

[Traduction]

**De :** Page, Kevin

**Envoyé le :** 20 avril 2012, 2:17 PM

**À :** 'DAN.ROSS@forces.gc.ca'

**c. c.** ROBERT.FONBERG@forces.gc.ca; KEVIN.LINDSEY@forces.gc.ca

**Objet :** Réponse à votre demande

Dan, Rob et Kevin,

Dan, avec tout le respect que je vous dois, je mesure l'importance des enjeux et des difficultés qui y sont rattachées, mais je ne suis pas certain que vous ayez bien compris comment nous avons fait l'estimation des coûts d'exploitation et de soutien dans notre rapport de mars 2011. Si je me trompe, je vous prie d'ores et déjà de m'en excuser.

En utilisant un modèle de rapport entre coûts et estimations et des données historiques, nous pouvons calculer l'estimation des coûts d'exploitation et de soutien par avion et par année. Le résultat est obtenu à partir de l'estimation des coûts d'achat unitaires moyens du programme, de la masse à vide de base d'un F35, ainsi que d'hypothèses et d'ajustements tenant compte des heures et de la complexité des vols. Nous arrivons à 6,4 % des coûts d'achat unitaires moyens du programme ou à 8,24 millions de dollars américains par avion, par année. Dans notre rapport de 2011, nous reconnaissons que ces estimations peuvent être légèrement supérieures que pour d'autres avions de combat/d'attaque (de l'ordre de 3 à 5 %).

En ce qui concerne les coûts d'exploitation et de soutien, nous utilisons les définitions courantes de la politique et des pratiques, comme indiqué dans la lettre envoyée hier (qui a un objectif double : répondre à votre demande et signaler qu'on nous a demandé de travailler davantage sur le dossier des F35). Nous reconnaissons que les coûts d'exploitation et de soutien constituent une composante majeure du coût de maintien en puissance, c'est pourquoi, dès le départ, nous nous en sommes tenus à une définition standard et détaillée. Comme nous le disons dans notre rapport, ce sont « tous les coûts associés au maintien de l'appareil en état de préparation opérationnelle ». Dan, comme vous le savez, cela comprend tous les coûts matériels auxquels vous faites référence dans votre liste (salaires du personnel, carburant, services du génie, etc.), car ils font partie des définitions comptables courantes concernant les coûts d'exploitation et de soutien contenues dans l'annexe à votre lettre.

Comme le sait Rob, d'après l'expérience que nous avons partagée aux Finances, les modèles de rapport entre coûts et estimations (et les modèles descendants, de manière plus générale), peuvent jouer un rôle important dans les environnements décisionnels. La semaine prochaine, nous comparâtrons devant le Comité des finances de la Chambre des communes pour discuter, entre autres, des projections économiques et budgétaires, des répercussions économiques du budget et des soldes budgétaires corrigés des variations conjoncturelles. Nous construisons notre analyse et nos estimations à partir de modèles économétriques descendants. Nous aurons une estimation de l'inflation mesurée par l'IPC (j'ai remplacé Rob comme analyste de l'inflation mesurée par l'IPC en 1981 aux Finances), ce qui aura une incidence importante sur la production d'autres estimations (comme les prestations de la SV). Je dis cela parce que nous aurons une estimation de l'inflation mesurée par l'IPC global, mais sans tenir compte de l'alimentation, des vêtements et du logement, entre autres. Les modèles descendants ne s'inspirent pas des modèles ascendants. Nous acceptons la définition de l'IPC (depuis les champs d'observation jusqu'aux pondérations, etc.).

Dans les environnements financiers du secteur public, comme pour l'établissement des coûts de nouvelles acquisitions, les modèles descendants de rapports entre coûts et estimations peuvent fournir des critères de raisonnabilité très utiles. À ce propos, nous pouvons comprendre pourquoi le MDN utilise un modèle ascendant (c.-à-d. des estimations pour chacune des composantes des coûts d'exploitation et de soutien pour en venir à une estimation des coûts d'exploitation et de soutien) et ensuite, peut-être un modèle descendant pour les critères de raisonnabilité. À notre bureau (qui compte entre 12 et 15 personnes), nous utilisons le plus souvent des modèles descendants pour fournir un soutien analytique aux députés qui demandent des comptes au gouvernement.

Dan, si vous voulez examiner les critères de raisonnabilité (champs d'observation, exactitude éventuelle, etc.), des estimations de coûts des F35 du DPB, vous voudrez probablement utiliser les données historiques concernant les CF18 – créer une référence, tirer des conclusions et faire des ajustements d'échelle pour les F35.

Je vous prie de m'excuser pour la longueur de ce courriel et pour mes digressions. Cela a été pour moi un honneur que de travailler avec vous trois durant ma carrière de fonctionnaire.

Kevin