

## 2.7 POLITIQUES DE RECHERCHE

- 2.7.a) 1. Des programmes et des projets sont lancés suite à des demandes spécifiques d'une direction ou, au niveau interne, à une évaluation documentée des besoins prévisibles. La sélection se fait à partir d'une étude effectuée par la direction dans le cadre des procédures de planification et de prévision du Ministère. Le contrôle s'effectue par une vérification technique et financière.
2. Les priorités des programmes ou des projets sont fixées en examinant l'urgence de certains articles avec les directions concernées et en établissant la priorité relative de chacun d'eux. Les priorités sont établies selon un ordre numérique et appliquées d'après les fonds et la main-d'œuvre disponibles.
3. Des lignes directrices sont établies pour planifier et contrôler certains programmes et projets. La ligne de conduite à suivre dépend de l'étendue du projet. Dans le cas des petits projets, la mise en œuvre pourra être entièrement manuelle, alors qu'on pourra avoir recours à l'ordinateur pour les projets plus importants. Le projet du Système de contrôle intégré des communications de la Direction des télécommunications et de l'électronique de l'Administration des transports aériens en est un exemple.
4. D'après la politique «Faire ou acheter», les administrations et le C.D.T. ont eu recours dans une grande mesure à des services d'experts-conseils de l'extérieur. Il s'agit de déterminer si l'on ne dépasse pas la mesure dans le cas de l'adjudication de contrats pour une grande partie de l'activité de recherche. L'adjudication de contrats à l'extérieur s'est en grande partie effectuée dans le domaine des sciences humaines et il s'ensuivit, comme principale répercussion, la prolifération de sociétés d'experts-conseils dont la tâche principale semble consister à préparer des études parrainées par le gouvernement. On n'améliore certes pas ainsi les possibilités scientifiques et de recherche au Canada. Dans le domaine des sciences physiques, les laboratoires et les scientifiques requis par les administrations pour remplir leurs fonctions contractuelles sont souvent les mieux placés pour effectuer les recherches, si bien que l'adjudication de contrats de recherche à l'extérieur n'est plus pratique. Il y a bien sûr la question à savoir pendant combien de temps un scientifique, même un scientifique du gouvernement, peut se tenir au fait, sans effectuer de lui-même certaines des recherches. Non pas que Transports ne se conforme à la politique «faire ou acheter». Cependant, il se peut qu'une application à tort et à travers de cette politique aie des effets néfastes.
5. Au cours des dernières années, la politique «faire ou acheter» a été pour ainsi dire acceptée par tous et, tel qu'il était susmentionné, il faudrait peut-être en examiner plus en détail certaines répercussions. Les programmes de recherche universitaires ont été décrits dans la section portant sur les rapports avec les universités, pour ce qui est de la recherche financée par une subvention ou un mécanisme de contribution. En outre, il va de soi qu'on demande souvent aux universités d'effectuer de la recherche par contrat et ainsi, ces dernières sont considérées comme d'autres organisations engagées à forfait. La recherche au niveau du secteur privé est confié par contrat, conformément aux procédures gouvernementales normales qui comportent entre autres la préparation de documents de travail, les appels d'offres et l'adjudication de contrats. Il y a naturellement d'autres programmes ministériels, comme le PAIT, qui sont souvent utilisés dans ces cas.
6. Le problème de réévaluation des priorités de recherche a été discuté sous la rubrique évaluation de l'efficacité opérationnelle.
7. Parmi toutes les fonctions à l'origine assignées au Centre de développement des transports, celle qui s'est avérée la plus complexe fut la réunion systématique d'informations en matière de recherche sur les transports et leur diffusion aux personnes intéressées. Le fait que vingt composantes de Transports Canada effectuent des travaux de recherche et de développement et autres travaux scientifiques a compliqué le problème. La grande partie du travail scientifique et technique effectué par le Ministère est confidentielle et ne peut pas de ce fait être transmise hors des limites établies. On aborde le problème de plusieurs façons. De temps à autre, le C.D.T. a préparé un bilan des travaux de recherche et de développement au sein du Ministère lui-même (semblable à ce qui est indiqué en 2.9). Les résultats des enquêtes ont été communiqués à diverses composantes de Transports Canada de façon à les mettre au courant de la recherche exécutée par d'autres unités. Cette catégorie comprend à la fois du matériel confidentiel et accessible. Malheureusement, il n'y a pas de système permanent pour ces rapports, si bien