



RAPPORT D'ÉVALUATION

Version définitive

Approche préalable à l'évaluation de l'efficacité du système d'assurance qualité

d'Air Richelieu

Octobre 2019

Table des matières

Introduction	1
1. Principales caractéristiques de l'établissement et du programme	3
2. La démarche d'autoévaluation de l'établissement	5
3. Évaluation du programme	7
3.1 La pertinence du programme	7
3.2 La cohérence du programme	8
3.3 La valeur des méthodes pédagogiques et de l'encadrement des étudiants	9
3.4 L'adéquation des ressources humaines, matérielles et financières	10
3.5 L'efficacité du programme (comprenant l'efficacité de l'application de la PIEA)	11
3.6 La qualité de la gestion du programme (comprenant la conformité de l'application de la PIEA)	13
3.7 Conclusion sur le programme et l'application de la PIEA	15
4. Évaluation de l'application de la Politique institutionnelle d'évaluation des programmes	16
4.1 Évaluation de la conformité de l'application de la PIEP	16
4.2 Évaluation de l'efficacité de l'application de la PIEP	17
5. Plan d'action — suites prévues à l'autoévaluation du programme et de l'application de la PIEA et de la PIEP	18
Conclusion	19
Les suites de l'évaluation	20

Introduction

En prévision de l'évaluation de l'efficacité des systèmes d'assurance qualité, la Commission d'évaluation de l'enseignement collégial demande aux nouveaux établissements et à ceux qui n'ont pas complété l'évaluation de l'ensemble des composantes d'assurance qualité prévues à la réglementation, d'évaluer un programme et l'application de leur Politique institutionnelle d'évaluation des apprentissages (PIEA) ainsi que l'application de leur Politique institutionnelle d'évaluation des programmes (PIEP). Les attentes de la Commission sont définies dans un *Cadre de référence*¹. L'évaluation du programme *Pilote professionnel, avion, multimoteur, IFR* (EWA.00), de même que de l'application de la PIEA et de la PIEP d'Air Richelieu s'inscrit dans le cadre de cette approche.

À cet effet, le rapport d'autoévaluation d'Air Richelieu a été reçu par la Commission le 1^{er} décembre 2017. Un comité présidé par une commissaire l'a analysé puis a effectué une visite à l'établissement les 15 et 16 mai 2018². À cette occasion, le comité a rencontré la direction de l'établissement, le comité d'encadrement, les personnes ayant travaillé à l'autoévaluation ainsi que des instructeurs³ et des étudiants. Cette visite a permis un examen complémentaire des principaux aspects de la mise en œuvre du programme *Pilote professionnel, avion, multimoteur, IFR* ainsi que de l'application de la PIEA et de l'application de la PIEP.

Le présent rapport expose les conclusions de la Commission, après que celle-ci ait analysé le rapport d'autoévaluation et recueilli de l'information supplémentaire lors de la visite. À la suite d'une brève présentation des principales caractéristiques d'Air Richelieu et du programme évalué, ce rapport présente d'abord les observations de la Commission sur la démarche d'évaluation suivie par l'établissement, puis le jugement porté par la Commission sur le programme lui-même à partir des critères retenus. Ces critères sont la pertinence du programme, sa cohérence, la valeur des méthodes pédagogiques et de l'encadrement des étudiants, l'adéquation des ressources humaines, matérielles et financières, l'efficacité du programme et la qualité de la gestion du programme. Au travers de ces deux derniers critères, la Commission pose également un jugement quant à l'application de la PIEA, selon les critères d'efficacité et de conformité. Par la suite, le rapport expose, toujours au regard

-
1. Commission d'évaluation de l'enseignement collégial. *Approche préalable. Évaluation de l'efficacité des systèmes d'assurance qualité des nouveaux collèges. Orientations et cadre de référence*. Août 2015. 29 pages.
 2. Outre la commissaire, M^{me} Joanne Munn, qui en assumait la présidence, le comité était composé de : M. Michel Deguire, directeur des études, Académie de l'Entrepreneurship, M^{me} Chantale Fortin, directrice adjointe, Encadrement scolaire et formation continue, Cégep du Vieux-Montréal, et M. Stéphane Gill, professeur, Cégep d'Ahuntsic. Le comité était assisté de M. Sylvain Parent, agent de recherche de la Commission, qui 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.

des critères d'efficacité et de conformité, le jugement porté par la Commission quant à l'application de la PIEP. Enfin, il traite du plan d'action, c'est-à-dire du suivi que l'établissement compte apporter à son évaluation de programme, à l'évaluation de l'application de sa PIEA et à l'évaluation de l'application de sa PIEP.

La Commission formule, s'il y a lieu, des commentaires, des invitations, des suggestions et des recommandations susceptibles de contribuer à l'amélioration du programme ainsi que de l'application de la PIEA et de la PIEP.

1. Principales caractéristiques de l'établissement et du programme

L'Aéroclub de Montréal a été créé à la fin des années 1920. Localisé sur l'aérodrome de Cartierville, sur l'île de Montréal, pendant de nombreuses années, l'Aéroclub s'est installé à l'aéroport de Saint-Hubert en 1971. Connu sous le nom d'Air Richelieu depuis 1993, l'établissement forme plus d'une centaine de pilotes privés, professionnels et pilotes de ligne chaque année.

Air Richelieu est autorisé à offrir des programmes de formation conduisant à une attestation d'études collégiales (AEC), en tant que collège privé non subventionné, depuis 2014. Le Collège a d'abord offert le programme *Pilote professionnel, avion, multimoteur, IFR* (EWA.00), comportant 1140 heures d'enseignement. Il s'agit du programme qui a été évalué dans le cadre de la présente opération. En 2017, ce programme a été remplacé par deux nouveaux programmes : *Pilote de ligne, ATPL* (EWA.1A) et *Pilote professionnel avion, qualification IFR, annotation multimoteur* (EWA.1B), comportant respectivement 1320 et 1020 heures. La formation peut s'étendre jusqu'à 24 mois, compte tenu de sa dépendance aux conditions météorologiques nécessaires pour effectuer des envolées. Ces programmes sont définis en objectifs et en standards, et ils sont offerts en français et en anglais. La clientèle francophone représente environ 85 % du nombre total d'étudiants inscrits à Air Richelieu. Il faut également mentionner qu'environ 80 % des étudiants sont des étudiants internationaux.

Une caractéristique importante de ce domaine de formation est qu'il est également régi par une réglementation fédérale. Transports Canada est responsable du respect et de la mise à jour de cette réglementation. De ce fait, les écoles de pilotage sont régulièrement visitées et vérifiées par Transports Canada afin d'assurer leur conformité réglementaire. La réglementation vise la définition des contenus de cours et des séquences d'enseignement, la sécurité des vols et les qualifications des instructeurs, notamment.

Vingt-cinq instructeurs assurent la formation aux étudiants, soit quinze à temps plein et dix à temps partiel. Le Collège démarre habituellement cinq à six cohortes par année, selon la demande, certaines en avril et d'autres en septembre. Chaque cohorte compte un maximum de 18 étudiants. Au moment de la visite, 70 étudiants étaient inscrits dans les programmes d'AEC du Collège.

Sur le plan organisationnel, la gestion du Collège repose sur trois personnes. Le directeur des opérations s'assure de la bonne marche des opérations et du développement stratégique du Collège. Le chef instructeur de vol est garant de la qualité de l'enseignement en vol et de la sécurité des envolées. Le directeur des opérations et le chef instructeur de vol forment le conseil d'administration de l'établissement. Le directeur des études est

responsable des aspects pédagogiques et opérationnels des programmes d'études. Cette équipe de direction est notamment appuyée par une adjointe administrative, qui joue également le rôle de registraire, et un instructeur expert en contenu, dont le rôle est d'élaborer, de faire approuver, d'éprouver et de modifier les contenus de cours. Le Collège s'est également doté d'un comité d'encadrement composé du directeur des opérations, du chef instructeur de vol, du directeur des études et de deux instructeurs, dont l'expert en contenu. Ce comité a pour mandat de veiller à la qualité du programme d'études et à la qualité de l'évaluation des apprentissages des étudiants inscrits dans ce programme.

Pour ce qui est de ses politiques, le Collège a évalué l'application des versions qui étaient en vigueur au début de la démarche d'approche préalable, en avril 2017. Ces politiques avaient été jugées partiellement satisfaisantes par la Commission, en octobre 2016 pour la PIEA et en février 2017 pour la PIEP, principalement en raison de manquements au sujet des mécanismes d'autoévaluation et de révision des politiques. Au moment de la visite, de nouvelles versions des politiques étaient en vigueur. Ces nouvelles versions, adoptées par le conseil d'administration du Collège en juillet 2017, ont été jugées entièrement satisfaisantes par la Commission en février 2018.

2. La démarche d'autoévaluation de l'établissement

La démarche d'autoévaluation d'Air Richelieu aborde les trois volets d'évaluation demandés par la Commission, soit l'évaluation du programme *Pilote professionnel, avion, multimoteur, IFR* selon les six critères retenus par la Commission, l'évaluation de l'application de la PIEA et l'évaluation de l'application de la PIEP.

En avril 2017, le directeur des opérations a confié au directeur des études la responsabilité de la réalisation de la démarche dans son ensemble. Le directeur des études a constitué un comité d'évaluation, duquel il fait partie, comprenant également le directeur des opérations, le chef instructeur de vol, deux instructeurs (dont un expert en contenu) et un représentant de la profession. Ce comité a élaboré le devis et collaboré à la rédaction du rapport d'autoévaluation. En outre, le directeur des études a formé une équipe chargée de la collecte, de la compilation et de l'analyse des données, opérations qui ont eu lieu durant les mois d'octobre et de novembre 2017. Le rapport d'autoévaluation, incluant le plan d'action, a été finalisé, puis adopté par le conseil d'administration du Collège en novembre 2017, pour finalement être diffusé de manière restreinte par l'intermédiaire du réseau intranet du Collège.

Pour mener à bien son autoévaluation, le Collège s'est servi de données documentaires, statistiques et perceptuelles relatives aux trois premières cohortes du programme. Les documents recueillis comprennent un échantillon représentatif de plans de cours et d'évaluations finales de cours. Des documents spécifiques à la formation et exigés par Transports Canada (manuel d'exploitation, évaluations en vol et au sol des instructeurs) ont également été pris en compte. Les statistiques produites touchent toutes les dimensions importantes relatives à l'évaluation du programme (données sociodémographiques des étudiants admis, persévérance et rétention, effectifs, réussite et diplomation). Des données perceptuelles ont été obtenues spécifiquement pour l'évaluation du programme par l'intermédiaire d'entrevues réalisées auprès des responsables du Collège, de diplômés et d'un employeur. En outre, le Collège a utilisé les résultats de questionnaires passés systématiquement aux instructeurs et aux étudiants à la fin de chaque session. Cette première évaluation de programme a permis au Collège de mettre en lumière certaines améliorations à apporter à son système d'information, en ce qui concerne la collecte et la consultation des données sociodémographiques et perceptuelles. Le Collège a inscrit une action à cet effet dans son plan d'action et celle-ci est en cours de réalisation. La Commission encourage le Collège à donner suite à ces travaux.

Dans l'ensemble, la Commission est d'avis que les données utilisées par le Collège sont pertinentes et suffisantes pour examiner les différents aspects du programme, notamment ceux liés aux six critères d'évaluation, et pour examiner si l'application de la PIEA assure la justice et l'équité de l'évaluation des apprentissages. Le Collège a procédé à une analyse

objective des données qu'il a recueillies et ses conclusions découlent de l'analyse. La Commission note que cette analyse aurait parfois pu être approfondie. En ce qui concerne l'information recueillie auprès des employeurs, le Collège a eu recours à une collecte indirecte de données pour pallier le fait qu'un seul employeur a répondu au questionnaire leur étant destiné. De ce fait, il a pu réaliser les analyses requises, notamment au sujet de la pertinence du programme. En outre, les noms de certains étudiants et instructeurs étaient visibles sur quelques-uns des documents transmis par le Collège. Ce dernier gagnerait à mieux veiller à l'anonymat des informations utilisées aux fins de l'évaluation de programme.

En somme, la Commission considère que la démarche d'autoévaluation du Collège lui a permis de dresser un portrait complet du programme *Pilote professionnel, avion, multimoteur, IFR*. De plus, ce portrait traduit bien la réalité quant à la conformité et l'efficacité de l'application de sa PIEA et de sa PIEP.

3. Évaluation du programme

La Commission se prononce sur les résultats et les conclusions de l'établissement sur la qualité du programme évalué. Pour chacun des critères, la Commission fait ses principales constatations, note les points forts et souligne les points à améliorer par rapport à la mise en œuvre du programme.

Le programme évalué, *Pilote professionnel, avion, multimoteur, IFR*, a été remplacé par deux nouveaux programmes. Là où cela est pertinent, la Commission apporte des nuances afin de tenir compte de ce changement.

3.1 La pertinence du programme

L'évaluation de la pertinence a pour but d'examiner l'adéquation du programme aux besoins du marché du travail et aux attentes des étudiants ainsi que d'apprécier les mécanismes instaurés pour adapter de façon continue le programme à ces besoins.

Dans son rapport d'autoévaluation, le Collège explique que le programme *Pilote professionnel, avion, multimoteur, IFR* a été conçu et mis en place en fonction du modèle de recrutement des pilotes qui prévalait en 2014, en vertu duquel les diplômés du programme se dirigent vers de petites compagnies aériennes ou sont employés en tant qu'instructeurs de vol pendant un certain temps. En se basant sur les statistiques de placement de ses finissants, le Collège soutient que ce programme est pertinent et qu'il répond aux besoins du marché de l'époque. Toutefois, dès la mise en place du programme, les conditions du marché se sont mises à évoluer rapidement, avec l'apparition d'une pénurie mondiale de pilotes de ligne. Cette pénurie a amené certaines grandes compagnies aériennes à recruter directement auprès des finissants d'écoles de pilotage. Le Collège constate que les compétences développées par son programme ne répondent que partiellement à cette nouvelle demande et il conclut que le programme doit être revu ou remplacé.

Le Collège dispose de moyens informels pour recueillir de l'information auprès des employeurs, comme des rencontres lors d'événements regroupant les grands acteurs de l'industrie aéronautique. De même, pour les diplômés de son programme, le Collège s'informe auprès des diplômés qu'il embauche comme instructeurs. Malgré l'aspect peu structuré de ces moyens, la Commission constate que le Collège en a tiré des informations justes sur l'état du marché et qu'il a réagi rapidement à l'évolution des besoins en mettant en place deux nouveaux programmes, dont les premières cohortes ont débuté en avril 2018, et en inactivant le programme évalué. En prévision des prochaines évaluations de programme qu'il réalisera, afin de mieux documenter cet aspect, la Commission invite le

Collège à structurer et formaliser ses mécanismes de liaison avec les employeurs et les diplômés.

La Commission juge que le programme évalué, *Pilote professionnel, avion, multimoteur, IFR*, est partiellement pertinent. Il répondait aux besoins des employeurs et aux attentes des étudiants au moment où il a été instauré, mais les conditions changeantes du marché du travail ont affecté sa pertinence. La Commission constate que le Collège a rapidement mis en place des correctifs, c'est pourquoi elle n'émet pas de recommandation quant à cette situation.

3.2 La cohérence du programme

L'évaluation de la cohérence permet d'examiner le choix de cours en relation avec les compétences à développer, l'articulation de la séquence de cours en fonction de la progression des apprentissages ainsi que la charge de travail des étudiants.

Le programme *Pilote professionnel, avion, multimoteur, IFR* comporte 12 compétences réparties en 14 cours. L'analyse des plans de cours réalisée par le Collège démontre que toutes ces compétences sont prises en charge dans les cours et que les liens entre les cours et les compétences sont clairs. Le programme est divisé en trois sessions, chaque session comprenant des cours théoriques et, selon le cas, des heures en simulateur ou des heures en vol. En outre, il est structuré selon un ordre croissant de complexité des compétences développées : la première session est centrée autour de la licence de pilote privé, la seconde, sur celle de pilote professionnel et la troisième, sur le développement de compétences particulières comme le vol sur appareil multimoteur et le vol aux instruments. Les nouveaux programmes mis en œuvre en remplacement du programme évalué suivent cette même logique, le programme *Pilote de ligne, ATPL* introduisant une quatrième session. Chacun de ces programmes permet à l'étudiant qui le réussit d'obtenir, en plus d'une AEC, les licences et qualifications correspondantes délivrées par Transports Canada.

Afin de se conformer aux exigences de Transports Canada, notamment au regard des contenus à enseigner, l'élaboration des plans de cours, du matériel didactique et des activités d'évaluation est sous la responsabilité du directeur des études, en collaboration avec le chef instructeur de vol et l'expert en contenu. Les instructeurs peuvent demander que des modifications soient apportées à ces documents, mais elles doivent être proposées par l'expert en contenu, puis approuvées par le directeur des études et le chef instructeur de vol. Tout document modifié selon cette procédure est diffusé par l'intermédiaire du système d'information du Collège, ce qui assure que tous les instructeurs ont accès aux versions les plus récentes des documents. En outre, Transports Canada a aussi des exigences sur la séquence des cours, certains cours devant avoir lieu avant d'autres. Ces

éléments favorisent la cohérence du programme. Enfin, les étudiants rencontrés lors de la visite de l'établissement perçoivent le programme comme étant bien structuré.

La charge de travail propre à chaque cours est établie de façon claire et réaliste dans les plans de cours et les étudiants sont bien informés des exigences propres à chaque cours. Une majorité des étudiants sondés par le Collège sont d'avis que la charge de travail n'est ni excessive ni insuffisante, ce qui a été confirmé par ceux rencontrés lors de la visite.

La Commission juge que le programme *Pilote professionnel, avion, multimoteur, IFR* d'Air Richelieu est cohérent.

3.3 La valeur des méthodes pédagogiques et de l'encadrement des étudiants

Ce critère permet d'évaluer l'adéquation des méthodes pédagogiques aux objectifs des cours et leur adaptation aux caractéristiques des étudiants, de même que l'encadrement des étudiants et la disponibilité des instructeurs.

Dans son rapport d'autoévaluation, le Collège aborde brièvement la question des méthodes pédagogiques, sans porter de jugement sur leur valeur. Il fait valoir que le système de cours qu'il a élaboré mis en place pour les cours théoriques, comprenant un contenu standardisé, une planification, des outils de présentation et des aides didactiques pour chaque cours, libère les instructeurs de la préparation des contenus et leur permet de se concentrer sur l'animation de la classe et l'apport de connaissances complémentaires tirées de leur propre expérience. Pour les activités d'apprentissage en simulateur et en vol, la Commission a appris, lors de la visite, que chaque étudiant est associé à un même instructeur tout au long de son programme d'études, dans la mesure du possible. Cette association vise à favoriser la continuité dans le développement des compétences de l'étudiant. En outre, chaque séance en simulateur ou en vol est systématiquement suivie d'un débriefing permettant un retour sur la performance de l'étudiant et les aspects à améliorer.

La Commission a examiné les résultats des sondages réalisés auprès des étudiants par le Collège, dont plusieurs questions portaient sur les méthodes pédagogiques employées par leurs instructeurs. Dans l'ensemble, les taux de satisfaction à ces questions sont supérieurs à 80 %. Les étudiants rencontrés lors de la visite ont également manifesté de la satisfaction quant à ces méthodes. Notamment, la rétroaction immédiate offerte en classe sur les évaluations, celles-ci étant pour la plupart sous forme de questions à choix multiples comme le sont les évaluations de Transports Canada, et le fait que plusieurs de ces évaluations sont à titre formatif, sont grandement appréciés. La Commission conclut que les méthodes pédagogiques sont adaptées aux objectifs des cours et aux caractéristiques des étudiants.

En ce qui concerne l'encadrement des étudiants, le Collège explique avoir mis en place plusieurs mesures d'aide aux étudiants. Des heures d'étude en classe avec présence d'un instructeur ont ainsi été substituées aux heures de travail personnel hors de la classe. Cependant, le Collège constate que cette supervision des travaux personnels peut avoir un impact sur le développement de l'autonomie des étudiants et il prévoit examiner la question afin de trouver un point d'équilibre entre les heures d'étude en classe et hors classe. Par ailleurs, le Collège rend disponible du personnel administratif afin d'assister les étudiants dans les aspects pratiques (comme l'aide quant aux formalités d'immigration pour les étudiants étrangers) et logistiques (comme la réservation d'appareils pour les envolées) de leurs études. Enfin, le Collège suit la présence aux cours, les résultats des évaluations et la progression en vol des étudiants. Le cas échéant, il met en place un comité chargé de déterminer les moyens appropriés pour venir en aide à un étudiant qui serait en difficulté. Les étudiants rencontrés lors de la visite confirment que ces mesures sont utiles et efficaces. Le soutien que peut leur apporter l'adjointe administrative est particulièrement apprécié. De plus, ils considèrent que leurs instructeurs sont disponibles et répondent rapidement à leurs interrogations. En cela, ils rejoignent les répondants aux sondages réalisés par le Collège qui considèrent à plus de 85 % qu'en dehors des heures de cours, les instructeurs sont disponibles aux heures convenues.

La Commission juge que les méthodes pédagogiques et l'encadrement des étudiants sont adéquats. Elle considère que la qualité de cet encadrement est l'une des forces du Collège.

3.4 L'adéquation des ressources humaines, matérielles et financières

Ce critère a pour but d'évaluer si les différentes ressources sont suffisantes pour assurer le bon fonctionnement du programme. Il concerne principalement le nombre d'instructeurs et leurs compétences. Il touche également la contribution du personnel technique, l'adéquation des aménagements (locaux, plateaux, laboratoires, etc.) et des équipements en fonction des besoins du programme.

Le Collège estime que les instructeurs sont en nombre suffisant et ont les qualifications adéquates pour les besoins du programme, et que les ressources matérielles mises à la disposition des instructeurs et des étudiants sont adéquates.

Les qualifications nécessaires aux instructeurs pour donner les différents cours du programme sont réglementées par Transports Canada. Ces qualifications varient selon la session du programme, les qualifications les plus élevées étant exigées pour la troisième session. Ainsi, la majorité des instructeurs ont les qualifications requises pour donner les cours des deux premières sessions, mais les instructeurs qualifiés pour enseigner à la troisième session sont moins nombreux. Selon le Collège, cela est dû au fait que pour la plupart, les instructeurs trouvent un emploi en tant que pilotes dans une compagnie

aérienne avant même d'atteindre les compétences nécessaires pour enseigner à la troisième session.

Sur le plan des ressources matérielles, le Collège dispose notamment d'une flotte de 25 appareils, de 2 simulateurs de vol et d'une classe répondant aux exigences de Transports Canada pour la passation des examens.

La Commission a examiné les sondages réalisés par le Collège auprès des étudiants dans lesquels plusieurs questions touchent la qualification des instructeurs de même que la disponibilité et la qualité des ressources matérielles. Les taux de satisfactions sont tous supérieurs à 80 %, à l'exception d'une question portant sur la disponibilité des avions en deuxième session, pour laquelle la satisfaction est de 70 %. Sur cette question, les étudiants rencontrés lors de la visite se sont plutôt montrés satisfaits. La différence de perception entre les deux groupes peut s'expliquer par l'ajout de plusieurs appareils à la flotte du Collège depuis les deux dernières années.

Le marché de l'emploi étant en situation de pénurie de pilotes de ligne, le Collège anticipe une croissance de la demande de formation en pilotage. Or, en raison de la rareté des instructeurs qualifiés pour enseigner en troisième session, l'admission d'un plus grand nombre d'étudiants risquerait d'augmenter la durée de celle-ci. Sur le plan des ressources matérielles, la situation est similaire : une augmentation des admissions pourrait affecter leur disponibilité en troisième session. Le Collège prévoit, à son plan d'action, étudier cette problématique et proposer des ajustements de manière préventive.

La Commission juge que les ressources humaines, matérielles et financières répondent aux besoins du programme.

3.5 L'efficacité du programme (comprenant l'efficacité de l'application de la PIEA)

Ce critère porte sur la maîtrise par les diplômés des compétences visées par le programme et sur la réussite des étudiants. Il permet de vérifier si les objectifs de la PIEA de l'établissement sont atteints, c'est-à-dire si l'application de la PIEA est efficace, assurant la justice et l'équité de l'évaluation.

Dans son rapport d'autoévaluation, le Collège aborde toutes les questions pertinentes à l'évaluation de l'efficacité du programme, sans porter de jugement global sur cette dernière. Au sujet du recrutement, le Collège dit ne pas avoir documenté de mécanisme, mais la Commission a appris, lors de la visite, qu'il participe à des salons d'aéronautique, à l'étranger, et à l'occasion à des salons de l'emploi, au pays. La sélection des étudiants se fait par entrevue, au besoin à distance. Le Collège note que pour les premières cohortes, les données relatives aux entrevues n'ont pas été archivées et étaient indisponibles aux

fins de l'évaluation du programme, mais ce problème a été corrigé depuis. De façon générale, le Collège est satisfait des taux de réussite de ses étudiants de même que des taux d'obtention du diplôme d'AEC et des licences et qualifications délivrées par Transports Canada et il considère qu'il admet des étudiants capables de réussir le programme. C'est également l'avis de la Commission. En outre, le Collège gagnerait à approfondir son analyse en y intégrant des données sur les étudiants qui quittent le programme d'AEC en raison d'échecs, mais qui poursuivent leur formation au Collège dans des programmes de formation sur mesure.

Par ailleurs, la Commission a porté une attention particulière aux objectifs de justice et d'équité qui intègrent les principales finalités de la PIEA de l'établissement. Tout d'abord, elle s'est intéressée à la justice dans l'évaluation en jugeant de la qualité de l'information reçue par les étudiants au sujet des règles d'évaluation, de la possibilité pour eux d'obtenir un droit de recours s'ils ne sont pas satisfaits de leur évaluation ainsi que de l'impartialité de l'évaluation. L'analyse du Collège tient compte de ces trois dimensions. Les étudiants sont informés des règles d'évaluation des apprentissages, notamment par les plans de cours, en conformité avec la PIEA. Certaines évaluations étant difficiles à programmer à l'avance, car elles dépendent de la progression des étudiants en vol, le Collège publie mensuellement l'emploi du temps des étudiants afin qu'ils soient informés suffisamment à l'avance de la date des examens. Les étudiants ont un droit de recours s'ils ne sont pas satisfaits d'une évaluation, dans le respect de la PIEA. Enfin, les outils d'évaluation et les grilles de correction sont standardisés, ce qui contribue à l'impartialité des évaluations. La Commission conclut que le Collège fait une démonstration adéquate de la justice de l'évaluation des apprentissages, ce qui a été confirmé par les propos recueillis lors de la visite.

Après s'être intéressée à la justice de l'évaluation, la Commission en a ensuite apprécié l'équité en portant un regard sur les liens entre le contenu des cours et l'évaluation, sur l'équivalence de l'évaluation et sur la capacité de l'évaluation à attester l'atteinte des objectifs et des standards ministériels.

Selon le Collège, les instruments d'évaluation permettent d'assurer l'équité de l'évaluation. Pour en arriver à cette conclusion, le Collège a analysé les différents instruments d'évaluation de 11 des 14 cours du programme. Selon cette analyse, l'évaluation des apprentissages est fidèle au contenu enseigné et elle est équivalente dans le cas d'un même cours donné par plus d'un instructeur, puisque ces instruments sont standardisés et se présentent sous forme de questions à choix multiples. L'analyse démontre également que les évaluations finales de cours permettent de mesurer l'atteinte des objectifs du programme. Pour les tests en vol, considérant que l'évaluation peut différer d'un examinateur à l'autre, et les tests écrits finaux de Transports Canada, qui font office d'évaluation finale pour certains cours, le Collège note les résultats de ces évaluations comme « Réussite » ou « Échec » afin d'en maintenir l'équité. Enfin, les évaluations finales

de cours respectent les balises de la PIEA du Collège. La Commission constate elle aussi que les instruments d'évaluation assurent l'équité de l'évaluation des apprentissages.

L'évaluation de l'efficacité a permis au Collège de constater que si les mécanismes et pratiques en place permettent d'assurer l'atteinte des objectifs du programme et l'application efficace de la PIEA, ils ne sont pas tous documentés. Afin de pallier ce problème, il entend se doter d'un règlement d'admission de même que d'un procédurier quant à l'application de la PIEA. Il a intégré des actions en ce sens à son plan d'action.

La Commission juge que le programme *Pilote professionnel, avion, multimoteur, IFR* d'Air Richelieu est efficace. L'application de sa PIEA assure la justice et l'équité dans l'évaluation des apprentissages.

3.6 La qualité de la gestion du programme (comprenant la conformité de l'application de la PIEA)

L'évaluation de la qualité de la gestion porte sur la répartition des rôles et des responsabilités ainsi que sur les communications entre les instructeurs et les instances administratives ou pédagogiques de l'établissement. Ce critère permet entre autres de considérer les procédures d'évaluation et de perfectionnement des instructeurs ainsi que l'encadrement pédagogique. Il s'intéresse en outre à l'examen de la conformité de l'application de la PIEA, particulièrement au regard de l'exercice des responsabilités.

Pour évaluer la qualité de la gestion du programme, le Collège analyse la structure administrative qu'il a mise en place. Les différents postes liés à la direction du Collège et à la formation sont bien décrits dans le *Manuel d'exploitation de formation au pilotage*, incluant les qualifications requises pour occuper chacun des postes de même que les responsabilités détaillées. Le comité d'encadrement, dont la composition, le mandat et les règles de fonctionnement sont déterminés par un règlement interne du Collège, se réunit plusieurs fois par année. Le Collège note toutefois qu'aucune documentation n'a été archivée concernant ces rencontres, contrairement à ce qui est prévu au règlement, et il se propose de planifier plus tôt les rencontres du comité et de leur allouer des ressources administratives pour documenter davantage les rencontres. La Commission l'encourage à donner suite à ces propositions. Dans l'ensemble, elle considère que le partage des responsabilités et le processus décisionnel favorisent une gestion efficace du programme.

Sur le plan de la communication entre la direction, les instructeurs, le personnel de soutien et les étudiants, le Collège souligne la facilité, l'accessibilité et la qualité des échanges, qui peuvent se faire en personne, par téléphone, par courriel ou par le portail informatique du Collège. Des rencontres regroupant les personnes concernées par le programme ont lieu au début des sessions 1 et 2 du programme, afin de transmettre des informations

concernant les exigences du programme, les cours à venir et sur l'évaluation des apprentissages, notamment. Une rencontre peut également être convoquée au besoin, par exemple si un élément important concernant la sécurité doit être discuté. Le Collège considère que la communication est l'une de ses forces. Les données collectées par sondage auprès des instructeurs vont en ce sens. Ainsi, l'une des questions posées aux instructeurs, « Les moyens de communication entre la direction, le personnel d'encadrement et les instructeurs favorisent le bon fonctionnement du programme », obtient des pourcentages de satisfaction allant de 92 à 100 %. Les propos recueillis par la Commission lors de la visite corroborent l'analyse du Collège.

L'évaluation des instructeurs est règlementée par Transports Canada qui définit les exigences à satisfaire. Conformément à ces exigences, un instructeur peut être évalué tous les deux mois ou annuellement, selon son expérience. Ces évaluations permettent aux évaluateurs de mesurer le niveau de compétence des instructeurs, et de suggérer des améliorations à apporter à leurs connaissances ou à leur enseignement. Les instructeurs sont également évalués par leurs étudiants, à la fin de chaque cours, par la passation d'un questionnaire. La Commission a cependant constaté que les résultats de ces sondages n'étaient pas communiqués aux instructeurs. Elle invite le Collège à envisager cette possibilité de manière à offrir aux instructeurs une rétroaction supplémentaire sur leur enseignement.

Le Collège embauche comme instructeurs principalement des finissants de son programme d'AEC, auxquels peuvent s'ajouter des pilotes retraités. Le Collège offre aux nouveaux instructeurs un cours de qualification d'instructeur de vol, dont le contenu et la diplomation sont contrôlés par Transports Canada. Cette qualification est habituellement la seule formation touchant la pédagogie que recevront les instructeurs. Au moment de la visite, les instructeurs rencontrés ont indiqué avoir parfois des difficultés sur le plan pédagogique, notamment pour les cours théoriques, pour lesquelles ils obtenaient l'aide de leurs superviseurs. Bien que cette aide ponctuelle soit appréciée, elle ne saurait se substituer à des activités de formation et de perfectionnement pédagogiques officielles et encadrées. La Commission **suggère** au Collège d'améliorer le soutien pédagogique qu'il offre à ses instructeurs.

Le Collège a également examiné d'autres éléments propres à la conformité de l'application de sa PIEA. Les responsabilités sont généralement assumées par les personnes et instances décrites à la politique, sauf en ce qui concerne les instructeurs. La PIEA leur attribue plusieurs responsabilités au regard des contenus des plans de cours et des évaluations, alors que dans les faits ces éléments sont standardisés et sous la responsabilité du directeur des études avec le soutien de l'expert en contenu. La Commission **suggère** au Collège de s'assurer que le partage des responsabilités décrit à sa PIEA correspond aux pratiques en cours. La Commission note que le Collège prévoit à son plan d'action une action en ce sens. D'autre part, certains des plans de cours examinés

par le Collège se sont révélés partiellement conformes à la PIEA. Au moment de la visite, ces plans de cours avaient été corrigés. Enfin, la Commission a constaté que les instructeurs rencontrés n'avaient pas tous une connaissance adéquate de la PIEA. Étant donné qu'une bonne connaissance de cette politique contribue à la mise en place de pratiques qui lui sont conformes, la Commission **suggère** au Collège de mieux diffuser sa PIEA auprès de ses instructeurs.

La Commission juge que la gestion du programme *Pilote professionnel, avion, multimoteur, IFR* d'Air Richelieu est efficace. L'application de sa PIEA est partiellement conforme.

3.7 Conclusion sur le programme et l'application de la PIEA

En conclusion, la Commission note que l'autoévaluation réalisée par le Collège lui a permis de relever les points forts du programme et les points à améliorer. Il a établi des pistes d'action en lien avec cette autoévaluation qui sont susceptibles d'améliorer la qualité du programme.

Au terme de l'évaluation du programme *Pilote professionnel, avion, multimoteur, IFR* d'Air Richelieu, selon les critères proposés par la Commission et la PIEP de l'établissement, la Commission juge que le programme qui a été évalué comporte des forces et des faiblesses. Ce jugement est principalement en lien avec des questions soulevées par la pertinence du programme. La Commission souligne toutefois que le Collège, ayant fait le même constat, a déjà révisé son programme afin d'en améliorer la pertinence, notamment. Sur les autres aspects évalués, le programme est cohérent et il est adéquat, tant sur le plan des méthodes pédagogiques utilisées que de l'encadrement offert aux étudiants, et les ressources humaines, matérielles et financières répondent aux besoins du programme. Il est efficace, tout comme l'est sa gestion.

Enfin, la Commission juge que l'application faite par le Collège de sa PIEA est efficace, c'est-à-dire que la justice et l'équité de l'évaluation sont assurées. En outre, la Commission juge que l'application de la PIEA est partiellement conforme. Le Collège pourrait ajuster sa politique aux pratiques ayant cours dans l'établissement et en assurer une meilleure diffusion.

4. Évaluation de l'application de la Politique institutionnelle d'évaluation des programmes

Le regard critique posé par l'établissement se veut une occasion d'examiner la conformité et l'efficacité de l'application de sa PIEP. Il permet également de vérifier si la politique est bien adaptée à sa situation particulière.

4.1 Évaluation de la conformité de l'application de la PIEP

La conformité exprime le rapport de concordance entre la démarche suivie par l'établissement et le contenu de sa politique. L'examen de la conformité vérifie si l'exercice des responsabilités respecte la PIEP et si l'évaluation de programme se déroule selon le processus et les critères prévus dans la politique.

Selon le Collège, certaines responsabilités liées au processus d'évaluation de programme n'ont pas été assumées telles qu'elles sont décrites dans la PIEP. Plus précisément, le Collège indique qu'en raison du mode particulier d'attribution des cours théoriques aux instructeurs, les résultats des sondages réalisés en fin de session auprès des instructeurs chargés des cours théoriques n'étaient que partiellement exploitables. Ainsi, la collecte de données significatives sur ces cours a plutôt été assumée par le directeur des études. En outre, la collecte de données sociodémographiques comportait des difficultés, car celles présentes au système d'information du Collège étaient partielles. Mis à part ces deux éléments, pour lesquels le Collège a intégré à son plan d'action des actions visant à leur apporter des correctifs, la Commission estime que le processus d'évaluation s'est déroulé conformément à la PIEP.

La Commission note qu'au moment de la visite, le Collège n'avait pas encore diffusé son rapport d'autoévaluation à l'ensemble de son personnel concerné par le programme évalué. Il prévoyait le faire à la réception du rapport d'évaluation rédigé par la Commission à la suite de sa visite. Afin de maximiser l'impact et l'utilité de ses travaux d'autoévaluation, le Collège gagnerait à diffuser son rapport d'autoévaluation à l'ensemble du personnel concerné dès son adoption par le conseil d'administration de l'établissement.

Dans l'ensemble, la Commission juge que l'application de la PIEP faite par Air Richelieu a été conforme aux dispositions de sa politique. Elle note que l'établissement prévoit à son plan d'action réviser sa politique.

4.2 Évaluation de l'efficacité de l'application de la PIEP

L'examen de l'efficacité vérifie si les résultats attendus par l'application de la politique sont atteints. L'établissement aura vérifié si l'application de sa politique est propre à soutenir la prise de décision relative à la gestion du programme et si elle a un impact sur son amélioration, si l'évaluation conduit à un diagnostic juste et précis de l'état du programme.

Dans son rapport d'autoévaluation, le Collège dit pratiquer une évaluation ponctuelle et informelle de ses programmes de manière à détecter en continu les éléments à améliorer et à leur apporter les correctifs appropriés dès que possible. Toujours selon le Collège, cette pratique n'est pas conforme à sa PIEP.

Il est vrai que les plus importants points d'amélioration soulevés par son autoévaluation avaient déjà été détectés par le Collège, certains ayant même fait l'objet de correctifs. Toutefois, la Commission constate qu'au-delà de ces éléments, l'évaluation en profondeur réalisée par le Collège lui a permis de détecter d'autres éléments d'amélioration, notamment ceux touchant le système d'information et la conformité de l'application des politiques. En fin de compte, la Commission estime que l'application de la politique a conduit à un diagnostic juste et précis de l'état du programme et le principal objectif de la politique, soit d'assurer la qualité de la formation par une amélioration continue du programme, est atteint.

La Commission juge que l'application de la PIEP d'Air Richelieu a été efficace.

5. Plan d'action — suites prévues à l'autoévaluation du programme et de l'application de la PIEA et de la PIEP

Dans son rapport d'autoévaluation, le Collège indique les actions qu'il envisage réaliser en ce qui concerne l'amélioration du programme *Pilote professionnel, avion, multimoteur, IFR*. Ce programme n'étant plus offert par le Collège, celui-ci a pris soin de retenir des actions dont l'effet sera transférable aux programmes ayant pris le relais du programme évalué. Des actions sont également prévues pour l'amélioration de l'application de la PIEA et de la PIEP.

Les actions retenues par le Collège sont en lien avec les résultats de l'autoévaluation et elles sont de nature à améliorer la situation. Les responsables des actions de même que l'échéancier sont précisés. Au moment de la visite, plusieurs de ces actions avaient été entreprises et certaines étaient entièrement réalisées.

Conclusion

Au terme de l'évaluation du programme selon les critères qu'elle a retenus, la Commission estime que le programme *Pilote professionnel, avion, multimoteur, IFR* d'Air Richelieu comporte des forces et des faiblesses. De plus, la Commission estime que l'application que le Collège fait de sa PIEA **est efficace et partiellement conforme**. Enfin, elle juge que l'application faite par l'établissement de sa PIEP lors de l'évaluation de son programme **a été efficace et conforme**.

La Commission estime que la démarche menée par le Collège lui a permis d'avoir une idée juste du programme évalué, de bien traduire la réalité concernant la conformité et l'efficacité de l'application de sa PIEA et de sa PIEP.

Concernant le programme *Pilote professionnel, avion, multimoteur, IFR*, la Commission souligne la qualité de l'encadrement offert aux étudiants par le personnel du Collège. L'évaluation du programme a fait ressortir certains éléments à améliorer. Au regard de la pertinence du programme, la Commission juge que le programme qui a été évalué est partiellement pertinent. Toutefois, le Collège ayant rapidement mis en place des correctifs et remplacé le programme évalué par deux nouveaux programmes, aucune recommandation n'est formulée. En outre, la Commission suggère au Collège d'améliorer le soutien pédagogique qu'il offre à ses instructeurs, notamment pour les cours théoriques.

En ce qui a trait à l'application de la PIEA, la Commission note que certaines responsabilités décrites à la politique ne correspondent pas exactement aux pratiques, c'est pourquoi elle suggère au Collège, comme il le prévoit, de revoir le partage des responsabilités décrit à sa PIEA. Enfin, elle lui suggère de mieux diffuser sa PIEA auprès de ses instructeurs.

L'autoévaluation qu'Air Richelieu a réalisée constitue une étape préalable à l'évaluation de l'efficacité de son système d'assurance qualité qu'il devra réaliser d'ici quelques années. La manière dont il tiendra compte de l'ensemble des avis et commentaires que la Commission a émis dans ce rapport l'aidera à assurer l'efficacité de ses mécanismes destinés à garantir la qualité de son programme et de l'évaluation des apprentissages.

Les suites de l'évaluation

En réponse à la version préliminaire du rapport d'évaluation portant sur l'approche préalable à l'évaluation de l'efficacité du système d'assurance qualité, le Collège Air Richelieu souscrit aux constats et aux jugements émis par la Commission.

La Commission d'évaluation de l'enseignement collégial,

Original signé

Murielle Lanciault, présidente

COPIE CERTIFIÉE CONFORME