PROPRIÉTÉS COUVERTES PAR LE PRÉSENT GUIDE SUR LA MÉTHODOLOGIE .....	4
1.2 LÉGISLATION .....	6
1.3 CLASSIFICATION .....	7
1.4 UTILISATION DU PRÉSENT GUIDE SUR LA MÉTHODOLOGIE .....	8
1.5 CONSULTATION ET DIVULGATION .....	9
<b>2.0 LE PROCESSUS D'ÉVALUATION .....</b>	<b>10</b>
2.1 APERÇU .....	10
2.2 MÉTHODE .....	11
2.3 COLLECTE DE DONNÉES .....	12
2.4 ANALYSE DES DONNÉES .....	17
2.5 ÉVALUATION .....	18
2.6 VALIDATION DES RÉSULTATS .....	18
<b>3.0 LA MÉTHODE DU REVENU POUR LES AÉROPORTS .....</b>	<b>19</b>
3.1 APERÇU .....	19
3.2 RÉPARTITION DE LA VALEUR SUR LES LOCATAIRES DE L'AÉROPORT .....	20
3.3 REVENUS DES AÉROPORTS .....	20
3.4 CHARGES DES AÉROPORTS .....	22
3.5 TAUX DE CAPITALISATION .....	23
<b>4.0 LA MÉTHODE DU COÛT POUR LES AÉROPORTS .....</b>	<b>25</b>
4.1 APERÇU .....	25
4.2 ÉTAPES DE LA MÉTHODE DU COÛT .....	26
4.3 COÛT DE REPRODUCTION À NEUF .....	26
4.4 DÉPRÉCIATION PHYSIQUE .....	26
4.5 DÉSUÉTUDE .....	27
4.6 ÉVALUATION DU TERRAIN .....	30
4.7 RÉPARTITION DE LA VALEUR DE L'AÉROPORT .....	32
4.8 VALEUR IMPOSABLE .....	32
4.9 CONCLUSION .....	32
<b>ANNEXE A – EXEMPLE DE LA MÉTHODE DU REVENU POUR L'ÉVALUATION D'UN AÉROPORT .....</b>	<b>34</b>
<b>ANNEXE B – EXEMPLE DE LA MÉTHODE DU COÛT POUR L'ÉVALUATION D'UN AÉROPORT .....</b>	<b>35</b>

## 1.0 Préambule

La Société d'évaluation foncière des municipalités (SÉFM) – mpac.ca – est chargée de l'évaluation et de la classification précises des propriétés en Ontario aux fins des taxes municipales et scolaires.

En Ontario, les évaluations foncières sont mises à jour en fonction d'un cycle d'évaluation de quatre ans. En 2016, la SÉFM mettra à jour les évaluations des près de cinq millions de propriétés de l'Ontario afin de refléter la date d'évaluation du 1<sup>er</sup> janvier 2016 prescrite par la loi. Les évaluations mises à jour pour l'année de référence 2016 sont en vigueur pour les années d'impôt foncier 2017 à 2020.

La dernière mise à jour de l'évaluation à l'échelle provinciale était fondée sur l'évaluation en date du 1<sup>er</sup> janvier 2012. Les augmentations entre la valeur imposable pour 2012 et la valeur imposable pour 2016 sont mises en œuvre progressivement sur une période de quatre ans. Les baisses de l'évaluation sont appliquées immédiatement.

Il est important de s'assurer que la méthodologie d'évaluation appliquée peut fournir une estimation réaliste de la valeur actuelle à la date d'évaluation pertinente, ce qui permet à son tour à tous les intervenants de comprendre le processus d'évaluation et de faire confiance à l'équité et l'uniformité de son résultat.

Le présent guide sur la méthodologie a été préparé pour les évaluateurs de la SÉFM, les propriétaires et leurs représentants, les municipalités et leurs représentants, les membres de la Commission de révision de l'évaluation foncière, les fonctionnaires provinciaux et le grand public.

Ce guide décrit le processus d'évaluation suivi par un évaluateur, y compris les étapes qui lui demandent de faire appel à son jugement. Il incombe à l'évaluateur de prendre des décisions éclairées pendant le processus d'évaluation afin d'arriver à des estimations de la valeur actuelle.

### 1.1 Propriétés couvertes par le présent guide sur la méthodologie

Le présent guide sur la méthodologie s'applique aux aéroports et aux aérodromes en Ontario. Un *aérodrome* est « toute surface de terrain, d'eau (y compris la surface gelée de celle-ci) ou autre surface de soutien utilisée ou conçue, préparée, équipée ou réservée pour l'utilisation, en totalité ou en partie, pour l'arrivée et le départ, le déplacement ou l'entretien d'aéronefs, et inclut les bâtiments, les installations ou l'équipement lié à ces activités, le cas échéant. » Un

*aéroport* est un « aérodrome pour lequel, conformément à la Partie III du Règlement de l’Air, un certificat d’aéroport a été attribué par le ministre. »<sup>1</sup>

Les aéroports varient, allant de petits aéroports locaux à des aéroports internationaux majeurs, avec une gamme d’aéroports régionaux de différentes tailles entre ces deux extrêmes. Le présent guide illustre la façon dont la SÉFM utilise la méthode du revenu et la méthode du coût pour déterminer la valeur actuelle à des fins d’évaluation.

Le présent guide décrit le processus d’évaluation suivi par un évaluateur, y compris les étapes qui lui demandent de faire appel à son jugement. Il incombe à l’évaluateur de prendre des décisions éclairées pendant le processus d’évaluation afin d’arriver à des estimations de la valeur actuelle.

Il y a de nombreux niveaux de développement de l’infrastructure dans les aéroports et les aérodromes en Ontario. Le présent guide explique les méthodes d’évaluation de tous les aéroports et aérodromes en Ontario, comme le décrit la Politique nationale des aéroports de Transports Canada.<sup>2</sup> Les propriétés dont l’utilisation principale n’est pas en tant qu’aéroport ou aérodrome auront une valeur marchande estimée fondée sur celle des trois méthodes standard d’évaluation qui convient le mieux au type de propriété. Ces types d’aéroports ou d’aérodromes ont généralement des pistes en herbe et sont situés sur des propriétés récréatives ou agricoles.

Les aéroports et aérodromes faisant partie du Réseau national d’aéroports de Transports Canada et décrits dans la *Loi sur l’évaluation foncière* comme « administrations aéroportuaires désignées » sont couverts par le présent guide en ce qui concerne la méthode du revenu. L’Aéroport Billy Bishop de Toronto est également évalué en utilisant la méthode du revenu. Bien que les estimations de la valeur de ces aéroports soient fondées sur la méthode du revenu, une partie de l’obligation fiscale peut être répartie à certains locataires en utilisant la méthode du coût, comme décrit dans les présentes.

Le gouvernement fédéral et Transports Canada réglementent l’exploitation des aéroports et des aérodromes en Ontario. Transports Canada a une Politique nationale des aéroports qui décrit les aérodromes en Ontario. L’Ontario compte principalement trois types d’aéroports, comme le décrit Transports Canada. Ces catégories sont les suivantes :

- réseau national d’aéroports – niveau annuel de 200 000 passagers ou plus

---

<sup>1</sup> *Normes et pratiques recommandées pour les aérodromes (TP 312), 5<sup>e</sup> édition* (révisé en juillet 2015), 1.1 : <http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/publications/tp312-menu-4765.htm>

<sup>2</sup> Politique nationale des aéroports, 1994 : <https://www.tc.gc.ca/fra/programmes/aeroports-politique-menu-71.htm>

- aéroports régionaux et locaux – offrant généralement un service passager régulier
- petits aéroports – aviation générale et vols récréatifs

Les codes de propriétés suivants de la SÉFM sont utilisés pour classer les différents types d'aéroports en Ontario :

- **737** Aéroport fédéral
- **738** Aéroport provincial
- **739** Aéroport du gouvernement local
- **740** Aéroport donné à bail
- **741** Administration aéroportuaire

Il faut noter qu'il s'agit de lignes directrices générales qui varient selon les circonstances spécifiques à une propriété donnée.

Un évaluateur peut également faire référence à des guides sur la méthodologie supplémentaires pour des propriétés qui ne correspondent pas exactement à la description de l'un des codes de propriétés figurant ci-dessus.

## 1.2 Législation

La principale loi qui régit l'évaluation des propriétés en Ontario aux fins de l'impôt foncier est la Loi de sur l'évaluation foncière.<sup>3</sup>

La Loi contient des définitions importantes et stipule que toutes les propriétés en Ontario font l'objet d'une évaluation et d'imposition, sauf certaines exemptions. L'article 19(1) de la Loi exige que les terrains soient évalués à leur valeur actuelle, celle-ci étant définie de la façon suivante : « à l'égard d'un bien-fonds, s'entend de la somme que produirait, le cas échéant, la vente du fief simple non grevé entre un vendeur et un acheteur consentants et sans lien de dépendance ».

Les administrations aéroportuaires désignées sont exemptées des impôts fonciers conformément à l'alinéa 3(1)24 de la Loi, qui prévoit une exemption pour le « bien-fonds dont est propriétaire ou preneur à bail une administration qui exploite un aéroport » (sous réserve de certaines conditions mentionnées dans la loi). L'alinéa 3(1)24.v indique que « l'exemption ne s'applique à aucune partie du bien-fonds dont est preneur à bail un locataire auquel s'applique

---

<sup>3</sup> Loi sur l'évaluation foncière, L.R.O 1990, chap. A.31 : <https://www.ontario.ca/fr/lois/loi/90a31>.

l'article 18 autre que l'administration. » Cette exemption s'applique à l'année d'imposition 2013 et aux années ultérieures. Remarque : en dépit du fait qu'elles sont exemptées de taxation, les administrations aéroportuaires doivent verser un paiement en remplacement d'impôts à la municipalité où elles sont situées.

Le paragraphe 18(1)a de la Loi prévoit que « le locataire d'un bien-fonds qui appartient à la Couronne est visé par une évaluation à l'égard de ce bien-fonds comme s'il en était le propriétaire si un loyer ou une autre contrepartie de valeur est payé à l'égard du bien-fonds ». Cette section s'applique à plusieurs administrations aéroportuaires, y compris les plus importants aéroports, qui appartiennent au gouvernement fédéral.

Le 18 décembre 2015, le ministre des Finances a déposé le Règlement de l'Ontario 430/15 qui a ajouté des règles supplémentaires qui affectent l'évaluation et la classification des propriétés sur lesquelles se situe un panneau publicitaire appartenant à un tiers. Pour respecter le règlement, le revenu attribuable à un panneau publicitaire appartenant à un tiers ne doit pas être inclus dans l'évaluation d'une propriété à des fins d'imposition.

### 1.3 Classification

De multiples catégories d'imposition s'appliquent aux aéroports et aux aérodromes. Ces catégories sont déterminées par la loi et l'utilisation de l'espace occupé par l'exploitant ou le locataire de l'aéroport. Les locataires d'un aéroport sont taxés dans la catégorie des propriétés commerciales, sauf dans l'éventualité d'une autre détermination conformément à l'article 18 de la Loi.

L'Ontario compte quatre administrations aéroportuaires désignées : l'aéroport international Toronto Pearson, l'aéroport international de London, l'aéroport international Ottawa McDonald-Cartier et l'aéroport international de Thunder Bay. Ces quatre administrations aéroportuaires font un paiement versé en remplacement d'impôts (PVRI) aux municipalités dans lesquelles les aéroports résident, comme le détermine l'article 45.1 du Règlement de l'Ontario 282/98 pris en application de la Loi sur l'évaluation foncière. Le règlement stipule que les PVRI sont déterminés par passager selon l'emplacement. Si l'administration ne verse pas les PVRI requis, elle doit payer l'équivalent des taxes municipales et scolaires qui auraient été payables si la propriété était taxable.

L'Administration portuaire de Toronto fait également un PVRI pour le terrain qui lui appartient à l'aéroport Billy Bishop de Toronto. L'Administration portuaire de Toronto figure dans l'article 2 de l'annexe III de la *Loi sur les PVRI*. L'annexe III identifie les sociétés qui gèrent, facturent et dirigent des propriétés en raison d'un bail avec Sa Majesté la Reine du chef du Canada, dont la propriété est considérée comme étant une « propriété fédérale » aux fins de la

*Loi sur les PVRI.* Les parties louées de l'aéroport Billy Bishop de Toronto sont taxables en vertu des mêmes dispositions législatives que les administrations aéroportuaires, conformément à l'alinéa 18(1)(a) de la *Loi sur l'évaluation foncière*.

La catégorie d'imposition commerciale est utilisée pour les locataires qui occupent des locaux dans les aérogares et également pour les bâtiments occupés par des locataires commerciaux sur le terrain. Toutefois, si une ou des parties de la propriété sont utilisées à d'autres fins, il pourrait s'avérer nécessaire de répartir la valeur de la propriété selon ses divers usages.

En janvier 2001, le Règlement de l'Ontario a été modifié avec une nouvelle définition dans la catégorie des propriétés résidentielles et agricoles afin d'inclure les bâtiments utilisés pour l'entreposage d'aéronefs privés. L'alinéa 3(1)2.x du Règlement de l'Ontario 282/98 inclut dans la catégorie des propriétés résidentielles les bâtiments qui sont utilisés exclusivement pour l'entreposage d'aéronefs privés. Cette classification permet d'appliquer le taux d'impôt foncier approprié aux parties pertinentes de la propriété.

Si une partie de la propriété est utilisée à d'autres fins, la valeur totale de la propriété sera répartie entre les différentes utilisations afin de s'assurer que le taux d'imposition approprié est appliqué aux parties pertinentes de la propriété.

#### **1.4 Utilisation du présent guide sur la méthodologie**

Le présent guide sur la méthodologie est destiné aux fins suivantes :

- Veiller à ce que les valeurs évaluées de ces propriétés produites par la SÉFM soient équitables, exactes, prévisibles et transparentes.
- Fournir une orientation aux évaluateurs et des explications claires aux municipalités, aux contribuables et aux membres de la Commission de révision de l'évaluation foncière.
- Veiller à ce que la méthodologie utilisée par la SÉFM pour évaluer ces propriétés soit bien documentée et s'aligne avec les normes de l'industrie.
- Expliquer le processus de réflexion et de décision auquel devrait recourir un évaluateur pour appliquer la méthodologie d'évaluation.
- Veiller à l'utilisation d'une approche uniforme à l'évaluation de ces types de propriétés.
- Soutenir les évaluateurs de la SÉFM lorsqu'ils s'acquittent de leurs exigences de diligence raisonnable pour :
  - appliquer les lois et les règlements de l'Ontario;

- respecter les normes de l'industrie relativement à l'évaluation du marché dans un environnement d'évaluation de masse.

Il faut noter que le présent guide sur la méthodologie ne doit pas remplacer le jugement exercé par l'évaluateur pour arriver à une évaluation fondée sur la valeur marchande (c.-à-d. valeur actuelle) d'une propriété en particulier. Toutefois, compte tenu du fait que le guide sur la méthodologie explique les normes de l'industrie en matière d'évaluation foncière, respecte les normes de l'industrie de l'évaluation et se conforme aux lois et aux règlements provinciaux, les évaluateurs de la SÉFM doivent suivre les procédures décrites dans le guide sur la méthodologie et pouvoir justifier de façon claire et satisfaisante tout écart par rapport à celui-ci.

### 1.5 Consultation et divulgation

La SÉFM s'engage à fournir aux municipalités, aux contribuables et à tous ses intervenants le meilleur service possible grâce à la transparence, la prévisibilité et l'exactitude. Pour appuyer cet engagement, la SÉFM a défini trois niveaux de divulgation dans le cadre de sa remise de la mise à jour de l'évaluation foncière à l'échelle provinciale 2016 :

- **Niveau 1** – Guides sur la méthodologie qui expliquent la manière dont la SÉFM a abordé l'évaluation de types spécifiques de propriétés
- **Niveau 2** – Rapports d'évaluation du marché qui expliquent comment la méthodologie décrite au niveau 1 a été appliquée au niveau du secteur aux fins de chaque évaluation
- **Niveau 3** – Renseignements sur l'évaluation spécifique à la propriété, accessibles aux contribuables fonciers, à leurs représentants et aux municipalités

Les propriétaires résidentiels peuvent avoir accès directement à des renseignements détaillés concernant leur évaluation par l'entremise de [aboutmyproperty.ca](http://aboutmyproperty.ca). Les informations relatives à l'ouverture de session sont fournies sur chaque avis d'évaluation foncière 2016 envoyé.

## 2.0 Le processus d'évaluation

Le processus d'évaluation commence toujours par la détermination de l'utilisation optimale de la propriété en question.

Le présent guide n'est utilisé qu'une fois que l'évaluateur a déterminé que l'utilisation optimale de la propriété en question est en tant qu'aéroport.

Les évaluateurs déterminent la valeur d'une propriété en utilisant une des trois méthodes suivantes :

- la méthode de comparaison directe des prix de vente
- la méthode du revenu
- la méthode du coût

### 2.1 Aperçu

Dans la **méthode de comparaison directe des prix (de vente)**, la valeur est indiquée par les ventes récentes de propriétés comparables sur le marché. En examinant les données issues des ventes, il est essentiel de s'assurer que l'utilisation optimale de la propriété vendue est identique ou similaire à celle de la propriété à évaluer.

Dans le cadre de la **méthode du revenu**, ou plus exactement de la méthode de la capitalisation du revenu, la valeur est indiquée par le pouvoir de la propriété à générer un revenu, en fonction de la capitalisation du revenu. Cette méthode nécessite une analyse détaillée du revenu et des dépenses, tant pour la propriété à évaluer que pour d'autres propriétés semblables ayant été vendues, afin d'obtenir le revenu et les dépenses prévus, ainsi que le taux de capitalisation pertinent.

Dans le cadre de la **méthode du coût**, la valeur est estimée comme le coût actuel de la reproduction ou du remplacement des améliorations sur le terrain (y compris les bâtiments, les structures et autres composants imposables), moins toute perte de valeur découlant de la dépréciation. La valeur marchande du terrain est alors ajoutée.

Le présent guide fait référence à deux processus d'évaluation des aéroports et des aérodromes en Ontario.

Généralement parlant, le premier processus d'évaluation est la méthode du revenu, qui estime le revenu annuel pouvant être généré par un aéroport, soustrait les charges d'exploitation

engagées de façon raisonnable, et fait une allocation pour dépenses en capital, pour ensuite appliquer un taux de capitalisation au revenu net pour en arriver à une estimation de la valeur actuelle de la propriété.

Pour les administrations aéroportuaires et l'aéroport Billy Bishop de Toronto, la SÉFM utilise une évaluation du revenu pro forma principalement fondée sur la méthode du revenu, ainsi que sur la méthode du coût pour les structures de l'entrepiste. Toutes les administrations aéroportuaires sont des entreprises sans but lucratif et l'aéroport Billy Bishop de Toronto est exploité par l'Administration portuaire de Toronto, qui est également une entreprise sans but lucratif.

Le deuxième processus d'évaluation est la méthode du coût, fondée sur le développement de coûts de reproduction ou de remplacement des matériaux utilisés pour la construction des améliorations existantes. Ces coûts sont alors ajustés pour refléter toute dépréciation de la propriété évaluée. Dernièrement, la valeur du terrain est ajoutée afin de calculer la valeur marchande.

### **Utilisation optimale**

Les aéroports consistent en grandes étendues de terrain, souvent à proximité d'aménagements existants. Les évaluateurs de la SÉFM doivent prendre en considération l'utilisation optimale et le potentiel d'aménagement de la propriété. Une propriété qui aurait une valeur plus élevée avec une autre utilisation permise ne devrait pas être évaluée comme aéroport.

L'utilisation optimale de la propriété doit être déterminée pour la propriété vacante et la propriété améliorée. Les quatre tests d'utilisation optimale détermineront si l'autre utilisation de plus grande valeur de la propriété est physiquement possible, financièrement viable, légalement permise et maximale productive.

Le présent guide prend pour hypothèse que l'utilisation optimale de la propriété est l'utilisation existante, soit en tant qu'aéroport.

## **2.2 Méthode**

Le processus d'évaluation utilisé par la SÉFM compte trois phases principales :

- la collecte de données;
- l'analyse des données recueillies;
- l'évaluation.

## 2.3 Collecte de données

Différentes données sont requises pour les deux méthodes d'évaluation utilisées pour les aéroports et les aérodromes. Chaque méthode exige des données spécifiques, mais il y a également des éléments de données similaires qui doivent être recueillis auprès des aéroports, quelle que soit la méthode de la valeur.

Des renseignements financiers détaillés spécifiques à l'aéroport dans son ensemble et à chaque locataire de l'aérogare sont requis pour la méthode du revenu.

Des renseignements spécifiques à la propriété sont requis pour évaluer les aéroports au moyen de la méthode du coût. Les caractéristiques physiques de la propriété, ainsi que les renseignements sur le site, constituent la base de la méthode du coût.

Les exigences relatives aux données pour les aéroports devant être évalués au moyen des deux méthodes (revenu et coût) sont décrites ci-dessous.

### **Données générales sur les aéroports**

- Statistiques de l'aéroport sur le nombre annuel de passagers, les mouvements des aéronefs et le nombre de tonnes de fret aérien
- Les plans d'amélioration des bâtiments et du site, les plans de site, le plan maître de l'amélioration, les zones de planification du bruit et les servitudes d'aviation pour la propriété en question

### **Données financières sur les aéroports**

- Déclarations des revenus et des dépenses des locataires fournis par l'aéroport pour les cinq années précédentes
- Rapports annuels indiquant les revenus et les dépenses des aéroports et les autres paramètres d'évaluation des revenus
- Les déclarations des revenus et des dépenses provenant de tout locataire d'exploitation

### **Données de location sur les aéroports**

- Loyers pour les concessions, les commerces de détail, les locataires de bureau et de l'entrepiste, ainsi que les renseignements sur la location des terrains

### **Données relatives aux améliorations des aéroports**

- Détails de toutes les améliorations aux aéroports, mesurées, quantifiées et recoupées avec les plans du site et des bâtiments, le cas échéant
- Détails de la fonction de toutes les améliorations de l'aéroport, ainsi que des notes relatives aux problèmes concernant leur utilisation, le cas échéant

#### **Données sur l'évaluation du terrain des aéroports**

- Valeur des terrains développées pour les utilisations du terrain des aéroports en se fondant sur les ventes ou les baux de terrain récents

#### **Données relatives aux exemptions des aéroports**

- Exemptions de la taxation conformément à la *Loi sur les subventions aux municipalités*.
- Exemptions pour les administrations aéroportuaires, fondées sur la loi

#### **Données issues des ventes d'aéroports**

Bien que les ventes d'aéroports soient rares, lorsqu'il y en a, la SÉFM analyse le prix de vente pour l'aider :

- les ventes d'aéroports, analysées pour obtenir les taux de capitalisation et, dans certains cas, les multiplicateurs du bénéfice avant intérêts, impôts et dotations aux amortissements (BAAIDA)
- les ventes d'aéroports, si elles sont disponibles, analysées pour obtenir des renseignements qui peuvent contribuer à s'assurer que la valeur actuelle obtenue au moyen de la méthode du coût s'harmonise avec les renseignements disponibles sur le marché
- confirmation des valeurs actuelles finales à des fins d'impôt foncier

Les données issues des ventes recueillies par la SÉFM comprendront :

- l'adresse et la description légale de la propriété
- le prix de vente
- la date du transfert
- le nom et l'adresse du vendeur et de l'acheteur

- les intérêts transférés (fief simple ou autre)
- la motivation de l'acheteur
- les conditions de financement

Il est important que la SÉFM obtienne le maximum de renseignements concernant toute vente d'un aéroport. Tous les intérêts dans la vente de la propriété doivent être isolés et séparés afin de dériver des valeurs réalistes pour la propriété taxable. Les ventes d'aéroports comprennent des articles non taxables, comme l'inventaire, les biens personnels, les actifs incorporels (valeur de l'entreprise) et la valeur contributive des améliorations. Ces éléments doivent être exclus du prix de vente afin que seules les données qui concernent l'immobilier puissent être analysées.

- Les ventes d'aéroports, analysées pour obtenir les taux de capitalisation et, dans certains cas, les multiplicateurs du bénéfice avant intérêts, impôts et dotations aux amortissements (BAAIDA)
- Les ventes d'aéroports, si elles sont disponibles, analysées pour obtenir des renseignements qui peuvent contribuer à s'assurer que la valeur actuelle obtenue au moyen de la méthode du coût s'harmonise avec les renseignements disponibles sur le marché

### **Améliorations aux aéroports**

Les améliorations aux aéroports incluent les bâtiments qui servent à des fonctions spécialisées en matière d'aviation, y compris la manutention des passagers et du fret et l'entretien et les réparations des aéronefs. Voici les catégories majeures d'améliorations associées aux aéroports :

- pistes, voies de circulation, tabliers, zones pavées
- clôtures de sécurité
- terminaux pour passagers et fret
- bâtiments d'administration
- hangars d'entretien des aéronefs
- manutention du fret
- installations d'entretien des véhicules des pistes

- entrepôts
- installations d'alimentation en électricité
- installations d'égouts
- tunnels

De nombreux aéroports comprennent également des améliorations comme des installations de location de voitures, des installations de stationnement, des commerces de vente au détail (dans les terminaux), des cuisines de l'air et des hôtels d'aéroport.

### **Services et installations**

Dans l'aéroport dans son ensemble, un large éventail de services et d'installations sont fournis, lesquels peuvent être divisés en trois groupes distincts :

- les services essentiels à l'exploitation
- la manutention du trafic
- Les activités commerciales

Le volume de passagers est le facteur clé pour les aéroports commerciaux majeurs, car c'est lui qui a l'effet le plus important sur les revenus d'un aéroport. Le volume de passagers dicte généralement les besoins des compagnies aériennes en matière de locaux commerciaux et pour les concessions, générant ainsi le potentiel de revenus de l'aéroport.

Les activités commerciales et les revenus issus de l'exploitation de l'aéroport proviennent généralement d'activités côté piste et d'activités côté ville. La contribution proportionnelle varie selon la taille de l'aéroport.

#### *Activités côté piste*

Elles comprennent généralement tout ce qui a un lien avec le fonctionnement des aéronefs et leur mouvement pendant qu'ils sont sur le sol (y compris les pistes, les voies de circulation et les services de navette).

### *Activités côté ville*

Elles comprennent généralement la fourniture de bâtiments pour le stationnement, le chargement et l'aérogare pour les concessions et les commerces de détail, avec tout autre bail foncier.

En général, l'analyse des états financiers des aéroports indique que les grands aéroports internationaux tirent un pourcentage plus élevé de leur revenu des activités côté ville que des activités côté piste. Autrement dit, un pourcentage plus élevé du revenu brut est dérivé des commerces de détail, des concessions, du stationnement de voitures et des baux fonciers que des redevances d'atterrissage ou aéronautiques.

Le niveau de revenu départemental varie également d'un aéroport à l'autre. Les aéroports dont le ratio entre le volume de passagers internationaux et le volume de passagers intérieurs est plus élevé dérivent généralement une plus grande partie de leur revenu des services d'échange ou commerciaux.

Les aéroports dont le volume de passagers intérieurs est plus élevé dérivent généralement un pourcentage plus élevé de leur revenu brut des redevances d'atterrissage ou des redevances remboursées au transporteur.

### **Confidentialité**

Comme c'est décrit ci-dessus, il est important d'être conscient du fait que pour que la SÉFM puisse produire une évaluation exacte de la propriété en question, il faut obtenir des renseignements de différentes sources.

Cela comprendra des renseignements provenant des dossiers de la SÉFM, du propriétaire ou de l'exploitant de la propriété, de la municipalité dans laquelle celle-ci est située, de la visite de l'évaluateur à la propriété, et d'autres sources.

Il est dans l'intérêt de tous les intervenants du système d'impôt foncier de veiller à ce que la valeur actuelle fournie par la SÉFM soit exacte; pour cela, il est essentiel que toutes les parties coopèrent pour fournir l'information nécessaire.

Il faut noter que certains renseignements susmentionnés peuvent être sensibles sur le plan commercial. La SÉFM reconnaît la nécessité de veiller à ce que tout renseignement qui lui est fourni soit protégé convenablement et ne soit utilisé qu'aux fins pour lesquelles il est fourni. Les évaluateurs doivent apprécier la nature de cet effort et veiller à ce que les données soient traitées en conséquence.

Si, après qu'un appel a été interjeté, la SÉFM reçoit une demande de divulgation de renseignements ayant trait aux revenus et aux dépenses réels, ou d'autres renseignements commerciaux exclusifs sensibles, la pratique habituelle consiste à demander à la personne qui souhaite obtenir cette information de présenter une motion à la Commission de révision de l'évaluation foncière (CRÉF), avec un avis aux tiers, demandant à celle-ci d'ordonner la production des renseignements demandés. La communication de tels renseignements est à la discrétion de la CRÉF.

Le paragraphe 53(2) de la Loi sur l'évaluation foncière indique que les renseignements divulgués peuvent être remis, dans des circonstances limitées, « a) soit à la société d'évaluation foncière ou à tout employé autorisé de celle-ci; b) soit par quiconque témoigne lors d'un appel au sujet d'une évaluation ou lors d'une instance devant un tribunal concernant une question d'évaluation ».

## **2.4 Analyse des données**

Après avoir effectué la collecte de données décrite ci-dessus, l'évaluateur doit l'analyser et tirer une conclusion concernant la méthode d'évaluation appropriée à utiliser et la manière de l'appliquer.

La SÉFM analysera les données obtenues pour un aéroport en particulier afin de déterminer s'il devrait être évalué au moyen de la méthode du revenu ou de la méthode du coût.

Si la méthode du revenu est utilisée, la SÉFM analysera les données obtenues relativement aux revenus et aux dépenses pour un aéroport en particulier afin de s'assurer qu'elles sont raisonnables comparativement à d'autres aéroports semblables et qu'elles correspondent aux attentes pour le secteur. Il est important de stabiliser les revenus et les dépenses des aéroports.

### **Stabilisation du revenu et des dépenses**

Les revenus et les dépenses d'un aéroport peuvent varier considérablement d'une année à l'autre. Parce que l'évaluation d'un aéroport dépend du revenu cumulé à long terme, il ne serait pas approprié pour la SÉFM d'évaluer les aéroports en se fondant sur le mauvais rendement d'une année ou l'excellent rendement d'une autre. En utilisant une moyenne pondérée des revenus et de dépenses sur une période de trois ans, les pics et les creux des revenus et des dépenses peuvent être réduits, et la valeur de l'aéroport devient basée sur une image plus stable de son rendement.

Si les données indiquent qu'il n'est pas approprié d'évaluer l'aéroport en utilisant la méthode du revenu, il sera évalué au moyen de la méthode du coût, présentée dans la section 4 du présent guide.

## **2.5 Évaluation**

Ayant effectué les étapes nécessaires décrites ci-dessus, l'évaluateur devrait maintenant être en position d'appliquer le modèle d'évaluation approprié.

## **2.6 Validation des résultats**

Une fois que l'évaluateur a terminé l'évaluation, il est nécessaire de procéder à une série de vérifications afin de s'assurer que toutes les parties pertinentes de la propriété ont été incluses dans l'évaluation, que les ajustements apportés en raison de la dépréciation n'ont pas été comptés deux fois, que l'évaluation obtenue a été comparée avec toute donnée du marché pouvant être accessible pour des propriétés semblables, et que l'évaluation finale correspond à l'évaluation de propriétés semblables en Ontario.

## 3.0 La méthode du revenu pour les aéroports

### 3.1 Aperçu

La SÉFM utilise la méthode de capitalisation directe pour appliquer la méthode du revenu aux propriétés aéroportuaires. La méthode de capitalisation directe pour l'évaluation des aéroports exploités par des administrations aéroportuaires ou portuaires comprend les étapes suivantes :

- Détermination des revenus stabilisés côté piste et côté ville de l'aéroport.
- Détermination du revenu brut potentiel (RBP).
- Détermination des charges d'exploitation stabilisées afin de calculer le bénéfice d'exploitation (BE).
- Déduction des dépenses stabilisées.
- Détermination du revenu net d'exploitation (RNE) avant les taxes municipales.
- Détermination du rapport moyen des dépenses en capital faites sur les grands aéroports internationaux du monde entier.
- Détermination du RNE moins les dépenses en capital.
- Détermination du taux d'imposition réel (TIR) utilisé pour représenter les impôts fonciers. Pour déterminer le TIR, le taux municipal d'imposition commerciale est pris et ajusté afin de tenir compte de la déduction ultérieure pour biens personnels de la valeur capitalisée.
- Calcul du taux d'imposition réel.
- Addition du taux d'imposition réel au taux de capitalisation.
- Capitalisation du RNE (moins les dépenses en capital) afin d'en faire une estimation de la valeur.
- Déduction des biens personnels de la valeur capitalisée, le résultat étant l'évaluation de la valeur actuelle.
- Allocation pour l'ajout des améliorations locatives à l'aéroport (p. ex, hangars et bâtiments entrepiste, structures seulement)

### 3.2 Répartition de la valeur sur les locataires de l'aéroport

La SÉFM doit répartir la valeur de l'aéroport entre les différents locataires. Cela est fait de la façon suivante :

- Obtention du fichier des loyers (locaux et loyers des locataires) auprès de la direction des administrations aéroportuaires et portuaires.
- Classement des locataires qui louent des locaux en catégories logiques (p. ex., commerces de détail, bureaux, concessions, entreposage industriel).
- Détermination de toute influence du marché qui pourrait affecter les loyers.
- Application du taux approprié de dépenses brutes aux loyers ou aux loyers ajustés (au besoin)
- Application du même taux de capitalisation que pour l'évaluation de l'aéroport total au RNE du locataire spécifique.
- Au moyen de la méthode du coût, évaluation des locataires sur l'entrepiste, qui paient aux administrations aéroportuaires un loyer pour un bail foncier et bâtissent leurs propres structures, d'où ils œuvrent.
- Analyse des tendances de location pour les locataires des baux immobiliers.
- Ajout de la valeur totale des améliorations faites par le locataire (bâtiments seulement) au RNE capitalisé pour le calcul final de la valeur.

### 3.3 Revenus des aéroports

Différents types de revenus sont disponibles dans les aéroports :

#### **Redevances d'atterrissage provenant des activités de la totalité du terrain d'aviation**

Des redevances d'atterrissage sont facturées pour chaque atterrissage d'un aéronef à l'aéroport en fonction de la masse maximale au décollage (MTOW) de l'aéronef qui arrive. Le niveau d'activité des passagers à l'aéroport affecte directement le mouvement des aéronefs, et par conséquent, la MTOW et les revenus tirés des redevances d'atterrissage varieront tous les ans.

### **Frais généraux relatifs aux terminaux**

Ces frais concernent les coûts requis pour l'exploitation du terminal et sont établis sur la base d'un coût par place atterrie, ce qui reflète le niveau d'activité des passagers. Par conséquent, ces frais varieront également tous les ans de façon directement attribuable au trafic global des passagers.

### **Revenus tirés du stationnement de voitures**

Les revenus de stationnement proviennent de l'exploitation des parcs de stationnement ou des garages publics, ainsi que du stationnement à distance et des parcomètres. Les revenus de stationnement d'un aéroport ont un lien direct avec le trafic d'origine et à destination.

### **Revenus tirés des concessions**

Les revenus des concessions dépendent de l'espace passagers consacré aux concessions. Les principales sources de revenus des concessions sont les ventes des boutiques hors taxe, les commerces de détail, et les points de vente de nourriture et de boissons. La majorité des arrangements de concessions prévoient le paiement d'un pourcentage des revenus bruts avec des garanties en matière de paiement annuel minimum.

### **Location d'espaces et de bureaux**

Cela inclut les revenus des terrains loués par l'aéroport. Les revenus sont ajustés pour refléter l'espace loué en utilisant l'espace réel figurant sur le bail, selon les renseignements les plus récents qui sont disponibles. Les loyers appliqués doivent être tirés des données réelles fournies par les administrations aéroportuaires.

### **Location de terrain**

Cela fait référence au revenu généré par des baux fonciers conclus avec des exploitants d'installations d'entretien d'aéronefs, des exploitants de hangars pour avions privés, des cuisines de l'air, des installations de dégivrage, des exploitations de fret, des agences de location de voitures, etc.

### **Autres revenus d'exploitation**

Les autres revenus comprennent l'alimentation en électricité, les frais de perception des amendes pour contravention au règlement sur la circulation aux aéroports et à la *Loi fédérale sur les transports*, l'intérêt sur les comptes en souffrance (variable et fixe), le gain ou la perte de change, le recouvrement des frais d'entretien de l'aéroport, divers services, le service

téléphonique, l'eau, les frais de stationnement d'aéronefs, le carburant aviation, les services recouvrables, les pénalités délivrées en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* et d'autres revenus divers. Les revenus tirés du dégivrage figurent également dans cette catégorie.

### **Frais d'améliorations aéroportuaires**

Les frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) sont perçus en vertu d'un accord (l'Accord sur les FAA) conclu avec l'Association du transport aérien du Canada et les transporteurs aériens majeurs servant l'aéroport. L'Accord sur les FAA prévoit un processus de consultation avec les transporteurs aériens concernant le développement des aéroports, ainsi que la perception de FAA par ceux-ci. Les revenus tirés des FAA ne peuvent être utilisés que pour payer le développement de l'infrastructure des aéroports et les coûts de financement associés.

Comme déjà indiqué, la SÉFM stabilise ces revenus afin de refléter le revenu annuel généré à partir de charges typiques de passagers sur une période de trois ans.

Pour l'évaluation des aéroports, la SÉFM sélectionnera les revenus parmi des années civiles dont les chiffres correspondent le mieux à la date d'évaluation de référence.

### **3.4 Charges des aéroports**

Comme elle le fait pour les revenus, la SÉFM identifiera les dépenses pour trois années civiles les plus rapprochées de la date d'évaluation de référence. Les dépenses typiques sont présentées ci-dessous.

#### **Salaires et avantages sociaux**

L'administration aéroportuaire paie les salaires et fournit des avantages sociaux à ses employés syndiqués et non syndiqués, y compris des régimes de retraite, des prestations médicales et d'assurance-vie, et certains autres avantages, dans le cadre de conventions collectives conclues avec ses employés syndiqués.

#### **Exploitation**

On présume que les activités relatives aux réparations, à l'entretien, au matériel, aux fournitures et aux services s'appliquent à la totalité de l'aéroport. Ces dépenses sont les coûts associés à l'exploitation et l'entretien des installations de l'aéroport. Cela comprendrait les services publics, les fournitures et les services, la location d'équipement et de biens, les réparations et l'entretien, les services d'ingénierie et services professionnels, l'assurance, les dépenses liées à l'administration et la gestion de l'aéroport, ainsi que les services policiers et la sécurité.

## **Amortissement**

L'amortissement déclaré devrait refléter l'amortissement des immobilisations, comme les pistes, les routes, l'équipement d'exploitation et les améliorations au terrain loué.

L'amortissement est éliminé comme dépense parce qu'il s'agit d'un concept comptable et non d'une charge ayant un effet sur la trésorerie, et le taux de capitalisation doit être appliqué au revenu monétaire net. À la place, une allocation de remplacement reflétant le coût de remplacement stabilisé devrait être déduite.

## **Impôt foncier**

Les impôts fonciers sont éliminés des dépenses parce que le but de cette analyse consiste à calculer la valeur de l'aéroport aux fins de l'évaluation foncière. Un calcul du taux d'imposition réel est inclus dans le taux d'imposition réel pour refléter ce fait.

## **Autres charges**

Les autres charges sont des dépenses diverses qui ne font partie d'aucune des catégories ci-dessus.

## **Loyer**

Le loyer aéroportuaire, à savoir le montant payé en vertu d'un bail foncier, est inclus comme charge. Les administrations aéroportuaires ont signé des baux fonciers avec le gouvernement du Canada, prévoyant qu'elles loueront les installations aéroportuaires pendant une durée initiale de 60 ans. Une option de renouvellement de 20 ans peut être exercée, mais à la fin du terme de renouvellement, à moins qu'il n'y ait prolongation, l'administration est tenue de rendre le contrôle de l'aéroport au locateur (la Couronne) sans dette.

Le bail d'exploitation d'un aéroport exige que l'administration paie un PVRI à la Couronne en fonction d'un calcul prévu par la loi pour chaque administration. Le taux prévu par la loi est multiplié par le nombre de passagers pour obtenir le paiement.

Comme elle le fait pour les revenus, la SÉFM stabilise les dépenses en utilisant trois années de données financières pour refléter les dépenses annuelles typiques pour l'aéroport en question.

## **3.5 Taux de capitalisation**

Le taux de capitalisation est le facteur qui lie le flux de rentrées net à la valeur actuelle de la propriété. La SÉFM effectue des recherches sur les données du marché local, national et international pour les ventes d'aéroports. La SÉFM détermine le revenu net d'exploitation de

l'aéroport vendu, puis analyse le prix de vente afin de déterminer le taux de capitalisation pour cette vente.

Le taux de capitalisation est déterminé au moyen de la formule suivante :

$$\text{Taux de capitalisation} = \frac{\text{Revenu net d'exploitation}}{\text{Prix d'achat de la propriété}}$$

Une fois que le revenu annuel net stabilisé de la propriété à évaluer a été établi, le montant peut être capitalisé afin de produire une estimation de la valeur actuelle fondée sur les données issues des ventes d'aéroports existants.

Le taux de capitalisation reconnaît le potentiel futur du flux de rentrées auquel il est appliqué. Il mesure la qualité d'un flux de rentrées prévu à un moment donné, ainsi que les occasions d'amélioration du revenu et les risques de réduction du revenu connus à cette date.

L'évaluation obtenue par l'entremise de la méthode de capitalisation directe du revenu reflétera un chiffre fondé sur le revenu ajusté réel déclaré : autrement dit, la valeur de l'aéroport tant qu'entreprise en exploitation.

La SÉFM fait ensuite les rajustements pour les biens personnels et toute valeur d'entreprise ou survaleur.

Les améliorations locatives des locataires de l'entrepiste (c.-à-d. structures physiques sur un terrain loué à l'extérieur de l'aérogare) sont évaluées selon la méthode du coût; la valeur est ensuite ajoutée à la valeur du RNE capitalisé afin d'obtenir la valeur globale de tout l'aéroport.

Les aéroports peuvent également posséder un terrain excédentaire, qui ne contribue pas au flux de rentrées et qui doit donc être évalué séparément et ajouté à la valeur dérivée par la méthode du revenu. Un tel terrain excédentaire sera probablement évalué selon la valeur actuelle indiquée des terrains environnants dont l'utilisation et l'utilité sont similaires.

Dans ce bref guide, il n'est pas possible d'aborder en détail les aspects plus complexes de l'évaluation d'aéroports en utilisant la méthode du revenu, mais nous espérons que les grandes lignes fournies vous seront utiles.

Un exemple de la méthode du coût pour l'évaluation d'un aéroport est présenté en annexe A.

## 4.0 La méthode du coût pour les aéroports

### 4.1 Aperçu

La théorie sous-tendant la méthode du coût suit le principe de substitution : la valeur d'une propriété équivaut au montant qu'il faudrait payer pour la remplacer par un substitut de même utilité.

Deux principales tâches sont liées à l'estimation de la valeur actuelle au moyen de la méthode du coût.

#### Évaluation du terrain

La valeur du terrain est généralement établie par l'entremise de l'analyse de transactions de vente comparables. Le terrain aéroportuaire est généralement de grande taille et peut inclure des terrains utilisés à des fins autres qu'une utilisation directe par l'aéroport.

#### Évaluation des améliorations

La SÉFM estime la valeur des améliorations au moyen du processus suivant :

- Recueillir les données physiques et descriptives relatives au site aéroportuaire.
- Inspecter les bâtiments et les autres améliorations, quantifier les superficies, noter l'état et analyser l'utilité.
- Quantifier les zones utilisées pour les bâtiments à partir de plans et de schémas, ou au besoin, pendant l'inspection immobilière.
- En utilisant le SCA en ligne, estimer le coût de reproduction à neuf des améliorations taxables à la date d'évaluation.
- Déduire du coût de reproduction à neuf un montant reflétant toutes les formes de dépréciation, ce qui peut inclure :
  - la dépréciation physique (réparable ou irréparable)
  - la désuétude fonctionnelle (réparable ou irréparable)
  - la désuétude externe (désuétude économique et désuétude liée à l'emplacement)

La valeur résultante constituera une estimation de la contribution des améliorations à la valeur actuelle de la propriété en question, amortie pour toutes causes.

## Valeur imposable

La somme obtenue en ajoutant la valeur du terrain à la valeur dépréciée des améliorations constitue la valeur actuelle estimée de l'immobilier à l'emplacement en question.

### 4.2 Étapes de la méthode du coût

Voici les principales étapes de la méthode du coût utilisée pour l'évaluation des propriétés aéroportuaires :

- 1) Détermination du coût de reproduction à neuf des améliorations aux bâtiments.
- 2) Détermination de la Dépréciation (physique et fonctionnelle, et désuétude externe).
- 3) Calcul de la valeur nette des améliorations.
- 4) Détermination du coût de remplacement à neuf des améliorations et de toutes les formes de dépréciation des améliorations au site aéroportuaire.
- 5) Détermination de la valeur du terrain servant aux différentes fins de l'aéroport.
- 6) Calcul de la valeur actuelle.
- 7) Détermination des améliorations qui sont exemptées de taxation (le cas échéant).
- 8) Détermination de la valeur imposable des partitions.

### 4.3 Coût de reproduction à neuf

La première étape du processus consiste à déterminer la valeur qu'auraient les améliorations si elles étaient reproduites à neuf. Cette étape est réalisée en appliquant le système SCA de la SÉFM, qui permet la détermination du coût de reproduction à neuf (CRN).

Le système SCA de la SÉFM inclut des taux qui tiennent compte de la dépréciation physique fondée sur l'âge des améliorations existantes.

Des exercices distincts sont effectués pour établir le CRN des bâtiments et des améliorations au site (ce que l'on appelle « travaux sur le terrain ») de l'aéroport.

### 4.4 Dépréciation physique

La dépréciation physique reconnaît que toutes les améliorations aux bâtiments se détériorent avec le temps et ont donc des durées de vie limitées. La dépréciation physique a généralement un lien avec l'âge de la propriété. Certaines formes de dépréciation physique sont réparables, tandis que d'autres ne peuvent pas être corrigées de façon viable sur le plan économique (irréparables). La perte de valeur attribuable à la détérioration reflète le fait qu'un acheteur potentiel paierait un montant moins élevé pour un bâtiment plus vieux en mauvais état que pour un bâtiment semblable plus récent et en bon état.

L'établissement de l'état actuel de la propriété et l'estimation de l'âge effectif par rapport à la durée de vie physique restante des améliorations permettent de déterminer cette dépréciation.

La dépréciation physique peut être analysée de façon très détaillée en évaluant l'état et la durée de vie physique restante prévue de chaque composant des bâtiments, y compris des éléments tels que la plomberie, la peinture et la toiture. La quantité d'analyse requise et le nombre de jugements devant être effectués concernant l'état et la durée de vie prévue de chaque composant limitent l'applicabilité de cette méthode, qui n'est généralement pas appropriée pour une évaluation de masse.

Une approche plus généralisée nécessite un examen de l'état de la propriété dans son ensemble, la détermination de son âge effectif et, étant donné qu'un entretien typique est prévu, une détermination de la vie physique des bâtiments.

Puisque les aéroports évoluent constamment pour faire face aux problèmes de sécurité, ainsi qu'aux changements des volumes de passagers et de fret et des mouvements des aéronefs, le concept conventionnel de vie physique doit être constamment comparé à la durée économique réelle des installations et adapté aux caractéristiques particulières des activités aéroportuaires.

Comme nous l'avons déjà indiqué, la dépréciation physique attribuable à l'âge est reflétée dans les taux du SCA utilisés par la SÉFM, ce qui est indiqué dans l'exemple d'évaluation d'un aéroport présentée à l'annexe B. (Voir la ligne intitulée « Dépréciation selon le tableau de vie ».)

#### **4.5 Désuétude**

La dépréciation découlant de la désuétude peut être divisée en deux composantes :

- la désuétude fonctionnelle
- la désuétude externe (y compris la désuétude économique et la désuétude liée à l'emplacement)

La désuétude n'est pas nécessairement liée à l'âge de la propriété : elle découle d'une analyse de la fonctionnalité de la propriété et des conditions extérieures qui peuvent affecter la valeur de la propriété.

Le *facteur de désuétude* reflète la proposition simple voulant que les gens paient un montant moins élevé pour les articles ou les propriétés qui sont désuètes. Une perte de fonctionnalité, d'attrait ou d'utilité se traduit par une perte correspondante de la valeur actuelle.

Bon nombre des facteurs de désuétude fonctionnelle surviennent en raison d'un aménagement inefficace et d'améliorations qui sont mal adaptées à la fonction à laquelle elles sont destinées. Une analyse de la fonctionnalité d'une propriété tient compte de plusieurs enjeux liés à la désuétude.

### **Désuétude fonctionnelle**

La liste suivante de facteurs qui peuvent entraîner la désuétude fonctionnelle ne peut pas être exhaustive, car bon nombre de problèmes fonctionnels sont spécifiques à une propriété.

- aménagement inefficace
- mauvaise adaptabilité aux utilisations actuelles ou futures
- inadéquation des bâtiments ou des améliorations du site pour l'utilisation actuelle
- coûts d'exploitation supplémentaires
- construction excessive ou inférieure
- matériaux ou construction inférieurs

La quantification de la désuétude fonctionnelle nécessite une connaissance des déficiences existantes de l'aéroport. Ces renseignements peuvent être obtenus par l'entremise d'une inspection du site, mais les commentaires de l'exploitant de l'aéroport seront probablement requis.

Elle peut également nécessiter une comparaison entre l'aéroport à évaluer et un aéroport moderne qui peut être utilisé comme base de l'établissement des coûts pour un « remplacement » théorique des installations existantes.

## **Désuétude externe**

Découlant de causes extérieures à la propriété et donc indépendantes de la volonté de l'exploitant de l'aéroport, la désuétude économique est évaluée par rapport aux problèmes extérieurs, qu'il s'agisse de conditions économiques ou des normes de rendement actuelles des aéroports. Ce type de désuétude peut être difficile à quantifier et, dans de nombreux cas, il faut se fier au jugement de l'évaluateur. Plusieurs facteurs peuvent contribuer à la désuétude externe.

### *Un changement de la demande du marché pour l'aéroport*

Parmi les causes de dépréciation, on peut citer la fusion de deux compagnies aériennes (créant une baisse de la concurrence), la concurrence accrue d'un autre aéroport ou une chute permanente de la demande pour les voyages en avion attribuable aux changements démographiques. Dans de tels cas, la propriété a perdu une partie de sa capacité à générer des revenus et peut donc subir une chute correspondante de sa valeur.

### *Un changement dans l'attrait de l'emplacement*

Souvent appelée désuétude liée à l'emplacement, cette baisse de valeur est associée à différents facteurs qui modifient l'attrait, et donc la valeur, d'un emplacement. Par exemple, la fermeture d'un chemin de fer desservant l'aéroport et la localité.

### *Un changement dans les restrictions ou les règlements du gouvernement*

Le gouvernement peut introduire des règlements visant à réglementer l'aéroport, ce qui peut affecter la viabilité de l'entreprise (par exemple, le bruit près de propriétés résidentielles). Cette situation peut entraîner une désuétude externe pour un aéroport en raison d'augmentations aux coûts d'exploitation, sans augmentation correspondante des revenus.

### *Des restrictions physiques relatives au site*

La demande pour l'aéroport peut être telle qu'un agrandissement est souhaitable. Toutefois, cela n'est pas nécessairement possible sur le site existant, en raison du zonage ou de restrictions physiques. Toutes sortes de choses, allant d'un besoin non satisfait pour des places de stationnement et des hôtels supplémentaires à l'agrandissement souhaité, mais non disponible, d'un bâtiment, peuvent causer cette forme de dépréciation externe.

### *Un déclin des conditions économiques générales*

Une récession peut entraîner une chute considérable et à long terme de la demande pour les voyages en avion, entraînant une baisse de la valeur des aéroports.

La quantification de la désuétude externe peut être complexe, et les différentes méthodologies pouvant être utilisées sont trop détaillées pour ce bref guide.

### **Application de la désuétude externe à d'autres utilisations**

La désuétude devrait également être mesurée pour les améliorations qui ne sont pas à proprement parler liées à l'utilisation du terrain en tant qu'aéroport. Un exemple serait la présence d'activités d'entreposage dans les différents aérodromes.

Les activités d'entreposage aux aérodromes doivent être examinées en utilisant la même méthodologie que d'autres entrepôts. Les améliorations apportées aux immobilisations qui constituent les composants des activités d'entreposage à l'aérodrome peuvent dépasser la valeur marchande comparable.

Une fois qu'une évaluation pro forma a été effectuée pour l'entrepôt, la valeur résultante peut être comparée au coût de remplacement des améliorations. Toute différence entre l'évaluation des activités d'entreposage selon la méthode du revenu et le coût de remplacement peut être calculée. Au besoin, un rajustement peut être apporté au coût de remplacement à neuf moins la dépréciation pour les composants de l'aéroport pour refléter la dépréciation.

### **4.6 Évaluation du terrain**

La méthode du coût a besoin d'une valeur pour le terrain appartenant à l'aéroport et utilisé par celui-ci. Le terrain est évalué au moyen de la méthode de comparaison des ventes.

Le terrain doit être évalué comme s'il était vacant. Préférentiellement, l'évaluateur fera des comparaisons avec les ventes de terrains dont l'emplacement, la région et le zonage sont comparables à ceux du site en question.

Une fois que des données issues des ventes de propriétés comparables ont été obtenues en tenant compte de ventes ayant eu lieu à la date d'évaluation ou près de celle-ci, il est possible de déterminer la valeur marchande du site aéroportuaire en utilisant la méthode de comparaison des ventes du marché.

Bien qu'il soit probable qu'un aéroport soit zoné à des fins de transport, les utilisations réelles seront plus variées (p. ex., ayant un lien avec l'aviation, commerciales ou industrielles). Il est

peu probable qu'un nombre suffisant de ventes de grands sites ayant la taille requise pour un terrain d'aviation urbain moderne soit disponible. Cela nécessitera l'utilisation de ventes de terrains zonés différemment pour tirer une conclusion concernant la valeur. Par exemple, certains terrains associés à des terrains d'aviation peuvent être utilisés à des fins commerciales (par exemple des immeubles de bureaux), auquel cas le terrain peut être évalué en conséquence.

Les terrains vacants sur les sites aéroportuaires sont évalués conformément aux utilisations désignées sur le plan directeur de l'aéroport. Il faut tenir compte de l'utilisation désignée, du niveau de services et du moment du développement probable. En l'absence d'un plan directeur officiel, des discussions avec les administrateurs de l'aéroport peuvent être utilisées pour déterminer les utilisations probables et les horizons de développement probables.

Des rajustements à la valeur pourraient devoir être effectués pour les points de comparaison suivants entre les terrains aéroportuaires et les sites vendus :

- l'emplacement;
- les dimensions du site
- l'utilisation ou l'usage prévu du site
- le zonage
- la désignation selon le plan directeur de l'aéroport
- les servitudes d'aviation
- la topographie
- les conditions du sol
- la date de vente

Une fois le terrain évalué, cette valeur peut être additionnée au coût de remplacement à neuf moins la dépréciation, ou la valeur nette, pour les bâtiments aéroportuaires et les améliorations du site afin d'obtenir la valeur finale de l'aéroport.

Un exemple simplifié de la méthode du coût pour l'évaluation sommaire d'un aéroport est présenté dans l'annexe B.

#### 4.7 Répartition de la valeur de l'aéroport

La SÉFM peut également devoir répartir la valeur finale de l'aéroport en fonction de la façon dont le terrain est occupé et utilisé. Cela est fait de la façon suivante :

- 1) Obtention du fichier des loyers auprès de la direction de l'aéroport.
- 2) Organisation de l'espace loué par les locataires en catégories logiques (p. ex., commerces de détail, bureaux, concessions, hangars, etc.).
- 3) Analyse des tendances en matière de location d'espace.
- 4) Organisation du terrain loué par les locataires en catégories logiques.
- 5) Analyse des tendances en matière de baux immobiliers.
- 6) Création de tableaux contenant la médiane et la plage des loyers, en excluant les valeurs aberrantes, qui devraient s'appliquer à tous les types d'espace et d'utilisation du terrain pour l'aéroport.
- 7) Répartition de la valeur de la propriété par pourcentage d'amélioration occupée avec la superficie du terrain associé.

Le cumul des valeurs réparties par catégorie de propriété sera consigné sur le rôle d'évaluation, comme l'exige le paragraphe 14(5) de la *Loi sur l'évaluation foncière*.

Lorsque l'aéroport en question appartient à la Couronne, la valeur répartie pour chaque locataire sera consignée sur le rôle d'évaluation, comme l'exigent les alinéas 17 et 14 de la *Loi sur l'évaluation foncière*, selon la clause du paragraphe 18(1).

#### 4.8 Valeur imposable

Ayant calculé la valeur de l'aéroport en suivant le processus décrit ci-dessus, les évaluateurs de la SÉFM vérifieront le résultat de l'évaluation afin de s'assurer qu'aucune erreur n'a été commise et que la méthode d'estimation de la valeur correspond à l'évaluation d'aéroports semblables.

#### 4.9 Conclusion

Le présent guide explique la manière dont les évaluateurs de la SÉFM abordent l'évaluation des aéroports aux fins de l'impôt foncier.

Bien qu'il décrive l'approche générale adoptée, il ne remplace pas le jugement de l'évaluateur, et dans certains cas, celui-ci peut adopter une méthode différente pour des raisons valables.

Pour de plus amples renseignements sur le rôle de la SÉFM, veuillez vous rendre à l'adresse [www.mpac.ca](http://www.mpac.ca).

## Annexe A – Exemple de la méthode du revenu pour l'évaluation d'un aéroport

<b>Revenus (stabilisés)</b>	
Redevances d'atterrissage	75 000 000 \$
Frais d'améliorations aéroportuaires	150 000 000 \$
Stationnement de voitures et transport terrestre	60 000 000 \$
Frais généraux relatifs aux terminaux	100 000 000 \$
Location de terrain et de bureaux	35 000 000 \$
Concessions	40 000 000 \$
Autres revenus d'exploitation	5 000 000 \$
<b>Revenu total</b>	<b>465 000 000 \$</b>
<b>Charges directes (stabilisées)</b>	
Traitements et salaires	50 000 000 \$
Matériel et fournitures	110 000 000 \$
<b>Dépenses totales</b>	<b>160 000 000 \$</b>
Bénéfice avant intérêts, impôts et dotations aux amortissements (BAAIDA)	305 000 000 \$
Dépenses en capital	100 000 000 \$
<b>Revenu net d'exploitation</b>	<b>205 000 000 \$</b>
Taux de capitalisation : 6 %	
Ajusté pour l'impôt 2 %	
Taux de capitalisation effectif : 8 %	
Valeur totale	<b>2 562 500 000 \$</b>
Moins : Réserves pour AM&E	150 000 000 \$
Estimation finale de la valeur	2 412 500 000 \$
Améliorations locatives	600 000 000 \$
<b>Valeur actuelle totale</b>	<b>3 012 500 000 \$</b>

## Annexe B – Exemple de la méthode du coût pour l'évaluation d'un aéroport

Résumé de la valeur de la propriété	Évaluation des bâtiments	Valeur totale du terrain
Valeur nette totale des bâtiments : 2 235 000 \$	Superficie totale de plancher (pi <sup>2</sup> ) : 90 220 CRN total des bâtiments : 7 024 590 \$	Surface du site : 950 acres Propriétés industrielles : 10 000 000 \$
Valeur nette totale des travaux sur le terrain : 1 500 000 \$	Désuétude fonctionnelle : 0 \$ Dépréciation selon le tableau de vie : 4 789 000 \$	Exploitation agricole 1 : 1 000 000 \$ Exploitation agricole 2 : 950 000 \$
Valeur totale du terrain : 11 950 000 \$	Désuétude économique : 0 \$ <b>Valeur nette totale des bâtiments : 24 500 000 \$ 2 235 000 \$</b>	<b>Valeur totale du terrain : 11 950 000 \$</b>
<b>Valeur actuelle de la propriété : 15 685 000 \$</b>	<b>Évaluation des travaux sur le terrain</b>	<b>Terrain excédentaire</b>
	CRN total des travaux sur le terrain : 3 500 000 \$ Désuétude fonctionnelle : 500 000 \$ Dépréciation selon le tableau de vie : 1 500 000 \$ Désuétude économique : 0 \$	Aucun
	<b>Valeur nette totale des travaux sur le terrain : 1 500 000 \$</b>	

### Évaluation des bâtiments

No de bâtiment	Utilisation du bâtiment	Étage	Superficie de plancher	CRN du bâtiment	Année de construction	Sup. Intérieure finie	Tableau de vie	CRN du terrain
T-1-3	AÉROGARE	2	1784	166,090	1995		50 OR	114,648
T-1-2	AÉROGARE	1	1718	240,264	1995		50 OR	202,261
T-1-1	AÉROGARE	1	7298	1,345,700	1975		50 OR	630,501
NAV-1-5	SÉRVICES DE NAVIGATION	3	435	39,140	1990		50 OR	24,490
NAV-1-4	CABINE DE CONTRÔLE	3	754	149,264	1990		50 OR	92,726
NAV-1-3	ADMINISTRATION	2	1950	214,021	1990		50 OR	128,600
NAV-1-2	ZONE DE SERVICE	1	2000	262,120	1990		50 OR	164,618
H-5-2	RÉPARATION DES AÉRONEFS	1		38,229	1990	3318	40 OR	22,175
H-5-1	HANGAR NO 5	1	36751	2,164,530	1939		50 OR	516,020
H-4-2	BUREAUX/ÉCOLE	1	36910	22,013	1980	2542	40 OR	3,108
H-4-1	HANGAR NO 4	1	125	2,314,983	1939		40 OR	300,683
GP-1	TRAJECTOIRE DE DESCENTE	1	290	14,730	1985		30 OR	6,752
FO-1	BUREAU DE RAVITAILLEMENT	1	80	29,875	1990		50 OR	17,356
DF-1	RADIOGONIOMÈTRE	1	125	10,163	1985		30 OR	4,866
LOC-1	LOCALISATEUR	1		13,468	1985		30 OR	6,537
Superficie brute de plancher totale:			90,220				Valeur nette totale du bâtiment:	\$2,235,341

## Travaux sur le terrain

Description	Amélioration	Année de construction	Quantité	Cat. d'imp.	Taux	CRN	L.T. Type	Tableau de site	% CBS	% son	Mont. DÉCROÛT	Valeur nette
PISTES, AIRE DE TRAFIC, VOIE DE CIRCULATION	PAVAGE EN ASPHALTE	1975	1	E	2,512,000.00	2,512,000	OR	0		50		1,256,000
AIRE DE TRAFIC	PAVAGE EN BÉTON	1954	1	E	500,000.00	500,000	OR		100		500,000	0
STATIONNEMENT	PAVAGE EN ASPHALTE	1995	1	E	488,000.00	488,000	OR	0		50		244,000

Remarque : Les chiffres suivants ne sont fournis qu'à titre indicatif.