

# Rapport d'évaluation

**Évaluation du programme  
Pilotage d'aéronefs (902.06)  
conduisant à une attestation  
d'études collégiales (AEC)**

**au Collège d'enseignement supérieur de pilotes  
d'aéronefs (AÉROTAXI-CESPA)**

*Décembre 1998*

---

*Commission d'évaluation de l'enseignement collégial*

Québec 

## Introduction

L'évaluation du programme *Pilotage d'aéronefs (902.06)* conduisant à l'attestation d'études collégiales (AEC) au Collège d'enseignement supérieur de pilotes d'aéronefs (CESPA) s'inscrit dans le cadre de l'évaluation, par la Commission d'évaluation de l'enseignement collégial, de programmes d'AEC offerts par les établissements privés non subventionnés.

La démarche d'évaluation s'est effectuée conformément aux modalités exposées dans le *Guide spécifique* de la Commission<sup>1</sup>. Le rapport d'autoévaluation du Collège d'enseignement supérieur de pilotes d'aéronefs, dûment adopté par son Conseil d'administration, a été transmis à la Commission le 22 décembre 1997. Un comité de spécialistes, présidé par un commissaire, a analysé ce rapport puis a effectué une visite à l'établissement le 2 avril 1998<sup>2</sup>. À cette occasion, il a pu rencontrer la Direction de l'établissement, y compris les personnes ayant participé à la réalisation de l'autoévaluation, des instructeurs<sup>3</sup>, des enseignants, des élèves et des diplômés. Cette visite a permis un examen complémentaire des principaux aspects de la mise en œuvre du programme.

Le présent rapport contient une présentation des principales caractéristiques du Collège d'enseignement supérieur de pilotes d'aéronefs et du programme évalué ainsi qu'une brève description du processus d'autoévaluation retenu par l'établissement. La Commission expose ensuite, critère par critère, les conclusions auxquelles elle en est arrivée après l'analyse du rapport d'autoévaluation et la prise en compte de l'information recueillie au cours de la visite à l'établissement. Comme cela est précisé dans le *Guide spécifique*, les critères retenus pour cette évaluation sont : la pertinence du programme, sa cohérence, la valeur des méthodes pédagogiques et de l'encadrement des élèves, l'adéquation des ressources, l'efficacité du programme et la qualité de sa gestion. Le rapport se termine par une appréciation globale de la mise en œuvre du programme.

- 
1. COMMISSION D'ÉVALUATION DE L'ENSEIGNEMENT COLLÉGIAL, *Guide spécifique pour l'évaluation de programmes d'études – Les programmes d'études des établissements privés non subventionnés conduisant à l'attestation d'études collégiales (AEC)*, Québec, mars 1997, 23 p.
  2. Outre le commissaire, M. Louis Roy, qui en assumait la présidence, le comité était composé de : M. Robert Benoît, ex-directeur de l'éducation des adultes au Cégep Saint-Jean-sur-Richelieu; M. Serge Boucher, conseiller pédagogique et chef instructeur-avion, Centre québécois de formation aéronautique du Cégep de Chicoutimi; M. Jean Langevin, directeur administratif, Division Club Challenger, Bombardier inc. M<sup>me</sup> Alice Dignard, coordonnatrice de projet à la Commission, y agissait à titre de secrétaire.
  3. Dans le présent document, le genre masculin désigne, lorsque le contexte s'y prête, aussi bien les femmes que les hommes.

## **Principales caractéristiques de l'établissement et du programme**

### **L'établissement**

Le Collège d'enseignement supérieur de pilotes d'aéronefs (CESPA), une division d'Aérotaxi, a été fondé en 1993. Il s'agit d'un établissement privé non subventionné par le ministère de l'Éducation. Ses locaux sont situés sur l'aéroport de Saint-Hubert pour la formation en pilotage d'avions et sur l'aéroport de Beloeil pour la formation en pilotage d'hélicoptères.

Au cours de l'année 1997, année où l'évaluation a été réalisée, le Collège offrait un programme conduisant à une attestation d'études collégiales, soit *Pilotage d'aéronefs(902.06)*. Ce programme comprenait les quatre options suivantes : Pilotage d'avions multimoteurs aux instruments, Pilotage d'hydravions, Instructeur de vol et Pilotage d'hélicoptères. L'établissement donne également une formation privée en pilotage de type «aéroclub».

En plus du Conseil d'administration formé de cinq personnes, la structure organisationnelle comprend le directeur du collège, le chef instructeur, les instructeurs et les enseignants ainsi qu'un secrétariat et un registrariat assurant les services aux étudiants. Plus spécifiquement, une équipe de seize instructeurs et enseignants, dont treize sont à temps plein, dispensait la totalité des cours du programme évalué.

### **Le programme**

Le programme d'AEC *Pilotage d'aéronefs(902.06)* donné par le Collège d'enseignement supérieur de pilotes d'aéronefs depuis 1993 a été remplacé en 1998 par le nouveau programme *Pilotage d'aéronefs (EWA.06)* défini par compétences et formulé par objectifs et standards.

Selon les *Cahiers de l'enseignement collégial*, le programme *Pilotage d'aéronefs (902.06)* vise à préparer les candidats à exercer les tâches inhérentes au pilotage d'un avion ou d'un hélicoptère. Il permet d'acquérir les connaissances et les habiletés nécessaires à l'exercice de la fonction de pilote tant aux plans local et national qu'au plan international.

Pour être admis au programme *Pilotage d'aéronefs (902.06)*, le candidat doit avoir réussi les préalables du secondaire (Mathématiques 064-436, Physique 054-534, Anglais 134-514). Les

candidats intéressés par le nouveau programme *Pilotage d'aéronefs (EWA.06)* doivent en outre avoir obtenu la licence de pilote privé délivrée par Transports Canada incluant cent heures de vol.

Selon l'option choisie par l'élève, le programme *Pilotage d'aéronefs (902.06)* comprend de 42 2/3 à 55 2/3 unités. Il se compose de trois sessions qui se déroulent sur une période de 54 semaines avec un minimum de 963 à 1130 heures de théorie et de 200 à 253 heures de vol. Le nouveau programme *Pilotage d'aéronefs (EWA.06)* comprend de 28 2/3 à 34 2/3 unités selon l'option choisie (Avions multimoteurs, Hydravions, Instructeurs de vol et Hélicoptères). Il comprend quatre sessions qui se déroulent sur 60 semaines avec une durée totale variant de 750 à 885 heures-contact. La diminution du nombre d'unités, et en conséquence du nombre d'heures de théorie et de pratique, s'explique par le fait que la formation permettant d'obtenir la licence de pilote privé est, depuis 1998, un préalable au programme.

Le Collège offre la formation aux anglophones et aux francophones. Il forme annuellement trois groupes d'élèves (quinze étudiants par cohorte) débutant respectivement en janvier, en mai et en septembre. Le tableau suivant montre l'évolution de l'effectif étudiant depuis la mise en œuvre du programme d'AEC. De 1993 à 1995, le nombre annuel d'étudiants inscrits à temps complet au programme collégial a progressé pour atteindre un sommet de 76 étudiants en 1995. En 1996, ce nombre a diminué à 64 élèves, à 67 élèves en 1997 et à 15 élèves en 1998. Le Collège explique cette baisse par la mise en place des nouvelles conditions régissant l'aide financière aux études.

<b>Option</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>Total</b>
Avions multimoteurs	15	34	52	46	43	13	203
Instructeur de vol	9	8	8	7	9	0	41
Hélicoptères	0	8	13	9	15	2	47
Hydravions	6	9	3	2	0	0	20
<b>TOTAL :</b>	<b>30</b>	<b>59</b>	<b>76</b>	<b>64</b>	<b>67</b>	<b>15</b>	<b>311*</b>

\* Certains élèves sont inscrits à plus d'une option (exemple : Avions multimoteurs et Instructeur de vol).

Les élèves inscrits au programme d'AEC proviennent majoritairement de la région de Montréal. Selon les données du CESPA, 50 % des élèves sont issus du secteur collégial; 30 % ont complété le cours secondaire; et 10 % ont une formation universitaire.

## **Évaluation du programme**

### **La démarche institutionnelle d'évaluation**

Le rapport d'autoévaluation a été préparé par la Direction de l'établissement. Une consultante externe a élaboré les questionnaires à l'intention des diplômés, des élèves ainsi que des instructeurs et enseignants. Elle a également assumé l'étape de l'analyse des résultats.

L'évaluation porte sur le programme *Pilotage d'aéronefs (902.06)* qui ne sera plus donné. Lorsqu'il s'avérera opportun, le présent rapport fera état des changements apportés à la formation.

Les instructeurs et les enseignants rencontrés n'ont pas pris connaissance du rapport d'autoévaluation, ni discuté de son contenu. Leur expertise aurait certainement contribué à mieux cerner certaines questions abordées dans le rapport.

Par ailleurs, la Commission souligne l'intérêt de la contribution des étudiants, des diplômés, des instructeurs et des enseignants qui ont participé aux rencontres avec les membres du comité visiteur de la Commission. Ces rencontres ont permis d'approfondir les principaux aspects du rapport d'autoévaluation.

### **La mise en œuvre du programme**

Pour chacun des critères retenus, la Commission fait ses principales constatations, souligne les points forts du programme et formule, le cas échéant, des commentaires, des invitations, des suggestions ou des recommandations susceptibles de contribuer à l'amélioration de l'un ou l'autre aspect de sa mise en œuvre.

### **La pertinence du programme**

Le premier critère vise à s'assurer que les objectifs et le contenu du programme répondent de manière satisfaisante aux besoins du marché du travail et aux attentes des élèves.

Le CESPA a effectué quelques démarches afin de développer des relations formelles avec les employeurs sans toutefois obtenir les résultats souhaités. La Direction du Collège désire développer davantage ses liens avec l'industrie et son «plan d'action 98» prévoit la mise en place d'un réseau

d'échanges avec les employeurs et la mise à jour des critères d'embauche demandés par les compagnies aériennes. La Commission l'invite à donner suite à cette intention et à multiplier ses contacts avec le monde du travail, par exemple, en ayant recours à des personnes ressources du milieu pour dispenser certains éléments spécifiques de la formation. Le projet de stage pourrait également permettre un rapprochement avec le milieu du travail.

L'un des buts du programme est de préparer l'élève aux examens de Transports Canada qu'il doit réussir pour obtenir la licence de pilote professionnel et les différentes qualifications. Les diplômés, les élèves, les instructeurs et les enseignants rencontrés estiment que la formation répond bien aux besoins du marché du travail et satisfait aux exigences réglementaires. Cependant, actuellement, les grandes compagnies aériennes n'embauchent pratiquement pas de finissants puisqu'elles exigent un nombre important d'heures de vol. La situation pourrait changer advenant une augmentation de la demande de pilotes, ce que prévoient les études de marché recensées par le Collège.

Lors de la visite, la Direction du Collège a précisé qu'une fois par année, elle contactait ses diplômés pour connaître leur situation d'emploi. Toutefois, les données recueillies par le Collège ne permettent pas d'établir avec fiabilité le taux de placement des diplômés. En conséquence, la Commission *suggère* au Collège de systématiser davantage son mécanisme de suivi et de relance de ses diplômés.

### **La cohérence du programme**

La cohérence du programme est examinée sous l'angle de trois sous-critères : la contribution des cours à la réalisation des objectifs du programme; l'articulation et la séquence des cours; la charge de travail exigée des élèves.

L'organisation pédagogique du programme *Pilotage d'aéronefs (902.06)* ne permettait pas d'assurer correctement l'atteinte des objectifs de ce programme. En effet, le rapport d'autoévaluation mentionne des problèmes liés à l'organisation de la formation, à la progression des apprentissages ainsi qu'à l'éparpillement et la redondance des contenus. Selon la Direction du Collège, le nouveau programme défini par compétences et formulé par objectifs et standards a contribué à résoudre ces problèmes, notamment le problème de redondance des contenus d'un cours à l'autre. Le fait que la formation théorique soit donnée par un seul enseignant pour un même groupe a aussi contribué à accroître la cohérence du programme. Les cours étant maintenant donnés l'un à la suite de l'autre tout au long de la durée du programme, des rappels périodiques des notions vues

antérieurement doivent donc être effectués régulièrement par l'enseignant. Il est en effet nécessaire dans ce type de programme de se soucier constamment de bien intégrer les savoirs. Le Collège devra donc veiller à ce que son choix pédagogique de donner les cours en succession ne compromette pas le développement des compétences qui constituent les objectifs du programme, ce développement nécessitant une forte intégration des activités pédagogiques. En conséquence, la Commission *suggère* au Collège d'évaluer, en considérant l'opinion des enseignants, des instructeurs et des élèves, l'impact de l'approche pédagogique retenue et sa capacité d'assurer l'intégration des contenus.

Le programme *Pilotage d'aéronefs (902.06)* comprend, pour la formation de pilotes professionnels, un tronc commun suivi à la première et à la deuxième sessions. À la troisième session, l'élève poursuit ses cours en fonction de l'option choisie. La formation de pilotes d'hélicoptères a son propre logigramme de cours.

Les élèves ont soulevé certains problèmes concernant la période de temps écoulé entre l'instruction préparatoire au vol et la réalisation du vol lui-même. La Direction estime que l'organisation du nouveau programme ainsi que les nouvelles procédures mises en place sont en voie de régler ces difficultés.

Concernant la charge de travail, les élèves consultés par le Collège ont estimé consacrer en moyenne 8.6 heures de travail personnel par semaine pour le programme évalué (902.06) qui comprenait 25 heures de théorie par semaine. Cela est nettement inférieur à la charge de travail prévue. Les élèves rencontrés par la Commission ont, pour leur part, estimé entre dix à douze heures le nombre d'heures de travail personnel accomplies par semaine pour le nouveau programme, qui ne comprend plus que quinze heures de théorie par semaine. La Commission *suggère* au Collège de prendre les moyens pour vérifier la charge de travail réelle des élèves et de s'assurer qu'elle corresponde globalement à celle requise par le programme.

### **La valeur des méthodes pédagogiques et de l'encadrement des élèves**

Trois sous-critères permettent d'apprécier la valeur des méthodes pédagogiques et de l'encadrement des élèves : l'adéquation des méthodes pédagogiques et leur adaptation aux caractéristiques des élèves; les services de conseil, de soutien et de suivi, les mesures de dépistage ainsi que les mesures d'accueil et d'intégration permettant d'améliorer la réussite des élèves; la disponibilité des professeurs.

Les méthodes pédagogiques utilisées sont adéquates. Il s'agit de l'enseignement magistral, des visites d'usine et des laboratoires. Pour le vol lui-même, la démarche pédagogique est basée sur le modèle de Transports Canada soit «démonstration–application surveillée–pratique» et il existe une progression dans la complexité des vols. Les élèves rencontrés ont mentionné leur grande satisfaction quant à la préparation des cours par les enseignants. La Direction du Collège envisage la mise en place d'un stage. Les élèves rencontrés se sont déclarés tout à fait favorables à ce projet.

Les services de conseil et les mesures d'aide à l'apprentissage sont du ressort des enseignants et des instructeurs. Lorsqu'un élève éprouve des problèmes d'apprentissage, on met en place des mesures pour favoriser sa réussite tel que le recours à un instructeur plus expérimenté ou le changement d'instructeur. Les relations entre l'instructeur et l'élève sont personnalisées et le personnel de direction accorde beaucoup d'importance au suivi des élèves.

Les élèves et les diplômés rencontrés disent apprécier la disponibilité des enseignants et des instructeurs. Les résultats des sondages auprès des élèves et des diplômés vont dans le même sens.

### **L'adéquation des ressources**

Quatre sous-critères sont retenus pour apprécier l'adéquation des ressources : le nombre et les qualifications des professeurs; le nombre et les qualifications du personnel professionnel et technique; les procédures ou les mesures prises pour l'évaluation et le perfectionnement des professeurs; les ressources matérielles affectées au programme.

Les enseignants et les instructeurs forment actuellement un groupe stable. Il faut souligner l'esprit d'équipe et l'enthousiasme que soulèvent chez eux les changements apportés au programme. Les instructeurs sont tous qualifiés (classes I, II ou III) selon les dispositions réglementaires en vigueur dans le domaine de l'aviation. Les élèves, les diplômés et les instructeurs rencontrés ont souligné la qualité du travail accompli par le personnel technique et d'entretien des aéronefs.

Plusieurs enseignants dispensaient les cours théoriques du programme *Pilotage d'aéronefs(902.06)* et, selon l'information présentée dans le rapport du Collège, certains étaient qualifiés de façon minimale. Cependant, depuis la mise en place du nouveau programme, tous les cours théoriques de la formation de pilote professionnel sont maintenant dispensés par le même enseignant. Contrairement aux instructeurs de vol, pour lesquels il existe un plan de perfectionnement, le perfectionnement des enseignants dispensant les cours théoriques est laissé à leur propre initiative. La Commission

*suggère* au Collège de tenir compte des besoins de perfectionnement pour les enseignants des cours théoriques. Étant donné la polyvalence requise chez ces enseignants, la politique en matière de formation du personnel du Collège devrait couvrir autant les aspects pédagogiques que disciplinaires.

D'autre part, la Direction fournit un soutien important pour tout le matériel pédagogique nécessaire à la préparation et à l'offre des cours théoriques et pratiques : modèle de plan de cours, fiche d'envolée et autres outils de suivi de la progression de l'élève. Le développement de documents standardisés favorise la qualité et l'équivalence de la formation ainsi qu'une meilleure coordination des activités pédagogiques.

Le Collège procède à l'évaluation de chacun des cours. Pour ce faire, il demande aux élèves de compléter, à la fin de chaque cours, une fiche d'évaluation de la formation. La Direction en fait une analyse et, au besoin, rencontre l'enseignant.

Malgré les problèmes soulevés dans le rapport d'autoévaluation concernant les ressources matérielles (locaux et flotte d'avions), les élèves, les diplômés et les instructeurs rencontrés se sont dits très satisfaits de la disponibilité et de la qualité de la flotte d'avions. Selon le Collège, la prolongation du programme et la réduction du nombre d'heures de vol a eu pour effet de favoriser une meilleure utilisation des équipements.

Le Collège dispose d'une vidéothèque administrée par le secrétariat ainsi que d'une bibliothèque. Toutefois, la documentation écrite est insuffisante. La Commission *suggère* au Collège de prendre les moyens pour rendre accessible aux élèves la documentation pertinente au domaine de formation. Le Collège pourrait examiner la possibilité de convenir d'une entente de service avec, par exemple, le centre de documentation spécialisé de l'École Nationale d'Aérotechnique (ÉNA) située à proximité.

## **L'efficacité du programme**

Quatre sous-critères permettent d'apprécier l'efficacité du programme : les mesures de recrutement et de sélection; la capacité des modes et instruments d'évaluation à vérifier l'atteinte des objectifs des cours et du programme; les taux de réussite des cours; les taux de diplomation.

Les mesures de recrutement et de sélection des candidats sont adéquates et adaptées au domaine de formation. Le Collège d'enseignement supérieur de pilotes d'aéronefs utilise divers moyens pour faire connaître son programme tels que les médias écrits et radiophoniques. La Direction de l'établissement organise également une journée «portes ouvertes» avant le début de chaque programme. Les candidats dont les dossiers répondent aux conditions d'admission ministérielles et qui possèdent les préalables demandés par le Collège sont convoqués à une journée d'examen et à une entrevue.

Depuis la mise en place du nouveau programme *Pilotage d'aéronefs (EWA.06)* et, par conséquent, de l'application des nouveaux préalables concernant la détention d'une licence de pilote privé et de cent heures de vol, les instructeurs et les enseignants estiment que la clientèle est plus motivée, mieux préparée et a la capacité de réussir le programme.

La Direction a élaboré un modèle de plan de cours. À partir de ce modèle, les enseignants ont rédigé un plan de cours unique pour chacun des cours théoriques et ceci en conformité avec la Politique institutionnelle d'évaluation des apprentissages. Ils ont été par la suite approuvés par la Direction. Les instruments d'évaluation sont développés par les professeurs mais, dans un souci d'amélioration continue et d'équivalence, le Collège souhaite mettre en place une banque de données à partir de laquelle il sera possible de créer un examen final. La mise à jour de cette banque sera assurée par les professeurs et la Direction.

La Commission a par ailleurs vérifié la capacité des moyens d'évaluation des apprentissages utilisés à mesurer adéquatement et équitablement l'atteinte des objectifs visés. À cette fin, elle a analysé le plan de cours et les outils d'évaluation du cours *Théorie de vol I* (280-312-91) et du cours *Réglementation et conduite du vol IFR* (280-652-91). Cette analyse a permis de constater que les deux plans de cours énoncent les objectifs pertinents et que la matière couverte permet d'atteindre les objectifs visés. Toutefois, ces cours pourraient être mieux planifiés au niveau des contenus (structure et séquence) et les objectifs mis en lien avec les éléments de chacun des cours.

En ce qui concerne plus spécifiquement les pratiques d'évaluation du cours *Théorie de vol I*, elles permettent d'évaluer les aspects importants du cours et mesurent adéquatement l'atteinte des objectifs visés. La note de passage témoigne de l'atteinte de ces objectifs. Cependant, les pratiques d'évaluation sont peu variées se limitant à des questions à choix multiples. De plus, la pondération accordée à chaque question dans les instruments d'évaluation et la pondération relative aux activités de laboratoires devraient être précisées. Les instruments d'évaluation du cours *Réglementation et conduite du vol IFR* sont adéquats et suffisamment variés. Ils permettent de mesurer adéquatement l'atteinte des objectifs visés et la note de passage témoigne vraiment de l'atteinte de ces objectifs. Néanmoins, il y aurait lieu de préciser pour chaque évaluation les contenus qui seront évalués ainsi que les modalités (échancier).

Le taux de réussite des cours est excellent. Toutefois, les taux de diplomation ne traduisent pas toujours cette réalité. Le Collège affirme qu'après avoir obtenu leur licence de pilote professionnel, plusieurs finissants ne complètent pas le programme. Selon le rapport, pour l'ancien programme, le taux de diplomation était de 45 % pour le groupe A de septembre 1994, de 64 % pour le groupe B de janvier 1995 et de 100 % pour le groupe C de septembre 1995. Cependant, ces pourcentages sont basés sur des données qui ne présentent pas toutes les caractéristiques permettant une interprétation fiable. La Commission *suggère* donc au Collège de mettre en place un système de gestion permettant de fournir des données statistiques précises sur le cheminement des élèves.

### **La gestion du programme**

Le dernier critère permet de déterminer si les structures, le partage des responsabilités et la qualité des communications favorisent le fonctionnement intégré du programme; il permet également d'apprécier la qualité de l'information donnée aux élèves sur le contenu et les exigences du programme.

Dans le nouveau programme offert par le Collège d'enseignement supérieur de pilotes d'aéronefs, deux enseignants assurent la partie théorique et les instructeurs dispensent la formation pratique et certains cours reliés aux options. Tous témoignent d'un excellent esprit de concertation et d'une grande motivation. Ils ont l'appui de la Direction qui, selon eux, réagit rapidement à leurs demandes. Les rencontres entre les instructeurs sont fréquentes et elles permettent d'assurer un encadrement et un suivi de la formation pratique. Récemment, le Collège a déployé des efforts pour se doter d'une organisation pédagogique efficace. À cette fin, il organise des réunions qui donnent aux enseignants et aux instructeurs la possibilité d'échanger sur les différents aspects du programme.

Ceux-ci apprécient cette nouvelle approche participative. La Commission encourage le Collège à poursuivre la mise en place de ces mesures qui favorisent la concertation et la participation de son personnel enseignant.

La Commission souligne les efforts réalisés par le Collège afin de corriger les lacunes de la mise en œuvre du précédent programme, lacunes qu'il a lui-même identifiées dans son rapport d'autoévaluation. Comme il a été possible de le constater, ces changements ont conduit à la mise en œuvre du nouveau programme *Pilotage d'aéronefs (EWA.06)*. Compte tenu des lacunes importantes que comportait l'ancien programme et considérant qu'il est trop tôt pour juger des améliorations introduites par le nouveau programme,

*la Commission recommande au Collège d'enseignement supérieur de pilotes d'aéronefs d'assurer une gestion pédagogique rigoureuse de son nouveau programme et de procéder à son évaluation, une fois son implantation terminée, en s'assurant la participation des enseignants, des instructeurs et des élèves.*

Les élèves sont pour leur part bien informés des contraintes liées à la profession de pilote, du contenu et des exigences du programme. Au moment de leur inscription et de leur intégration, ils reçoivent plusieurs documents dont le *Guide de l'étudiant – Règlement du Collège et informations générales*. Le Collège dispose également d'un cadre réglementaire adapté aux contraintes d'une formation en pilotage d'aéronefs.

## Conclusion

Au terme de son évaluation, la Commission en arrive à la conclusion que la mise en œuvre du programme d'AEC *Pilotage d'aéronefs (902.06)* par le Collège d'enseignement supérieur de pilotes d'aéronefs présentait des lacunes importantes. Cependant, ces lacunes sont en voie d'être corrigées par la mise en place du nouveau programme *Pilotage d'aéronefs (EWA.06)*.

Dans l'ensemble, le nouveau programme devrait bien préparer les élèves à accomplir les tâches qui leur seront confiées à titre de pilote professionnel sur le marché du travail. Les services de conseil et les mesures d'aide assurés par la disponibilité des enseignants et des instructeurs, l'accessibilité et la qualité de la flotte d'aéronefs et l'introduction de mesures de recrutement mieux adaptées en constituent les points positifs.

Puisqu'il s'agit de la mise en œuvre d'un nouveau programme, la Commission a recommandé au Collège d'enseignement supérieur de pilotes d'aéronefs d'en assurer une gestion pédagogique rigoureuse et de procéder à son évaluation au terme de son implantation.

La Commission formule également au Collège des suggestions susceptibles d'améliorer d'autres aspects du programme. Elles concernent principalement le suivi des diplômés, l'approche pédagogique, les heures de travail personnel accomplies par les élèves, le perfectionnement du personnel enseignant, l'accès à la documentation écrite ainsi que les données sur le cheminement des élèves.

## Les suites de l'évaluation

En réponse au rapport préliminaire d'évaluation du programme d'AEC en *Pilotage d'aéronefs* (902.06), le Collège d'enseignement supérieur de pilotes professionnels fait état d'actions réalisées, ou en cours de réalisation, dans le but d'améliorer la qualité de la mise en œuvre du nouveau programme (EWA.06). À ce titre, il faut souligner :

- la modification des tâches du directeur pédagogique afin d'assurer une gestion pédagogique plus rigoureuse;
- la mise en place d'une base de données ainsi que d'un système de cueillette d'information permettant un meilleur suivi des élèves et des diplômés;
- la vérification de la charge de travail personnel des élèves et la mise en place d'un suivi par les enseignants.

Le Collège envisage également d'entreprendre des démarches auprès de l'École Nationale d'Aérotechnique afin de rendre accessible aux élèves la documentation pertinente au domaine de formation. Il a également l'intention d'examiner les avenues permettant aux élèves de réaliser un stage en milieu de travail.

La Commission demande au Collège de procéder à l'autoévaluation de la mise en œuvre de son nouveau programme *Pilotage d'aéronefs* (EWA.06) et de lui transmettre, en temps opportun, un rapport d'autoévaluation.

La Commission d'évaluation de l'enseignement collégial

Jacques L'Écuyer, président