

**Développement d'un manuel de stage
pour les étudiants de l'*Antwerp Maritime
Academy***

Augustin Basset

Mémoire présenté pour l'obtention
du titre de
Master en Sciences Nautiques
à l'Antwerp Maritime Academy

Promotrice : Patrica Van Langenhoven

Année académique 2022 – 2023

Avant-propos

Depuis le début de mes études à l'*Antwerp Maritime Academy*, j'ai toujours eu une forte envie de naviguer et de réaliser des stages en mer. Cependant, il m'a fallu du temps pour comprendre les démarches à suivre, les documents nécessaires et comment postuler. C'est alors que j'ai eu l'idée de rassembler les expériences des étudiants déjà partis en mer afin d'écrire un manuel pour aider les futurs candidats.

Cet objectif m'a conduit à choisir le sujet de mon mémoire, à savoir la rédaction d'un manuel pour aider les étudiants avant, pendant et après leur stage en mer. J'ai partagé ce projet avec ma promotrice, Madame Patricia Van Langenhoven, qui m'a accordé sa confiance et encouragé dans mes recherches, ce qui m'a permis de mener à bien ce travail de recherche. Je tiens donc à la remercier. De plus, je tiens à remercier le directeur ainsi que tous les étudiants avec qui j'ai pu échanger durant ce travail. Je saisis également cette occasion pour exprimer ma gratitude envers l'*Antwerp Maritime Academy* qui m'a donné la chance de poursuivre des études qui me passionnent.

Résumé

Ce mémoire se divise en quatre parties visant à améliorer l'efficacité du programme de formation à l'*Antwerp Maritime Academy*. La première partie consiste en une étude empirique visant à explorer les possibilités d'amélioration du programme de stage. La deuxième partie est un manuel destiné aux étudiants, dans lequel est exposé de manière détaillée les différents aspects pour les aider avant, pendant et après leur stage. Ensuite, la troisième partie consiste en une présentation d'entreprises maritimes, accompagnée de retours d'expériences d'étudiants. Finalement, la dernière partie est une aide supplémentaire qui pourrait être apportée aux étudiants dans le futur. Le mémoire conclut que la formation en mer représente une étape cruciale dans la formation des étudiants en maritime. Le manuel rédigé dans la seconde partie offre des conseils pratiques aux étudiants quant à la préparation de leur stage en mer, à savoir les documents à rassembler, les effets personnels à emporter, et les exigences à bord. Les retours d'expérience d'étudiants présentés dans la dernière partie du mémoire fournissent des informations précieuses pour les étudiants futurs souhaitant choisir une entreprise partenaire pour leur stage en mer. Dans son ensemble, ce mémoire offre des recommandations pratiques en vue d'améliorer le programme de formation en mer, tout en fournissant des informations utiles aux étudiants en préparation de cette phase cruciale de leur formation.

Abstract

This paper consists of four parts aimed at improving the effectiveness of the sea training program at our maritime academy in Antwerp. The first part is an empirical study that explores ways to improve the sea training program. The second part is a manual for students that provides detailed information on how to apply for sea training, what documents are required, what to pack, and what to expect while on board. The third part describes various companies and provides feedback from students. The final part is about a supplementary help for student in the near future.

This paper concludes that sea training is an essential component of the training program for maritime students. The manual provided in the second part of the paper offers practical advice to students on how to prepare for their sea training, including what to pack, what documents are required, and what to expect while on board. The feedback provided by students in the final part of the paper offers valuable insights into the experience of sea training and can help future students choose the right company to train with.

Overall, this paper provides practical recommendations for improving the sea training program at our academy and offers valuable information to students who are preparing to embark on this important phase of their training.

Table des matières

Liste des figures	vii
Liste des abréviations	viii
Lexique	ix
1 Introduction	1
2 Base d'informations pour l'écriture d'un manuel de stage destiné aux étudiants de l'<i>Antwerp Maritime Academy</i>	2
2.1 Introduction	2
2.2 Formulaire soumis aux étudiants	3
2.2.1 Année de formation académique	3
2.2.2 Les étudiants ont-ils fait des stages?	4
2.2.3 Les entreprises plébiscitées	5
2.2.4 Le temps passé à bord	6
2.2.5 Les raisons qui ont empêché les étudiants de faire un stage	6
2.2.6 Période de stage au sein de l' <i>Antwerp Maritime Academy</i>	7
2.2.7 Utilité d'un manuel	8
2.2.8 Éléments importants dans le manuel	9
2.2.9 Plans de carrière des étudiants après la fin de leurs études	10
2.2.10 Conclusions du formulaire de questions soumis aux étudiants	11
2.3 Interview du directeur de l' <i>Antwerp Maritime Academy</i>	12
2.4 Interview de l'administration de la HZS	17
2.5 Interview de Stuvo	18
2.6 Interview du conseil étudiant	18
2.7 Conclusion	19
3 Manuel de stage	20
3.1 Introduction	20
3.2 Être un cadet	21

3.3	Règlement de l' <i>Antwerp Maritime Academy</i> concernant les stages	21
3.4	L'importance des stages à bord	22
3.5	Curriculum Vitae/ Lettre de motivation	23
3.5.1	Curriculum vitae	23
3.5.2	Lettre de motivation	24
3.6	Comment postuler à un stage?	25
3.7	Avant d'embarquer	27
3.7.1	Certificats	29
3.7.2	Visite médicale	31
3.7.3	Livret de marin/ <i>Seaman's book</i>	31
3.7.4	Reccord cadet training book	32
3.7.5	Autres documents	34
3.7.6	Les règles générales de l'entreprise	36
3.8	Quelles sont les affaires à préparer?	37
3.8.1	Les affaires à prendre avec vous	37
3.8.2	Ce qui est déjà fourni à bord	39
3.9	À quoi s'attendre?	40
3.9.1	Comment se passe le voyage?	40
3.9.2	Vie à bord	41
3.9.3	Fin de contrat	45
3.9.4	Retour à terre	45
3.9.5	<i>Hand over at sea</i>	45
3.10	Quels cours révisés?	46
3.11	Conseils pour une première expérience réussie à bord d'un navire de la marine marchande	48
3.12	Conseils spécialisés en fonction de votre année de formation	49
3.12.1	Première année	49
3.12.2	Deuxième année	49
3.12.3	Troisième année	50
3.12.4	Année de Master	50
3.12.5	Après avoir été diplômé	50
3.13	Conclusion	51
4	Les entreprises	52
4.1	Introduction	52
4.2	DEME	53
4.2.1	Première Interview de DEME : étudiante de Master	54
4.2.2	Deuxième interview de DEME : étudiant Machine juste diplômé	55
4.3	Ponant	57

4.3.1	Première interview d'une étudiante juste diplômée sur le Ponant . . .	58
4.3.2	Deuxième interview de Ponant : étudiant de 3ème Pont	59
4.3.3	Troisième interview de Ponant : étudiant de 3ème pont	61
4.4	CMA-CGM	62
4.4.1	Première interview de CMA-GM : étudiante de 3ème pont	63
4.4.2	Deuxième Interview de CMA-CGM : étudiant de 2ème pont	64
4.5	EXMAR	66
4.5.1	Premier interview de EXMAR : premier officier chez EXMAR	67
4.5.2	Deuxième interview d'EXMAR : élève pont de 3ème pont	70
4.6	Star clippers	72
4.6.1	Première interview de star Clippers : étudiant de 2ème pont	73
5	Aide supplémentaire qui pourrait être apportée par les alumni dans le futur.	76
5.1	Introduction	76
5.2	Évaluation de la situation	77
5.3	Présentation de la contribution	77
5.3.1	Création d'un blog	77
5.3.2	Création d'évènements	78
5.4	Mise en œuvre de la contribution	79
5.5	Conclusion	80
6	Conclusion Finale	81
A	What would you like to find in this manual?	86
B	Do you find that the April internship month (dar time) is a good month to do an internship? And Why?	89

Liste des figures

Figure 1	<i>In which year are you a student ?</i>	4
Figure 2	<i>In which year are you a student ?</i>	5
Figure 3	<i>In which compagny did you sail ?</i>	5
Figure 4	<i>How many months of sailling done yet ?</i>	6
Figure 5	<i>Does April month is a good time for an internship ?</i>	7
Figure 6	<i>Utility of a manual for student ?</i>	8
Figure 7	<i>Plan after graduation ?</i>	11
Figure 8	<i>On Board Reccord Cadet Training Book</i>	34
Figure 9	Navire de dragage de l'entreprise DEME	53
Figure 10	Navire de croisière et d'exploration de l'entreprise Ponant	57
Figure 11	Navire Porte containers de l'entreprise CMA-CGM	62
Figure 12	Navire LPG de l'entreprise EXMAR	66
Figure 13	Navire de croisière à voile de l'entreprise Star Clippers	72

Liste des abréviations

AIS	<i>automatic identification system</i>
CMA-CGM	Compagnie maritime d'affrètement Compagnie générale maritime
COLREG	<i>Collision Regulations</i>
DEME	<i>Dredging, Environmental and Marine Engineering</i>
ECDIS	<i>Electronic Chart Display and Information System</i>
ISM	International Safety Management code
OMI	Organisation maritime internationale
OOW	<i>officer of the watch</i>
STCW	<i>Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers</i>

Lexique

- Alumni* C'est originaire du latin et cela se réfère aux anciens élèves ou diplômés d'une école, d'une université ou d'une autre institution d'enseignement. Le terme est souvent utilisé pour décrire un groupe d'anciens élèves qui se réunissent pour maintenir des liens sociaux ou professionnels.
- La sécurité* Elle fait référence à la protection contre les menaces externes, telles que les actes malveillants, les accidents, les catastrophes naturelles et les attaques terroristes. Elle implique la mise en place de mesures de prévention, de détection et de réponse pour minimiser les risques et les conséquences de ces événements.
- La sûreté* Elle fait référence à la protection contre les risques internes, tels que les erreurs humaines, les défauts de conception, les pannes de matériel, les erreurs de logiciels et les dysfonctionnements organisationnels.

Chapitre 1

Introduction

A l'*Antwerp Maritime Academy*, les étudiants ont la chance d'avoir une formation de qualité pour pouvoir aller naviguer sur des navires marchands dans le monde entier. Cependant le lien entre les entreprises et l'établissement pourrait être amélioré. A travers un Guide de premier embarquement pour les étudiants de l'*Antwerp Maritime Academy* ce lien peut être restauré et aider les cadets à rentrer dans le monde du travail. Pour le moment, les étudiants sont un peu laissés seuls lorsqu'ils veulent rejoindre des navires. C'est pour cela que ce mémoire, manuel de stage, a pour but de les aider dans le processus de stage.

Ce mémoire sera divisé en quatre grandes parties :

La première partie est une recherche empirique qui définit les facteurs manquants au sein de l'école. Dans cette optique, j'ai interviewé des étudiants et ai réalisé une étude statistique sur base de leurs réponses.

La deuxième partie est le manuel en tant que tel.

La troisième partie est la présentation de compagnies avec des retours d'anciens étudiants, ainsi qu'un officier, qui racontent leur expérience et la partagent aux générations suivantes. Cela conduit à un manuel très détaillé sur tous les aspects pratiques et théoriques qui aidera les étudiants avant une première embarcation.

La quatrième partie est un ensemble d'idées de développement futur du processus de stage à l'*Antwerp Maritime Academy*.

Ainsi le rôle de ce guide sera d'aider les cadets à mieux appréhender ce que l'on attend d'eux pendant ce premier stage embarqué. L'objectif final de ce manuel est de l'ajouter sur Blackboard, pour qu'il puisse être accessible à tous les étudiants une fois terminé.

Chapitre 2

Base d'informations pour l'écriture d'un manuel de stage destiné aux étudiants de l'*Antwerp Maritime Academy*

2.1 Introduction

Dans l'optique d'écrire un guide pour les étudiants, il est important de se pencher sur les problématiques que ceux-ci peuvent rencontrer aussi bien dans le processus de recherche de stage que dans leur vie quotidienne à bord.

Pour ce faire, dans ce chapitre nous allons aborder différents points de vue pour définir les aspects importants qui devront se trouver dans le manuel. Dans un premier temps, nous regarderons les problématiques d'un point de vue des étudiants. Dans un second temps, nous apporterons également la perspective des instances de l'école via des interviews du directeur, de l'administration des étudiants, de STUVO et enfin du conseil des étudiants.

2.2 Formulaire soumis aux étudiants

Il était important de comprendre la situation actuelle des étudiants avant de commencer à écrire un manuel. On peut imaginer différentes raisons pour lesquelles un étudiant en tant que cadet pourrait avoir besoin d'aide pour son premier stage à bord d'un navire marchand. Je liste ci-après quelques hypothèses que j'ai testées ensuite auprès des étudiants.

Tout d'abord, un étudiant manque d'expérience pratique dans le secteur maritime et peut avoir besoin d'aide pour comprendre les aspects administratifs obligatoires pour postuler à un stage (quels documents et certificats demandés par l'entreprise, quels vaccins sont indispensables, quels habits et matériels préparer avant d'embarquer).

De plus, il peut avoir des difficultés à s'adapter à la vie en mer et à bord d'un navire, qui peuvent toutes deux être très différentes de la vie à terre. En raison de différences culturelles ou linguistiques, il peut avoir des difficultés à communiquer avec l'équipage et la hiérarchie à bord du navire.

Et pour terminer, il peut rencontrer des difficultés à gérer les exigences physiques et mentales de la vie à bord d'un navire, qui peuvent être très éprouvantes.

Ces problèmes sont fondés sur des hypothèses probables mais pour créer un manuel réellement utile aux étudiants de notre académie, il était important de leur demander leur avis. Pour ce faire, j'ai créé un formulaire Google form pour recueillir des informations auprès des étudiants de l'Académie Maritime d'Anvers. Je l'ai partagé à tous les étudiants à travers un lien sur la plateforme Blackboard. J'ai eu un panel significatif de 98 réponses ce qui est représentatif pour faire une analyse.

2.2.1 Année de formation académique

La première question avait pour but de déterminer le stade d'étude des étudiants qui répondaient à ce sondage. En effet, il y a une grande importance de connaître l'avancement académique du panel de réponses. Lors de cette question, logiquement, quatre choix étaient proposés :

- Première année
- Deuxième année
- Troisième année
- Année de Master

In which year are you a student

98 réponses

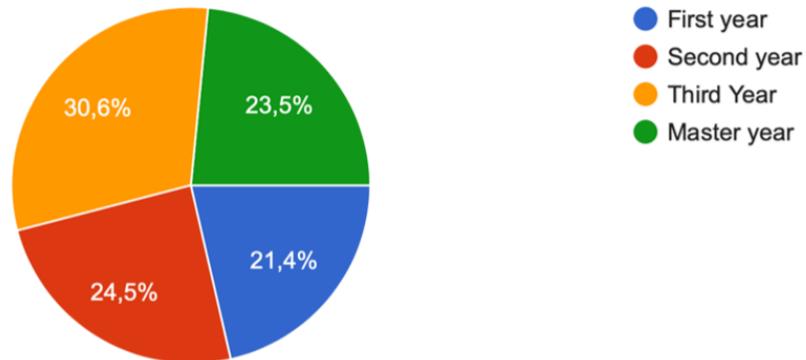


FIGURE 1 *In which year are you a student ?*

Les réponses obtenues sont très représentatives des élèves de l'école car 23 étudiants de master ont répondu, 30 de 3^{ème} année, 24 de 2^{ème} année, et 21 de 1^{ère} année. Cela signifie que près d'un quart des étudiants de chaque année d'étude a répondu.

2.2.2 Les étudiants ont-ils fait des stages ?

Dans le cadre de mon étude au sein de l'école, j'ai ensuite posé la question suivante : "*Have you ever been on an internship*". L'important était de savoir si les étudiants étaient déjà partis en stage. Les réponses à cette question ont un impact direct sur la rédaction de mon manuel. Sur les 98 réponses, pratiquement la moitié des étudiants n'avaient pas participé à un stage. Le manuel sera très utile aux étudiants qui n'ont pas encore participé à un stage ainsi que ceux qui rejoindront l'école dans les années à venir.

D'autre part pour les étudiants qui sont déjà partis en stage, je peux me fonder sur leurs *feedbacks*. Ils sont une source utile d'informations.

Have you ever been on an internship? (Another one than the Dar)

98 réponses

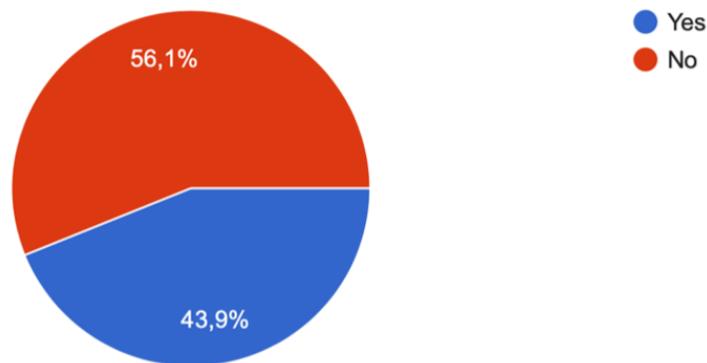


FIGURE 2 *In which year are you a student ?*

2.2.3 Les entreprises plébiscitées

Afin de savoir vers quelles compagnies les étudiants pouvaient se tourner dans leurs futures recherches, j'ai demandé à ceux qui avaient déjà navigué quelle compagnie ils avaient contacté pour leur premier stage. Ainsi dans la suite de mon mémoire, et pour ce manuel, je dois donc contacter en premier lieu les compagnies qui sont arrivées avec le plus de récurrence pour demander des informations importantes que je pourrai introduire dans ce manuel. Dans ce cas je serai crédible dans ce manuel et je pourrai répondre à des questions que les étudiants se posent réellement.

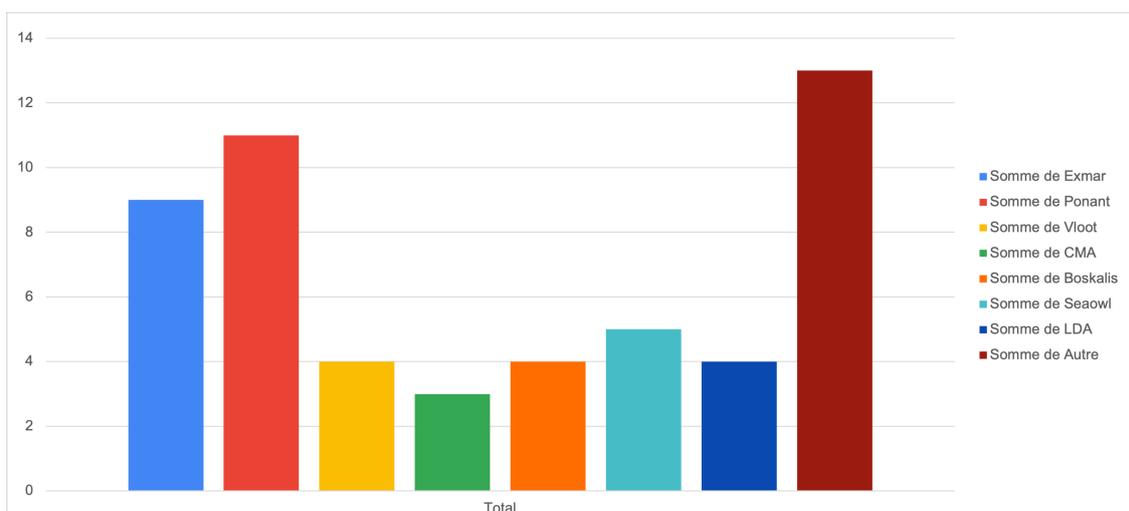


FIGURE 3 *In which compagny did you sail ?*

2.2.4 Le temps passé à bord

Dans une approche globale de la question de processus de stage au sein de notre académie, il était également intéressant de connaître le "sailing time" des cadets avant la fin de leurs études. Je remarque qu'environ $\frac{3}{4}$ des étudiants déjà partis en mer ont un temps de navigation inférieur à deux mois. Ils sont une source d'informations pour moi et pourront également être intéressés par le guide pour les prochains stages car il leur reste du temps à accomplir à bord afin d'atteindre les six mois à souscrire en tant que cadet.

Voici le graphique des réponses :

If yes, how many months of sailing have you done ?

45 réponses

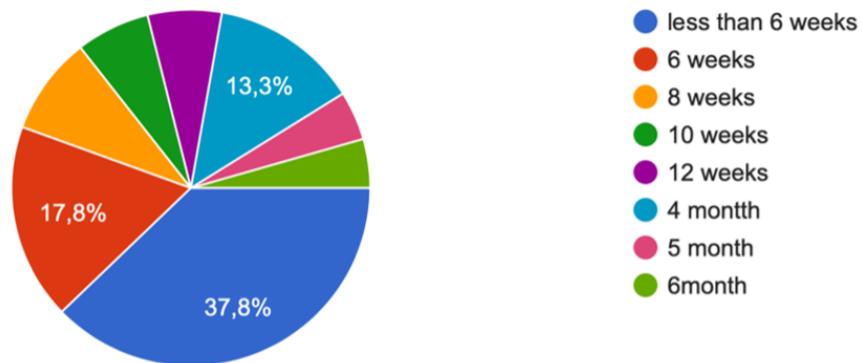


FIGURE 4 *How many months of sailing done yet ?*

2.2.5 Les raisons qui ont empêché les étudiants de faire un stage

Dans le cas des étudiants ne sont pas encore partis, il était également pertinent d'en connaître les raisons. Dans mon formulaire j'ai soumis la question suivante : « *If not, what is the reason why you did not do an internship ?* » C'était une question ouverte, j'ai eu beaucoup de réponses différentes mais certaines sont fréquemment revenues.

- Les examens et seconde session : Beaucoup d'étudiants dans notre académie ont un mois d'août chargé par des examens à repasser. Il est donc difficile de trouver le temps nécessaire pour partir en stage durant les deux mois d'été.
- Le manque d'opportunité : Parfois ils n'ont pas eu la possibilité. Les entreprises ne répondent pas toujours favorablement à leur demande stage.
- Le manque de temps : En tant qu'étudiant il est difficile de dégager suffisamment de temps pour partir en stage.

2.2.6 Période de stage au sein de l'*Antwerp Maritime Academy*

L'école libère quatre semaines de navigation pour les étudiants dans la période de Pâques. Pendant que les étudiants de première année sont sur le navire école "le Dar" les autres peuvent partir naviguer sur des navires de compagnies externes.

Il est important de connaître l'avis des étudiants. J'ai donc demandé aux étudiants s'ils pensaient que cela était un bon mois pour aller naviguer. Les réponses étaient mitigées.

Do you find that the April internship month (dar time) is a good month to do an internship ?

98 réponses

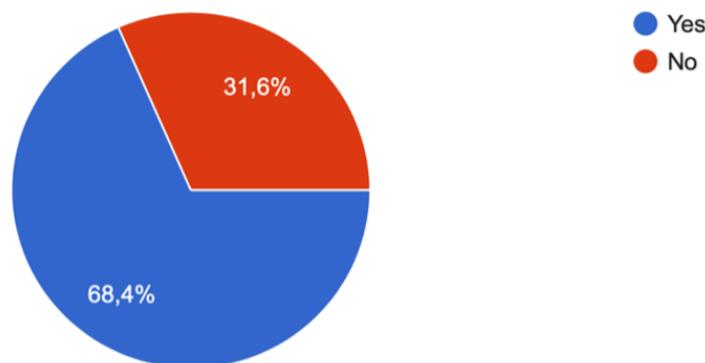


FIGURE 5 *Does April month is a good time for an internship ?*

Dans l'?? toutes les réponses des étudiants manuscrites sont listées. Sur la base des opinions exprimés par les étudiants concernant le mois de stage d'avril, il semble qu'il y ait à la fois des avantages et des inconvénients à effectuer un stage pendant cette période.

Parmi les avantages mentionnés, on peut citer le fait que le mois d'avril est une période propice à la navigation en raison des conditions météorologiques généralement favorables. De plus, il s'agit d'une bonne pause dans le travail scolaire. En effet cela coupe bien l'année

scolaire entre le théorique en cours et le pratique en mer. En outre, certains étudiants ont indiqué qu'il y avait plus d'offres de stage pendant ce mois et que cela leur permettait d'avoir leur été libre pour d'autres activités. Il est également important d'avoir du temps de pratique pour acquérir de nouvelles compétences.

Toutefois, les étudiants ont également plusieurs inquiétudes quant au fait d'effectuer un stage au mois d'avril. L'une des préoccupations la plus fréquemment citée est que quatre semaines ne suffisent pas pour un stage, de nombreuses entreprises préférant des stages de 6 à 8 semaines. En outre, certains étudiants craignent de manquer des labos importants après ce mois libre ou alors de ne pas pouvoir trouver un stage qui correspond à leur emploi du temps. Certains se sont également inquiétés de la difficulté à planifier un stage en avril en raison de la flexibilité nécessaire à l'embarquement et au débarquement.

En revanche ce temps est très intéressant pour le stage de 120 heures dans un hôpital car cela correspond plus ou moins au temps qui est demandé.

2.2.7 Utilité d'un manuel

Ensuite, j'ai demandé aux étudiants s'ils pensaient qu'un manuel pour les aider dans leurs recherches de stage pourrait être utile. Une grande majorité de oui a été observée.

Do you think that a student internship guide could be useful to help you in your practical and theoretical approach ?

98 réponses

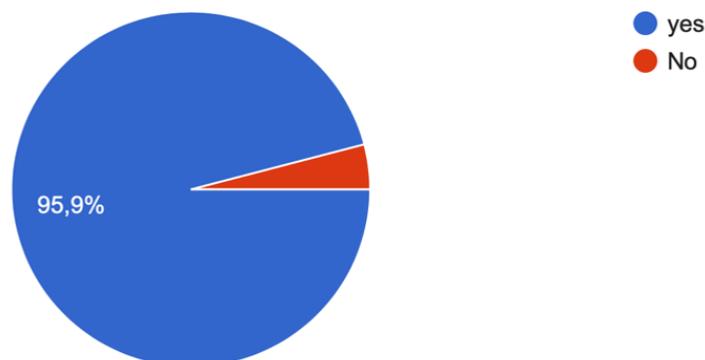


FIGURE 6 *Utility of a manual for student ?*

Les résultats sont assez probants, c'est un argument fort pour la suite de ce travail. En effet sur la centaine de personnes ayant répondu à ce formulaire uniquement quatre ne sont pas intéressés par la création d'un manuel. Ce qui m'a conforté pour rédiger ce mémoire. Cela montre également l'importance de le publier sur la plateforme Blackboard afin que tous les étudiants puissent y avoir accès dès l'année prochaine.

2.2.8 Éléments importants dans le manuel

J'ai ensuite demandé aux étudiants ce qu'ils souhaitaient trouver dans ce manuel. La liste peut être trouvée en annexe A

Les étudiants ont exprimé plusieurs opinions sur ce qu'ils aimeraient trouver dans ce manuel. Ils souhaitent trouver les bases ainsi que les attestations nécessaires pour chaque brevet. Ils aimeraient également obtenir des informations sur les entreprises où ils peuvent postuler et celles à éviter, ainsi que des informations sur les contrats, les assurances, ce à quoi s'attendre et ce qu'il ne faut pas oublier d'emporter avec soi.

Ils aimeraient savoir comment s'adresser aux entreprises, toutes les informations sur les certificats/affaires maritimes, les choses à savoir avant d'embarquer et qui ne sont pas expliquées en classe, les offres d'emploi, les numéros de contact, un résumé des tâches et de l'aide pour établir leur CV.

Les étudiants aimeraient également connaître les certificats qu'ils doivent obtenir, les documents nécessaires, les exigences des entreprises, ainsi que des explications sur la navigation, les CV recherchés par les entreprises, les avantages des différentes entreprises et des astuces.

Ils aimeraient savoir comment contacter les bonnes personnes et quelles classes réviser avant de commencer leur stage, ainsi que les procédures pour les certificats et le livret de marin, peut-être quelques informations pratiques sur les impôts et les différents contrats.

Ils aimeraient également être informé pour rédiger une lettre de motivation et un CV, à qui les adresser, ainsi que les spécificités de toutes les entreprises. Certains étudiants aimeraient voir les procédures et les documents nécessaires et leurs utilités.

Les étudiants ont également exprimé leur désir de savoir quoi faire à bord, les adresses e-mail importantes, ce qu'il est important d'apprendre ou de remplir dans leur livre de bord de formation de cadet, comment envoyer un e-mail ou faire un CV, ainsi qu'une liste des armateurs recommandés par l'école, comment les contacter et comment postuler pour un stage.

Ils aimeraient connaître comment réagir dans certaines situations, comment contacter les entreprises qui acceptent les stages, les informations sur la formation obligatoire et les certificats nécessaires pour naviguer, comment agir à bord, des explications sur le radar, l'ECDIS, le travail de carte, la navigation et comment communiquer efficacement avec l'équipage.

Les étudiants aimeraient aussi obtenir une liste avec les noms des entreprises et leur domaine d'activité. Quelles sont les entreprises qui acceptent beaucoup de stagiaires et celles qui n'en acceptent pas beaucoup, ainsi que des instructions sur tout ce que l'on ne nous dit pas en classe.

Certains étudiants aimeraient avoir les coordonnées des personnes à contacter dans les entreprises maritimes, des conseils et des astuces, ainsi que toutes les informations récapitulatives sur les cours de navigation.

2.2.9 Plans de carrière des étudiants après la fin de leurs études

Pour finir ma dernière question avait pour but de connaître les intentions des étudiants dans le futur.

Dans l'ensemble, il ressort que la plupart des étudiants souhaitent naviguer après leurs études. Cela montre donc que les étudiants qui rejoignent l'Antwerp Maritime Académie ont un objectif clair en tête, celui de naviguer, et il est important de les accompagner dans leur projet. Cela est montré par beaucoup de réponses diverses avec une majorité d'étudiants qui souhaite aller naviguer en sortant de l'école.

Encore une fois cela me conforte dans l'idée qu'un manuel dédié aux étudiants est extrêmement utile. L'essence même des étudiants qui rejoignent l'Académie est de naviguer. Il est donc important de les aider dans ce sens avec la création d'un guide.

Le manuel dédié au navigant serait un outil précieux pour aider les étudiants à réussir leur stage mais également, à réaliser leur projet professionnel.

Finally, what are your plans after graduation ?

94 réponses

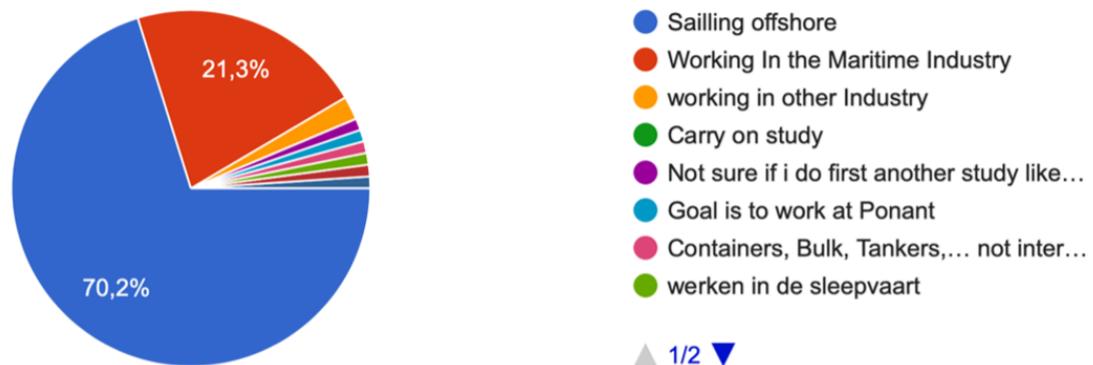


FIGURE 7 *Plan after graduation ?*

2.2.10 Conclusions du formulaire de questions soumis aux étudiants

Après avoir mené une enquête approfondie auprès des étudiants de l'*Antwerp Maritime Academy* via ce formulaire google form, je suis en mesure d'obtenir des conclusions significatives. En effet, j'ai pu analyser les résultats concernant l'année d'enseignement des étudiants, leur temps en mer pendant leur stage, les entreprises les plus populaires ainsi que les raisons évoquées pour expliquer l'incapacité de partir en stage. J'ai pu déceler à travers ce processus différents problèmes et futures solutions.

De cette enquête, il en ressort que les étudiants sont très intéressés par la création d'un manuel pratique qui les aidera dans leur recherche et leur préparation de stage. J'ai identifié des problèmes clés auxquels les étudiants sont confrontés et ai défini des pistes de solution pour y répondre.

Le but ensuite dans le chapitre 3 est de créer un manuel qui répondra aux besoins spécifiques des étudiants. Ce formulaire servira de base pour la conception de ce manuel et les réponses fournies, ici, j'aide à mieux répondre aux préoccupations des étudiants.

Je suis convaincu que ce manuel sera un outil utile pour les étudiants de l'*Antwerp Maritime Academy* dans leur recherche de stage et leur préparation professionnelle. Il sera finalement publié sur Blackboard, la plateforme des étudiants.

2.3 Interview du directeur de l'*Antwerp Maritime Academy*

[18]

Quel est le parcours professionnel de notre directeur ?

Notre directeur est d'abord parti en stage pendant ses études au cours des vacances d'été. Une fois ses douze mois validés, sa carrière maritime était lancée.

Il a ensuite navigué pendant 5 années. Il a ensuite exercé un métier dans le port d'Anvers pendant 5 autres années. Finalement, il a rejoint notre académie et, en parallèle de son métier de professeur, il a passé un master en transport maritime et économie. Il est ensuite devenu Directeur.

Quel souvenir a-t-il de son premier stage en tant que cadet ?

De nos jours le marché de l'emploi est plus ouvert, mais à ce moment là, les places étaient limitées et les salaires peu élevés. Après son diplôme, le marché était saturé. C'était difficile de trouver un embarquement. Pour ce faire, il est parti pendant ses premières années de navigation à bord de bateaux sous pavillons internationaux pour 150 dollars. Ce fut difficile d'être en dehors du pool. Malgré ces mois compliqués d'aspirant il a validé son diplôme. Son conseil : il faut se donner les moyens pour arriver officier de quart.

Quelle est la politique de l'école actuellement pour les stages ?

La politique de l'école est de laisser partir les étudiants pendant les périodes prévues telles que le mois d'avril ou les vacances d'été. Le directeur est conscient qu'il est parfois complexe de partir en stage et que l'école ne propose pas de stages aux étudiants. Dans le temps, il y avait un coordinateur de stages qui proposait des places de stage aux étudiants. De nos jours ce n'est plus fait pour différentes raisons. Au début, la HZS négociait des places avec des armateurs mais était ensuite confrontée à différents problèmes. Les places réservées étaient mal exploitées par les étudiants. Ils ne venaient pas à cause de leurs examens ou pour d'autres raisons. Par la suite, il n'y a plus eu de coordinateur mais cependant l'école garde une responsabilité et souhaite mettre en contact les étudiants et les armateurs.

En organisant les stages, l'école devenait très stricte et diminuait la liberté des étudiants. Cela leur laissait moins de choix. C'était plus difficile pour les étudiants de changer de compagnies. Maintenant les étudiants gardent leur libre arbitre.

La politique de l'école réside dans le fait qu'elle souhaite rester indépendante, neutre. Elle met en contact les armateurs et les étudiants en proposant aux étudiants des rencontres pour se créer un réseau. L'école n'est pas liée avec tel ou tel armateur mais conseille les étudiants. La responsabilité de l'école est d'être une plateforme. Dans cette optique, deux évènements sont organisés : l'un en décembre et l'autre lors de la journée porte ouverte de l'école. Dans certains cas, les armateurs veulent être d'avantage présents et souhaitent présenter leur entreprise aux étudiants. Dans ce cas là, le directeur leur propose de rentrer en contact avec le conseil d'étudiants. C'est ensuite lui qui organise une session d'information à l'école. L'école maintient uniquement le réseau avec les armateurs. L'école garantit aux étudiants de leur donner un bagage théorique suffisant pour être de bons cadets et ensuite de bons marins dans les compagnies maritimes dans lesquelles ils travailleront.

Depuis des années, l'académie passe beaucoup de temps et d'énergie pour proposer aux étudiants toutes ces séances d'information et maintenir ses contacts avec tous les armateurs.

Comment l'école contribue-t-elle au succès des premiers stages des étudiants ?

Pour contribuer à la réussite de ces stages, l'école s'engage à offrir une formation rigoureuse et pratique. Elle veille à ce que les étudiants soient bien préparés et équipés pour leur stage, en leur fournissant des compétences théoriques et pratiques grâce entre autre aux "labos". Elle encourage également les étudiants à être pro-actifs, à prendre des initiatives et à tirer le meilleur parti de chaque expérience de stage.

Quelles sont les connaissances théoriques minimales qui sont importantes pour un cadet qui rejoint un navire ?

Même s'il n'a plus navigué depuis longtemps, notre directeur a une connaissance approfondie de l'industrie maritime et de son exigence en matière de compétences et de connaissances des cadets. En ce qui concerne les connaissances théoriques minimales requises pour un cadet qui rejoint un navire, il sait évidemment que cela dépend du type de navire et de la compagnie maritime pour laquelle il va travailler. En général, les connaissances de base qui sont importantes pour les cadets comprennent plusieurs points.

Tout d'abord, il est essentiel pour les cadets d'avoir une connaissance solide des fondamentaux de la navigation mais aussi du COLREG.

Ensuite, l'école met l'accent sur les procédures de sécurité à bord du navire. Elles sont d'une importance primordiale. Ces compétences sont reprise dans le *basic safety cetrificat*.

Enfin, des connaissances de base en anglais maritime sont essentielles car c'est la langue de travail internationale en mer. Les cadets doivent être capables de communiquer efficacement avec les membres de l'équipage et les autres navires en utilisant des termes maritimes spécifiques.

Quelle est l'image que les étudiants de l'établissement doivent véhiculer lors de leurs stages ?

Pour le directeur, la valeur la plus importante est le respect qui est la base d'un marin. D'autre part, la volonté d'apprentissage est un autre élément important.

Il ne faut pas oublier la sécurité. "Une main pour soi et une main pour le navire" : les deux vont ensemble. En effet, le navire a besoin des marins pour survivre mais les marins ont également besoin du navire pour survivre. En début de carrière il est important de mettre en pratique ce que nous avons appris à l'Antwerp Maritime Academy. L'école est consciente qu'il y a une grande marche à franchir pour les jeunes officiers, mais cela se fait assez facilement et rapidement.

Il y a une grande différence entre notre académie ici à Anvers et d'autres établissements dans le monde. En effet, dans de nombreuses autres écoles les étudiants sortent avec leur diplôme et 12 mois de navigations, contrairement à nous qui avons plus de théorie mais seulement 6 mois de navigation. Les compagnies ont confirmé au directeur qu'il est plus important de sortir avec des compétences additionnelles autre que STCW. En début de carrière il est plus intéressant d'avoir une plus grande expérience en navigation. Par contre, tous les cours sont de bonnes bases sur lesquelles nous pouvons nous appuyer lorsque l'on est officier avec d'avantage de responsabilités. Cela confirme la stratégie de l'école de proposer des cours tels que la cybersécurité, la communication inter culturelle, l'économie, la chimie... A long terme, les compagnies maritimes préfèrent que l'on ait plus de compétences théoriques que des mois supplémentaires en mer.

Comment se passent les contrats de stage ? Doivent-ils être signés ?

Un template est présent sur blackboard. Les étudiants souhaitant faire un embarquement sous un contrat de stage peuvent le compléter, le faire signer par la compagnie et le transmettre à l'administration des étudiants. Ensuite ce document est remis au directeur de l'école qui le signe. Parfois le directeur met une remarque sur le contrat. Il est important de rappeler qu'un stage ne permet pas aux étudiants de ne pas se rendre aux cours. Le directeur vérifie à chaque fois dans quelle compagnie partent les étudiants.

Pensez vous qu'un manuel pour les étudiants soit intéressant ?

Chaque information additionnelle donnée par un étudiant pour ses collègues est perçue différemment par les autres que si cette même information était donnée par un professeur. L'académie ne peut pas donner ces informations. le directeur ne peut pas non plus dire comment se passe la vie à bord de nos jours. C'est donc un travail utile pour tous.

Y-a t-il des aspects importants à aborder dans ce manuel ?

Pour le directeur, la base du manuel est importante, telle que le *basic safety* , le carnet de marin, les vaccins indispensables et les médicaments. Ces données changent beaucoup avec le temps mais également au niveau des pays et des pavillons. C'est donc difficile de maintenir cela à jour.

Le directeur donne quelques conseils pratiques qui peuvent toujours nous aider. Quand on est à l'étranger il faut avoir de bons outils de communication ainsi que quelques numéros de téléphone, par exemple de l'agent, de sa famille, du *designed person ashore* ou de l'ambassade. Il faut également toujours avoir du cash, des dollars, sur soi. Quand on a tout cela avec soi, tout peut se résoudre. A bord, il est important d'avoir de quoi s'occuper : ordinateur, livre, CD...

Quelles sont les qualités premières d'un marin et comment peut-on caractériser un bon cadet ?

Il ne faut pas avoir peur de parler, de poser des questions. Il ne faut pas oublier que chaque marin va aider un autre marin. Mais il faut avoir la volonté de poser des questions. Il faut montrer que l'on veut apprendre et comprendre. Si on a des soucis, il ne faut pas hésiter à en parler. Avec son expérience, le directeur explique qu'il n'y a jamais que du bon ou que du mauvais. Il y a des situations qui nécessitent d'être expliquées. Tant qu'on maintient la communication avec le reste de l'équipe, on peut arranger les problèmes et trouver des solutions. En début de carrière on aura forcément des doutes, mais il ne faut pas hésiter à suivre son instinct. Chaque collègue marin répondra avec plaisir aux questions (à condition de ne pas abuser et d'avoir auparavant cherché à trouver une réponse aux problèmes/questions).

En étant en début de carrière il ne faut pas se dénigrer, les étudiants ont une connaissance intellectuelle vaste. Mais ils ne maîtrisent pas la manière où cela s'applique à bord. C'est normal et il faut l'accepter. Il faut parcourir un trajet d'apprentissage où on a le sentiment

que l'on repart de zéro. Il ne faut pas avoir peur de cela, il faut l'assumer et mettre en application ce qu'on a appris. Il faut être également conscient que nous n'avons pas suffisamment maîtrisé certains points de théorie. C'est totalement acceptable. Il faut se rappeler que lorsque que l'on est diplômé on n'est pas le premier à vivre ce genre de situation. Il y en a eu beaucoup d'autres auparavant. La majorité a fait de très belles carrières donc c'est totalement faisable. C'est le message de réussite et d'espoir de nos études. Les opportunités de travail sont présentes mais c'est à nous, cadet, et future officier de les saisir. Il faut investir du temps, de la passion et de l'apprentissage. Dans le monde maritime, on reçoit ce que l'on donne. "Si vous êtes irrespectueux, attendez-vous à être traité de façon irrespectueuse".

Il ne faut pas perdre sa passion en tant que marin. Les passions peuvent changer mais il est important de garder la flamme. Il y aura des moments difficiles mais il faut passer outre et saisir les opportunités.

A propos du mois d'avril qui est mis à la disposition des étudiants. Quatre semaines c'est court et cela donne peu de flexibilité aux étudiants cela est donc difficile d'embarquer. Le directeur conseille de se tourner vers de plus petits navires comme des cabotiers. Il faut vouloir naviguer. Il y a beaucoup de lignes de ferry qui font Anvers-Rotterdam. Il faut être ouvert. Il faut être aussi prêt à être engagé sous conditions internationales.

2.4 Interview de l'administration de la HZS

[20]

Ensuite j'ai pu échanger avec l'administration des élèves de notre établissement, l'*Antwerp Maritime Academy*. voici quelques questions qui peuvent être utiles pour les étudiants.

Quelles questions recevez-vous le plus souvent au niveau des stages ?

La plupart des étudiants viennent pour demander des explications au niveau des certificats. Si je les insère dans mon mémoire ce sera un gain de temps pour l'administration. Les étudiants demandent également ce qu'il faut faire pour les conventions de stage auprès du directeur.

Concernant les livrets de marin, y a-t-il un moyen de le faire avec l'aide du secrétariat ?

Concernant les livrets de marins, nous avons publié un manuel sur Blackboard. Cela permet aux étudiants de faire les demandes eux-mêmes. Nous collecterons les livrets de marin auprès du FOD toutes les 2-3 semaines et contacterons ensuite les étudiants dont nous avons les livrets de marin par e-mail afin qu'ils puissent les récupérer auprès de nous au secrétariat des étudiants.

Pensez-vous qu'un manuel de stage soit utile ?

Un manuel de stage est certainement utile ! Pour le moment, seul un manuel existe pour les premières. Le but de ce manuel a été conçu pour les aider à mieux appréhender leur première expérience sur le Dar.

Si un étudiant souhaite arrêter l'école après son bachelor. Combien de temps de navigation lui reste-t-il à faire ?

Lorsqu'ils obtiennent leur diplôme de candidat NW, les étudiants reçoivent 7 mois de temps de navigation de la part de l'école. 6 s'ils sont exemptés de stage. Ce certificat d'Amara est transmis directement au SPF. Ils ont alors obtenu tous les certificats pour le niveau opérationnel et peuvent naviguer en tant que cadet ou aspirant. Pour le niveau de gestion, ils ont besoin de 12 mois.

2.5 Interview de Stuvo

[19]

Lors de ma rencontre avec les représentantes de Stuvo, les personnes rencontrées m'ont conforté dans l'idée qu'un manuel était quelque chose qui manquait aujourd'hui à la Zeevartschool. En effet, encore de nombreux étudiants viennent les voir car ils sont perdus dans leur recherche de stages et cherchent des réponses.

La première question qui revient est celle de "quand faut-il postuler?". Selon elles, il vaut mieux postuler dès que l'on connaît ses résultats de la session d'examens de janvier soit en février si l'on souhaite naviguer pendant les grandes vacances. En effet, pour de nombreuses compagnies il est important de ne pas avoir de seconde session pour pouvoir être flexible pendant la période de l'été.

La seconde interrogation des étudiants est qu'ils ne savent pas à quoi s'attendre en rejoignant leur première embarcation. Elles m'ont félicité de créer une section "expériences passées" d'anciens étudiants qui racontent leur premier stage et donnent des conseils pour les suivants.

2.6 Interview du conseil étudiant

[21]

Finalement, il était également intéressant de poser différentes questions au conseil étudiant. Pour ce faire, j'ai contacté la présidente du conseil étudiant pour l'année 2022-2023. La première question que je lui ai posée était de savoir si, selon elle, un manuel pour aider les étudiants en stage était utile. Sa réponse était plus que favorable. Ensuite elle m'a expliqué que certains étudiants venaient leur poser des questions au sujet des stages à bord. Les exemples de questions qu'ils reçoivent sont :

- Comment puis-je faire en tant qu'étudiant si je rate un examen ?
- Quels sont les papiers nécessaires pour pouvoir embarquer ?
- Comment fonctionne le cadet training record book ? Comment le remplir ? A quoi sert-il ? Qu'est ce qui est obligatoire à remplir ?

Depuis un ou deux ans, il y a eu beaucoup d'entreprises qui sont rentrées en contact avec le conseil étudiant et qui sont venues présenter leur entreprise. Les questions des étudiants ont donc diminué car ils ont pu directement se renseigner auprès des armateurs.

De son côté, elle pense qu'il est intéressant dans le manuel d'aborder le point des certificats de façon approfondie. Le *basic safety training* doit être abordé ainsi que le *security*

awerness. Il est également intéressant de parler du *Basic tanker training* avec IGF et ses extensions avec les *Advanced Tanker training Gaz, Oil and chemical*.

2.7 Conclusion

Après avoir analysé le formulaire rempli par les 98 étudiants ainsi que les entretiens menés avec le directeur, l'administration des étudiants, le conseil étudiant et Stuvo, il devient évident qu'un manuel de stage est un outil nécessaire pour préparer un stage et améliorer l'expérience des étudiants à bord. Cela rejoint également un objectif important de l'école qui est d'améliorer la satisfaction des étudiants à l'*Antwerp Maritime Academy*.

Les remarques des étudiants ont souligné l'importance d'un manuel de stage clair et détaillé pour les guider tout au long de leur stage. Les entretiens ont également montré que l'administration reconnaît l'importance d'un manuel de stage et qu'elle travaille à l'amélioration des informations fournies aux étudiants pour leur permettre de réussir leur stage.

Ce chapitre consacré aux aspects importants du manuel de stage montre clairement que des éléments tels que les certificats, les demandes des compagnies, les documents requis et les explications de la vie à bord sont cruciaux pour assurer une expérience de stage réussie.

En conclusion, ce guide de stage doit être bien conçu et complet pour offrir aux étudiants une aide à la recherche de stage et pour les aider lors de leur expérience en mer. En mettant l'accent sur les aspects importants du manuel de stage, notre académie pourra aider les étudiants dans le futur à se préparer efficacement pour leur stage et à tirer le meilleur parti de cette expérience.

Chapitre 3

Manuel de stage

Les paragraphes qui suivent sont destinés à être publiés sur blackboard pour les étudiants.

3.1 Introduction

Bienvenue dans ce guide de stage pour étudiants! Ce manuel a été spécialement conçu pour vous faciliter dans vos démarches administratives lors de vos recherches pour obtenir un stage et vous aider, en tant que cadet, à bord d'un navire commercial, à vous adapter au fonctionnement de celui-ci et à développer vos compétences en tant qu'officier marin en devenir.

Ce manuel a plusieurs objectifs. Son but est de vous aider à vous préparer, vous cadet, à votre première expérience à bord d'un navire de marine marchande.

Vous y trouverez différentes parties qui vous prépareront avant votre stage : quels documents doivent être obtenus, comment devez-vous vous préparer, et à quoi pouvez-vous vous attendre pendant votre séjour à bord.

Je souhaite vous offrir une base solide sur laquelle vous pourrez vous appuyer pour préparer votre première expérience à bord d'un navire de marine marchande. Ce manuel vise donc à vous faciliter la tâche et à vous aider à vous sentir plus confiant pour partir en mer.

J'espère que ce manuel vous sera utile et que vous pourrez en tirer le meilleur parti tout au long de votre stage. Bonne lecture et bon vent!

3.2 Être un cadet

Premièrement, il est important de définir le terme "cadets". Ce terme signifie des étudiants en formation qui se préparent à devenir des 3ème officiers et qui mettent en pratique leurs compétences théoriques acquises dans les écoles de navigation comme l'Antwerp Maritime Académy à bord d'un navire.

Les cadets ont des responsabilités variées à bord, en fonction de leur niveau de formation et de leur expérience et du type de navires sur lesquels ils ont été embauchés. Ils peuvent être chargés de tâches administratives, de la navigation, de la maintenance des équipements ou de la supervision des membres de l'équipage. Ils peuvent également être responsables de la sécurité à bord et de la conformité aux réglementations internationales tels que SOLAS ou MARPOL.

Ils travaillent sous la supervision d'officiers expérimentés, qui les aident à développer leurs compétences et à s'adapter au fonctionnement du navire.

Ils sont considérés comme une relève pour les officiers maritimes expérimentés. Les entreprises les embauchent pour les préparer à remplir dans le futur des postes à responsabilité à bord.

Ils ont généralement des salaires plus faibles que les officiers expérimentés car ils sont encore en formation et ne sont pas encore qualifiés pour occuper des postes à haute responsabilité. Les compagnies peuvent donc réduire leurs coûts en embauchant des cadets.

3.3 Règlement de l'*Antwerp Maritime Academy* concernant les stages

Il est intéressant de souligner dans ce manuel que l'*Antwerp Maritime Academy* ne tolère aucune absence à un cours pratique, en raison d'un stage effectué dans une entreprise. Il est également essentiel de noter qu'aucune absence n'est autorisée pour un examen de première ou de deuxième session en raison d'un stage. Par conséquent, il vous est conseillé de prévoir une marge suffisante en cas de stage, par exemple en planifiant votre stage le plus rapidement possible en juillet pour pouvoir être de retour pour une deuxième session en août/septembre.

Il est également important de souligner que, en rejoignant un navire sous une convention de stage, vous serez encore sous la réglementation de l'école, avec les droits et devoirs qui y sont liés.

Finalement, en tant que cadet à bord, vous représentez l'établissement. Il va de soi d'être poli, courtois, respectueux et motivé. Votre réputation et celle de l'école seront en jeu, il est donc important de faire preuve de professionnalisme durant votre embarcation. Vous devez également respecter les règles et les procédures de sécurité à bord du navire, ainsi que les instructions des officiers. Votre comportement à bord du navire peut avoir un impact sur votre futur professionnel. Vous recevrez probablement des remarques positives ou négatives dans votre cadet record training book.

En résumé, il est crucial pour les étudiants de l'*Antwerp Maritime Academy* de planifier leur temps de stage et leur deuxième session d'examen en conséquence, et de respecter les règles et les réglementations en vigueur pendant leur stage à bord d'un navire. Les étudiants doivent également se comporter de manière professionnelle et respectueuse à bord du navire, car cela peut avoir un impact sur leur réputation professionnelle et leurs opportunités d'emploi à l'avenir.

3.4 L'importance des stages à bord

Les stages à bord des navires de marine marchande sont importants dans votre formation. En cumulé, vous devez réaliser 12 mois de navigation pour obtenir le grade de OOW signifiant devenir un 3ème officier de navigation. En sortant de l'*Antwerp Maritime Academy* avec votre diplôme vous recevez 6 mois de temps de navigation avec les simulateurs et laboratoires. On peut ajouter à cela le mois passé sur le Dar. Ainsi, pour devenir officier of the watch (OOW) il est important de partir en mer 5 mois de plus dans une compagnie externe. Ce qui vous donnera une année (12 mois) de navigation. (6+1+5)

Les avantages des ces stages sont multiples :

1. **Expérience pratique** : Les stages à bord permettent de mettre en pratique ce que vous avez appris à l'*Antwerp Maritime Academy* et de développer vos compétences en matière de navigation, de gestion de l'équipage et vous confrontez au monde du travail.
2. **Développement des compétences professionnelles** : Grâce à ces stages vous développez des compétences professionnelles importantes telles que la communication, la résolution de problèmes, la prise de décisions et la gestion du stress.
3. **Connaissance de l'industrie maritime** : A bord, on peut également découvrir différents métiers en fonction des compagnies sur lesquelles on est engagé et des aspects diverses de l'industrie maritime. Grâce aux stages, vous expérimentez différents navires et vous vous faites votre propre opinion.

4. **Préparation à la carrière** : Les stages permettent de se familiariser avec le monde du travail et de se préparer à sa carrière future en tant qu'officier.
5. **Conformité avec les réglementations internationales** : Ces stages sont obligatoires pour obtenir votre diplôme, et sont nécessaires pour devenir un officier marin qualifié (OOW) selon les réglementations internationales OMI et ICS(*cadet record training book*)

Ces stages sont donc un élément clé pour la formation et pour devenir officier. Ils sont essentiels pour acquérir les compétences et l'expérience nécessaires et donc pour réussir sa carrière professionnelle.

3.5 Curriculum Vitae/ Lettre de motivation

Lorsque vous postulez pour un stage à bord, il est toujours important d'ajouter une lettre de motivation et un CV à votre candidature en indiquant quand vous êtes disponible.

3.5.1 Curriculum vitae

Pour écrire votre CV, il est important de suivre quelques étapes de rédaction. Le CV reflète la personne que vous êtes et doit donc donner envie aux compagnies de vous engager en tant que Cadet. A l'*Antwerp Maritime Academy*, en deuxième année avec le cours d'anglais maritime vous pourrez apprendre à rédiger votre CV. Faites-le soigneusement. [11]Il pourra être corrigé par les professeurs et ainsi vous pourrez avoir un CV professionnel en anglais. Voici ci-dessous quelques points auxquels vous devez penser lors de la rédaction de votre CV :

1. A quelles compagnies souhaitez-vous postuler ? Quelle langue est la plus appropriée ?
2. En fonction de la compagnie, personnalisez votre CV. Par exemple au début de votre CV, vous pouvez inscrire : "Étudiant de deuxième année à l'Académie Maritime d'Anvers, travailleur et motivé, j'ai maintenant hâte d'acquérir une expérience professionnelle à bord de votre compagnie maritime [nom de l'entreprise]"
3. Réfléchissez à la structure de votre CV. Vous devez commencer par les informations les plus importantes et les plus pertinentes. Par exemple, vos expériences professionnelles et vos compétences.
4. IL est important de lister vos certificats STCW déjà obtenus. Mettez en avant votre Basic Safety et vos Security awareness pour leur montrer que vous pouvez

directement embarquer. Indiquer également si vous avez un livret de marin et un certificat valide.

5. L'expression écrite est importante, les mots doivent être clairs et concis. Pour cela, il est important d'utiliser des phrases courtes et d'éviter les termes techniques.
6. Vous devez utiliser le même format pour toutes les informations sur votre CV, y compris les dates, les emplois et les descriptions de poste. La cohérence de votre CV a également son importance.
7. Mettez en avant vos réalisations si vous n'avez pas d'expérience professionnelles vous pouvez indiquer vos réussites au sein d'un groupe sportif, un engagement étudiant... Il faut mettre en avant ce que vous avez réalisé, même si ce n'est pas obligatoirement professionnel.
8. Personnalisez votre CV : adaptez votre CV pour chaque entreprise pour laquelle vous postulez pour un stage en mettant en avant les compétences théoriques et votre expérience même celle du Dar.
9. Faites attention à la présentation : utilisez une mise en page professionnelle et évitez les couleurs vives et privilégiez des polices de caractère classique.
10. Vous devez rester honnête sur vos compétences, ne mentez pas sur vos expériences ou sur votre formation, car cela peut vous nuire à court et à long terme.

En suivant ces étapes, vous pourrez rédiger un CV clair, concis et professionnel qui attirera l'attention des compagnies maritimes.

3.5.2 Lettre de motivation

Quand vous postulez, il faut mettre dans votre mail votre CV accompagné d'une lettre de motivation. Elle est importante car elle montre à votre future compagnie maritime vos envies et votre motivation à la rejoindre. Pour écrire une bonne lettre de motivation il y a quelques étapes à respecter :

1. Personnalisez votre lettre : adaptez votre lettre de motivation à l'entreprise et au poste pour lequel vous postulez. Montrez que vous avez fait des recherches sur la compagnie maritime et que vous comprenez bien ses besoins.
2. Soyez clair et concis : votre lettre de motivation doit être facile à lire et à comprendre. Utilisez des phrases courtes et claires, et évitez les paragraphes trop longs.
3. Mettez en avant vos compétences théoriques acquises à l'école et vos temps de navigation : votre lettre de motivation doit mettre en évidence vos compétences. Montrez comment vos études, vos certificats et votre expérience peuvent apporter quelque chose à la compagnie maritime.

4. Utilisez le bon langage : utilisez un langage professionnel. Faites attention à votre grammaire à votre orthographe. N'hésitez pas faire relire votre lettre par une personne extérieure.
5. Soyez enthousiaste : montrez votre enthousiasme pour le poste et pour la compagnie maritime que vous avez choisie. Expliquez pourquoi vous êtes motivé à travailler pour elle.
6. Expliquez pourquoi vous êtes un bon cadet : Montrez comment vos études à l'Antwerp maritim academy et votre expérience (celle du Dar par exemple) correspondent aux besoins de la compagnie.
7. Soyez cohérent : Utilisez un format A4 avec la même police et le même style de mise en page pour chaque partie.
8. Terminez votre lettre de motivation en demandant une entrevue : Montrez que vous êtes prêt à rencontrer quelqu'un de l'entreprise sachant que désormais de nombreux rendez-vous se font par téléphone, zoom,...

Une bonne lettre de motivation est capitale et permet d'attirer l'attention de l'armateur et augmentera vos chances pour avoir un stage. [12]

3.6 Comment postuler à un stage ?

Avant de commencer vos recherches de stage, il est important d'avoir tous les documents nécessaires comme expliqué au point suivant. Ensuite, il vous faudra penser à la période à laquelle vous souhaitez partir. Pour postuler à un stage, il vous faut donc vous dégager du temps.

Généralement, au niveau des disponibilités, il est difficile de partir moins de 6 semaines. Dans tous les cas, il faut rester flexible pour intéresser les entreprises.

Je vous conseille de mettre dans votre lettre de motivation une date de départ, une durée mais aucune de fin. N'imaginez pas pouvoir rentrer le jour exact de la fin du contrat. Il faut en être conscient et ne pas organiser de choses importantes le jour hypothétique de son retour.

Il est également important de tenir compte du calendrier académique et d'éviter les semaines de cours ou d'examens. Rappelez vous qu'un stage n'est pas une raison valable pour reporter un examen. L'école propose un contrat de stage standard (convention de stage), que vous trouverez sur Blackboard. De plus, rappelez-vous que les contrats de stages externes et hospitaliers doivent être envoyés par courrier électronique à Stusec@hzs.be et non directement à notre directeur général ou alors à l'*onboard training e-mail address*.

Il est important de connaître vos envies. Soyez curieux. Passez du temps sur les sites internet des compagnies pour vous renseigner. Contacter des anciens de notre académie pour leur poser des questions concernant leur travail en mer.

Essayez de réussir tous vos examens de Janvier, cela sera un argument fort pour partir pendant la période estival. Si cela est le cas, mentionnez-le dans votre mail vers les compagnies.

Enfin pour obtenir un stage, l'école met à notre disposition différents moyens de rentrer en contact avec les entreprises du monde maritime. Voici ces différents moyens

- Sur Blackboard vous pouvez retrouver dans la rubrique "Stage à bord" une liste de contact pour postuler. Le mail est le meilleur moyen de rentrer en contact avec les entreprises. N'oubliez pas d'ajouter la lettre de motivation et votre CV à votre candidature quand vous postulerez.
- Sur le site internet de notre établissement, on peut retrouver certaines offres d'emploi ou de stage. En effet, des firmes et des entreprises peuvent communiquer des offres d'emploi par e-mail. Elles sont ensuite insérées dans une rubrique "offres d'emploi maritime".
- De plus, chaque année des entreprises maritimes viennent dans l'établissement début décembre dans le but de se faire connaître. C'est un moment privilégié pour rentrer en contact avec les armateurs. Prévoyez votre CV et une lettre de motivation pour les entreprises qui vous intéressent. Cela permet de leur laisser une trace de votre nom. Essayez de venir avec des questions constructives. Le but d'un stage est d'acquérir des compétences en tant que cadets. Ne prenez pas comme objectif de stage le salaire.
- Il y a également chaque année au mois de mai, un événement appelé *Meet and Greet for Maritime students and future employees* organisé par le KBZ - CRMB (Koninklijk Belgische Zeemanscollege)(Collège Royal Maritime Belge). Cet événement est organisé dans la même optique que l'évènement organisé dans notre académie. Son but est de permettre aux étudiants de rentrer en contact avec des employeurs potentiels de l'industrie maritime. Chaque année plusieurs armateurs belges, français et néerlandais, agences de recrutement, services navals et gouvernementaux sont présents et heureux de faire connaissance avec leurs éventuels futurs employés belges. Je vous conseille de vous rendre sur leur site internet ou alors sur leur page Facebook pour pouvoir en apprendre d'avantage sur cet évènement et comment rentrer en lien avec des entreprises. [6]
- Un autre moyen est de se rendre sur le site internet de la compagnie que vous souhaitez rejoindre.

En résumé :

1. Prévoyez et libérez vous du temps.
2. Restez flexible sur les dates.
3. Venez rencontrer les entreprises.
4. N'hésitez pas à relancer vos demandes de stage.
5. Préparez vos documents en avance.
6. Dans vos lettres de motivations, mettez en avant vos certificats validés.
7. Montrez que vous êtes prêt à embarquer avec une visite médicale et des vaccins à jour.

3.7 Avant d'embarquer

De quels documents ai-je besoin avant l'embarquement ?

En tant que cadet, il est de votre responsabilité, et c'est une exigence légale de la société, d'apporter à bord les copies originales de tous les documents valides et pertinents.

Ces documents comprennent :

- Le contrat de stage ou d'emploi maritime signé,
- Le Certificat d'examen médical, y compris le certificat DA,
- Le carnet de vaccination (y compris un certificat de vaccination contre la fièvre jaune),
- Les certificats de compétence STCW (*basic safety* et *security awarness* au minimum),
- Les certificats de formation pertinents (par exemple ECDIS),
- Le livret de marin,
- Le passeport international et le visa de voyage.

Lorsque vous recevez des vaccins, veuillez vérifier que votre carnet de vaccination est correctement rempli pour chaque vaccination avec :

1. Le type de vaccin
2. La date de la vaccination
3. La signature et le statut professionnel du clinicien superviseur
4. Le fabricant et le numéro de lot du vaccin
5. La période de validité du vaccin
6. Le cachet du centre d'administration

Lorsque votre passeport est renouvelé et que l'ancien numéro de passeport est mentionné sur le carnet de vaccination, il ne peut être rayé car cela rendrait le carnet invalide. Le nouveau numéro de passeport peut toutefois être ajouté. Veuillez vérifier auprès de votre officier du personnel de la gestion des équipages quel visa de voyage est requis. Dans la plupart des cas, un visa américain est nécessaire, même si vous ne vous rendez pas aux États-Unis. Pour les marins travaillant directement avec l'une des agences de recrutement de la compagnie, vous devez recevoir les documents suivants de l'agent avant l'embarquement :

- Le contrat d'emploi maritime signé (comme indiqué ci-dessus).
- Votre e-document de contrôle (document attestant que tous les documents sont valides)
- La lettre de garantie de votre entreprise
- Le E-ticket

Si cela s'avère nécessaire (cela dépend des autorités d'immigration du port), il se peut que vous receviez les documents supplémentaires suivants avant d'embarquer :

- Un visa de transit et/ou
- une lettre de garantie de l'agent portuaire
- Un "OK-TO-BOARD" (pas toujours requis)

Dans chaque port, l'agence locale est toujours informée de la date et de l'heure d'arrivée et de départ de chaque membre d'équipage et prend toutes les dispositions nécessaires pour un embarquement et un débarquement. Chaque marin doit être prêt à rejoindre le navire +/- 10 jours avant la fin de son congé prévu. Veuillez vous assurer que la compagnie dispose de vos coordonnées correctes et que vous êtes joignable. N'oubliez pas d'informer la compagnie de tout changement dans vos coordonnées, votre statut personnel ou vos coordonnées bancaires. Veuillez vérifier régulièrement vos mails.

Voici quelques conseils qui vous seront probablement utiles avant d'embarquer :

- **Conseil n°1** : Vérifiez la date d'expiration de vos documents officiels. C'est à vous de vérifier et de conserver vos documents valables pendant toute la durée du contrat à bord, plus six mois supplémentaires (à l'exception du certificat d'examen médical, qui est soumis à la législation nationale spécifique). À la fin de chaque contrat, vous devez vérifier à nouveau tous les documents spécialement le passeport, la visite médicale afin de prendre les dispositions nécessaires à temps pour éviter les retards de dernière minute dans l'embarquement sur le prochain navire en raison de l'expiration des documents.
- **Conseil n°2** : Tenez toujours la compagnie informée de tout changement dans vos documents. Veuillez envoyer une copie scannée ou apporter l'original pour qu'une copie puisse être faite.

- **Conseil n°3** : Gardez votre dossier de documents organisé (exemple : pas de documents expirés ou personnels, pas de documents sans rapport avec le niveau de compétence requis). Lorsque vous remettez votre dossier de documents au capitaine du navire, ce dossier ne doit contenir que des documents valides et pertinents pour le poste et le navire.

3.7.1 Certificats

Pour tout membre de l'équipage travaillant à bord d'un navire sous pavillon belge ou autre, il est obligatoire de posséder un certificat ou un brevet de compétence. Ces certificats sont délivrés conformément à la convention STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping), une convention internationale qui établit des normes pour la formation, la certification et la surveillance des membres d'équipage.

Pour savoir quels certificats vous devez avoir selon votre stade d'avancement à l'*Antwerp Maritime Academy* vous pouvez consulter Blackboard où les certificats seront définis sous un document.

De manière générale, les compagnies vous demanderont des certificats bien particuliers. Ils sont souvent essentiels lors de vos premières embarcations.

Basic safety training

Le premier certificat le plus important pour aller à bord est le Basic Safety training. Celui-ci est un pre-requis lorsque vous postulez pour un stage. Pour avoir ce certificat, vous devez passer le cours de sécurité de première à l'AMA et le réussir. Sans ce document, il vous est impossible de monter à bord d'un navire marchand.

Security-Awerness For all seafarers

Ce certificat vise à sensibiliser aux différentes menaces qui pèsent sur la sûreté et à la manière dont les marins peuvent maintenir la sûreté à bord d'un navire.

Ce certificat officiel de formation à la sensibilisation à la sûreté STCW est généralement également un pré-requis pour aller à bord.

Basic Tanker Training

Basic Tanker Training (BTT) conformément à la Convention STCW est une formation obligatoire pour tous les marins travaillant à bord de pétroliers ou de navires transportant des produits chimiques. Il couvre également les aspects liés aux gaz inertes IGF. Ce certificat est obtenu après avoir réussi le cours de 3ème année portant le même nom. Le but de cette formation est de fournir aux marins les connaissances et les compétences nécessaires pour garantir la sécurité des marins, la protection de l'environnement maritime et la sécurité des navires eux-mêmes lors du transport de produits dangereux.

Procédure pour les certificats

Après avoir réussi vos cours, vous obtiendrez une déclaration de l'administration des étudiants par la poste ou, si vous êtes pressé, vous pouvez aller le chercher au secrétariat directement.

Une fois votre déclaration reçue, vous devez la "transformer en un certificat". Attention une fois que ce certificat est sorti il n'est valable que 5 ans. Je vous conseille donc de passer votre déclaration en certificat le plus tard possible.

Les certificats STW sont délivrés par le Service Fédérale de mobilité et de transport. A Anvers, ils sont situés en face de la gare d'Antwerpen Berchem. Vous devez donc vous rendre sur place aux heures d'ouverture pour obtenir votre certificat officiel.

Adresse : Posthoflei 5, 2600 Antwerpen

Heures d'ouvertures :

- Lundi de 9 à 11 :45
- Mardi de 9 à 11 :45
- Mercredi fermé
- Jeudi de 9 à 11 :45
- Vendredi de 9 à 11 :45
- Samedi fermé
- Dimanche fermé

Téléphone : 02 277 31 11

Site web : <https://mobilit.belgium.be/fr>

3.7.2 Visite médicale

Chaque marin est tenu d'avoir un certificat d'examen médical et un certificat de dépistage de drogues et d'alcool en cours de validité avant de s'engager. (Validité : jusqu'à un an après la date de délivrance). [3]

En Belgique, l'école travaille avec Mediport, ce centre est situé à l'adresse suivante : Italiëlei 55, B-2000 Antwerpen

Vous pouvez également vous rendre sur le site web de Mediport pour avoir des informations complémentaires.

(<http://www.mediport.be/havenartsen-maritieme-geneeskunde/vaccinaties.html>)

Pour passer votre visite médicale, il faut y aller entre 9h et 12 h en semaine du lundi au vendredi sans rendez vous.

Attention les visites médicales délivrées par Mediport sont d'une durée de 2 ans, cependant de nombreuses entreprises n'acceptent un embarquement de votre part qu'avec une date de validité de moins d'un an. [**Mediport**]

Concernant les vaccins à faire, généralement il faut pour monter à bord :

- Fièvre jaune
- L'hépatite A
- L'hépatite B
- Tétanos
- Diphtérie
- Poliomyélite
- Fièvre typhoïde
- Choléra

N'hésitez pas à vérifier cette liste avec votre compagnie. Si vous souhaitez d'avantage d'information sur l'examen médical vous pouvez faire un mail à l'adresse suivante : admin.medicert@mobiliteit.fgov.be. [2]

3.7.3 Livret de marin/ *Seaman's book*

Le livret de marin ou *Seaman's book* est un document officiel prouvant l'identité d'une personne et sa formation. Il prouve que vous êtes un marin certifié. Vos temps de navigation (services en mer) sont enregistrés sur ce document. Il est impératif de demander votre livret de marin dès votre première année. Attention le carnet de marin ne remplace en aucun cas votre passeport.

Pour demander votre carnet de marin avant votre premier stage (Dar Młodzieży ou autre), vous pouvez le faire au travers d'un formulaire que vous devez remplir et transmettre aux autorités belges.

- En ligne via l'app STCW on web
- Par email à stcw95@mobilit.fgov.be
- En vous rendant sur place à l'administration *FOB mobiliteit*

Vous devez joindre les documents suivants :

- Une photo d'identité
- Votre passeport
- Une copie du « Contrat d'engagement maritime » pour un navire de mer belge
- Une copie du certificat « Formation de base en sécurité (A-VI/1) » ou dans des cas spécifiques le certificat « Techniques de survie personnelle (A-VI/1-1) » ;
- Une copie de votre certificat médical valide délivré par un médecin agréé.

Si vous souhaitez avoir plus d'informations concernant l'inscription à un compte STCW en ligne, un document d'une quinzaine de pages se trouve déjà sur Blackboard. Avec ce site vous pouvez faire la demande de votre Livret de marin/Seaman's book sans vous rendre au FOD Mobiliteit à Anvers Berchem.

Vous pouvez également demander ce livret auprès du secrétariat de l'école. Il a publié un manuel sur blackboard. Cela vous permet donc de faire les demandes par vous-mêmes. Le secrétariat dépose les livrets de marin auprès du FOD toutes les 2-3 semaines et vous recontacte ensuite par e-mail afin que vous puissiez venir les rechercher.

3.7.4 Record cadet training book

Dans la section 3.4 j'ai expliqué que 12 mois de navigation étaient nécessaires pour passer officier. Il faut ajouter à cela que votre cadet Record training book doit être complété par les officiers à bord puis être envoyé à Berchem pour devenir OWW.

Ce livret d'apprentissage est rédigé par le ICS (International Chamber of Shipping) qui est la principale association commerciale internationale des armateurs et des exploitants de navires marchands. Pour le rédiger ils suivent la convention STCW de l'OMI qui stipule que le service en mer d'un cadet doit être consigné dans un registre de formation approuvé par l'administration maritime compétente. En Belgique, cela est régi par le Service Fédéral de Mobilité FOB.

Le "*On Board Training Record Book for Deck Cadet*" est divisé en plusieurs sections :

1. Les remarques des officiers et du commandant sont enregistrés au début du manuel.
2. Une section est consacrée à la familiarisation avec le navire.
3. Une section est dédiée aux particularités du navire à compléter.
4. Une section concerne les connaissances en matière de Colregs et nécessite de prouver ses compétences dans ce domaine.
5. Une section est consacrée aux tâches à accomplir au niveau de la navigation, de la manutention des cargaisons et des opérations. Elle comprend de nombreuses tâches liées à la sécurité, telles que l'inspection de l'équipement de sécurité et les exercices en mer conformément aux conventions SOLAS et ISM. Une colonne est prévue pour obtenir la signature lorsqu'un sujet est abordé et une autre colonne pour la signature du second commandant lorsque le sujet est maîtrisé.
6. Enfin, il y a une section dédiée au temps de pilotage pour acquérir le steering certificat.

Le livret actualisé couvre des compétences telles que l'utilisation des systèmes de visualisation des cartes électroniques, le leadership et le travail en équipe, ou la protection de l'environnement marin. Dans ce livre vous retrouverez des tâches de formation qui aident les cadets à maximiser leur expérience en mer et permettent aux superviseurs de faire une évaluation objective de leur compétence. Le livret d'enregistrement peut être utilisé par les cadets pour prouver qu'ils ont suivi un programme de formation conforme à la convention STCW 2010.

Pour le compléter, il vous faudra au minimum naviguer sur deux navires différents. Voici à quoi ressemble la première de couverture.

Essayez de compléter ce manuel le plus rapidement possible. Dès qu'il sera complet, vous pourrez faire les démarches administratives pour obtenir le grade de 3ème officier. Vous devrez vous rendre au centre de mobilité FOB Berchem. Ils vérifieront que tout est en ordre et que vos plans sont correctement dessinés. Une fois la vérification terminée, vous pourrez passer troisième officier. C'est donc important de vous familiariser avec les choses que vous devez faire à bord. Il est capital de commencer à le compléter petit à petit et de pas attendre votre dernier embarquement pour tout valider. Après votre navigation sur le Navire école Dar Młodzieży vous avez déjà eu une liste d'*items* validée.

Comment vous le procurez ? Vous pouvez l'acheter auprès d'Argonaut ou alors en ligne.

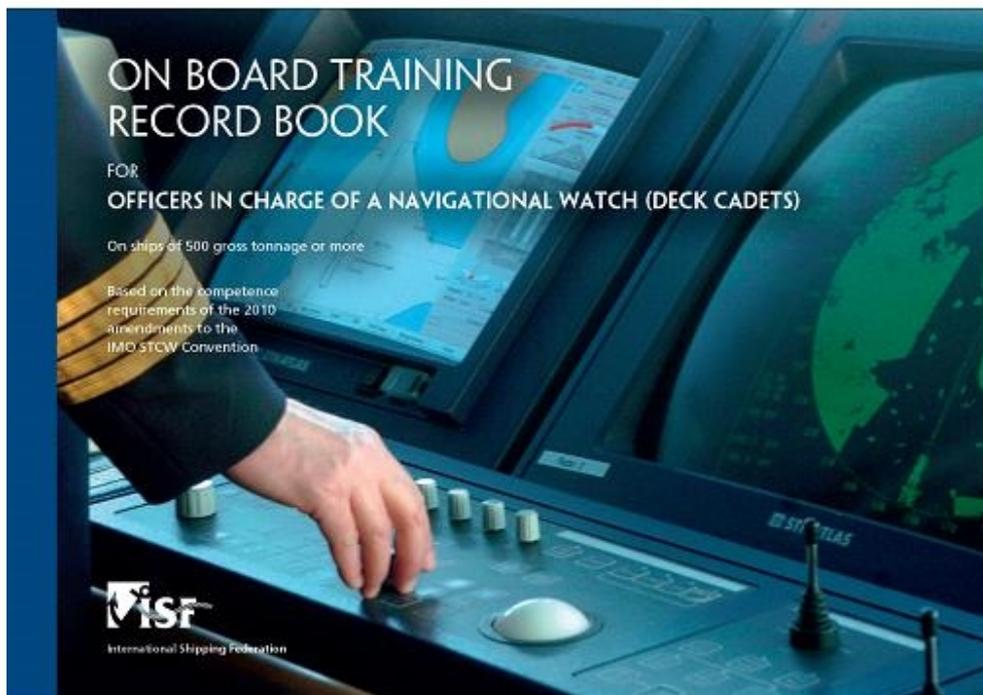


FIGURE 8 *On Board Record Cadet Training Book*

3.7.5 Autres documents

Passeport

Votre passeport doit être à jour. De manière générale la validité du passeport doit être de 6 mois supérieurs à la date de débarquement. Attention de vérifier sa validité. C'est le document à avoir sur vous lorsque vous voyagez. On vous le demandera régulièrement pendant votre voyage y compris les autorités portuaires.

Carte de Banque

Lorsque vous voyagez il est important d'avoir une carte bancaire avec vous :

- Mastercard
- Visa
- Amex

En effet si vous êtes dans un hôtel pour trois jours, il est important d'avoir de quoi payer si besoin. Je vous conseille de regarder avant de partir les conditions de votre banque à l'étranger en fonction des taux de change entre le pays et l'euro. La question à se poser est quel est le meilleur moyen de paiement dans le pays dans lequel je rejoins le navire ?

Visa Américain

Dans certain cas et pour certaines compagnies un visa américain est nécessaire pour embarquer. Il doit se demander longtemps en avance. Parfois on doit attendre 4 à 5 mois avant de l'obtenir. Pour le recevoir vous devez déjà avoir un document émanant de la compagnie, tel qu'un contrat de service, qui certifie votre besoin d'obtenir un visa de travail.[8]

Je vous conseille de suivre la procédure qui se trouve en ligne sur leur site internet. (<https://travel.state.gov/content/travel.html>)

Pool des marins

Certaines compagnies Belges sont en lien avec un pool de marins. C'est une sorte de syndicat de marins belges, mais également une sécurité sociale pour les marins. Dans votre cas, lorsque vous partez en stage, il se peut que l'entreprise ne vous verse pas de salaire, mais alors dans ce cas, c'est le pool vous versera un dédommagement. [9]

Pour toucher ce dédommagement, il faut suivre les procédures qui sont sur leur site internet et leur adresser votre dossier de demande. Cela doit être fait avant d'embarquer. Ce pool se réunit une fois par mois pour discuter des dossiers des stagiaires et analyse s'ils sont éligibles à ce dédommagement. Si votre dossier est accepté par le pool, de retour de stage vous devez envoyer votre contrat de services au syndicat. Vous serez remboursé quelques semaines plus tard. [9]

si vous souhaitez accéder aux conditions générales *instructions on training for life at sea for marine students* je vous conseille de vous rendre sur leur site web.

(<https://www.international.socialsecurity.be/index.html>)

ENIM

Du côté français, un pool de marin existe également. Il s'agit de l'ENIM (Établissement National des Invalides de la Marine). C'est un fonds de pension spécifique à la marine marchande en France. Il vise à assurer la protection sociale des marins et à garantir des prestations de retraite, d'invalidité et de décès. L'ENIM s'occupe également de la formation et le suivi des étudiants de marine marchande français y compris les cadets. ENIM contrairement au pool belge ne vous versera pas votre salaire mais sera bien votre mutuelle (sécurité sociale française). Attention il est important de souligner que cela n'est applicable que pour les cadets navigant sous pavillon français. [10]

Pour souscrire en tant que cadet à l'ENIM, vous devez suivre les étapes suivantes :

1. Premièrement, vous devez être inscrit dans un établissement de marine marchande, comme ici à l'*Antwerp Maritime Academy*
2. Vous devez conclure un contrat de stage avec un armateur ou une compagnie maritime française. Ce contrat vous lie à l'employeur pour une période déterminée pendant laquelle vous serez considéré comme un cadet. Vérifier bien la nationalité du pavillon sous lesquels vous naviguerez.
3. vous devez ensuite vous affiler à l'ENIM. L'armateur ou la compagnie maritime avec laquelle vous avez signé le contrat d'engagement se chargera généralement de votre affiliation à l'ENIM. De mon côté, j'ai dû remplir un formulaire que les ressources humaines de l'entreprise ont envoyé à l'ENIM. En navigant sur un navire sous pavillon français vous serez inscrit automatiquement après avoir rempli ce formulaire. Votre compagnie vous fournira les informations nécessaires et vous guidera tout au long du processus d'affiliation.
4. Une fois affilié à l'ENIM, vous devrez payer des cotisations sociales en tant que cadet. Dans la plupart des cas, les cotisations sont généralement déduites de votre salaire ou de votre allocation mensuelle, selon les modalités prévues dans votre contrat d'engagement. Attention il est intéressant de savoir que si vous le souhaitez vous pouvez souscrire à d'autres avantages payants. Cela vous permet d'être, par exemple, mieux couvert pour des soins de santé.
5. En contrepartie de vos cotisations, vous bénéficierez des avantages sociaux offerts par l'ENIM. Cela comprend la couverture sociale, l'assurance maladie, les prestations de retraite et d'invalidité, ainsi que d'autres avantages liés à votre statut de marin.

Il est important de noter que les procédures spécifiques et les exigences peuvent varier, il est donc recommandé de contacter directement l'ENIM ou l'école de formation maritime pour obtenir des informations précises sur les démarches à suivre pour devenir cadet et bénéficier des avantages de l'ENIM en tant qu'étudiant de marine marchande français.

Si vous souhaitez avoir plus d'informations vous pouvez consulter leur site internet. (<https://www.enim.eu>)

3.7.6 Les règles générales de l'entreprise

De façon générale vous recevrez de la compagnie avec laquelle vous partez en stage un règlement intérieur. Ce règlement est d'application à bord du navire sur lequel vous allez

naviguer. Il est vraiment important de le lire attentivement. Il est important de regarder certains points de façon plus particulière. Voici quelques informations à prendre en considération :

- La drogue : Les entreprises maritimes ont une politique de tolérance zéro en matière de drogue à bord de leurs navires. L'utilisation, la possession, la vente ou la distribution de drogue est strictement interdite et peut entraîner une expulsion immédiate du navire ainsi que des poursuites judiciaires.
- L'alcool : La consommation d'alcool à bord est souvent réglementée et limitée. Certaines entreprises autorisent la consommation d'alcool à des heures spécifiques ou dans des zones désignées du navire, tandis que d'autres entreprises interdisent complètement la consommation d'alcool pendant la durée du stage.
- Le wifi : Les entreprises maritimes peuvent avoir des politiques différentes en ce qui concerne l'accès au wifi à bord. Certaines entreprises offrent un accès wifi gratuit, tandis que d'autres entreprises peuvent facturer des frais pour accéder à internet. Il est important de connaître les politiques de l'entreprise à l'avance afin de savoir ce qui est autorisé et ce qui ne l'est pas.

Enfin, il est toujours recommandé de poser des questions ou de clarifier toute confusion avec le personnel de l'entreprise avant de naviguer. Cela vous permettra de comprendre clairement les règles, les politiques en vigueur à bord et de naviguer en toute sécurité et en toute confiance. Une fois cela vérifié, n'oubliez pas de renvoyer les documents à votre compagnie signés.

3.8 Quelles sont les affaires à préparer ?

3.8.1 Les affaires à prendre avec vous

Il est important pour vous de bien choisir vos vêtements et affaires à apporter à bord sachant que beaucoup de choses sont fournies sur les gros bateaux. Regardez toujours où vous allez et optimisez votre matériel en fonction de la météo et du temps que vous allez passer à bord. Si vous allez dans un pays froid n'oubliez pas de prendre avec vous des affaires chaudes mais aussi des gants, cache-cou, bonnet et sous couches thermiques. Privilégiez toujours la qualité à la quantité sachant que la première fois on prend toujours trop d'affaires. De manière générale, prévoyez des habits et sous-vêtement pour 10-12 jours. Car plus ou moins tout les 5 jours vous pouvez faire une machine et parfois vous salissez deux affaires par jour. Demandez à votre compagnie si un uniforme est nécessaire (parfois une chemise avec vos épaulettes est suffisante). De plus, prévoyez vos vêtements en fonction de la météo et ainsi que la route programmée du navire. Votre cabine sera

probablement petite, rien ne sert d'avoir des habits ou affaires inutiles. Éviter de partir avec une multitude de petits sacs. Privilégiez un gros sac souple à une valise rigide qui encombrerait votre petite cabine. Au niveau du poids des bagages autorisés, référez-vous à la compagnie aérienne avec laquelle vous voyagez.

Quelques informations à connaître sous forme d'une liste non exhaustive :

- N'oubliez pas votre passeport et si besoin votre visa,
- N'oubliez pas votre carnet de vaccination (exemple : covid et fièvre jaune),
- Prenez votre livret de marin,
- Prenez vos certificats originaux avec vous (important s'il y a des inspections a bord),
- Prenez votre Cadet training record book,
- Prenez votre carte bancaire ainsi que des dollars,
- Prenez les documents fournis par la compagnie.(Par exemple le document To whom),
- Prenez votre contrat avec vous (c'est une preuve de travail pour la compagnie),
- Prenez le contact de votre agent et les détails de votre compagnie,
- Prévoyez des gants avec vous pour le trajet vers le navire,
- Prévoyez une lampe frontale,
- Les lunettes de soleil sont indispensables lors de la vigie en quart. Elles permettent de mieux distinguer les navires aux alentours,
- Prenez vos Lunettes et lentilles si besoin,
- Prenez une calculatrice, de quoi écrire et votre matériel de carte,
- Prenez un couteau (de type couteau suisse) qui tient dans le fond d'une poche,
- Prenez un coupe ongle,
- Il est parfois nécessaire de prendre quelque cours utiles avec vous. Pour cela une tablette peut être un bon moyen de les transporter, un ordinateur portable est parfois plus lourd et moins pratique.
- Attention les clés USB ne sont pas autorisées sur les ordinateurs des compagnies. Au niveau de la cybersécurité cela est interdit.
- N'oubliez pas tous vos chargeurs,
- Prenez un adaptateur universel avec vous et regardez le voltage de vos appareils,
- Prévoyez vos produits d'hygiène (pour une durée du contrat + 2 semaines),
- Prévoyez de quoi lutter contre les moustiques si vous partez dans un pays chaud,
- Prévoyez des affaires de sport. Sur la plupart des navires il existe une salle de fitness,
- Prenez de la crème solaire et un stick pour les lèvres pour lutter contre le soleil,
- N'oubliez pas des chaussures d'intérieur, il est important de garder les pièces communes et l'accommodation propre. Je vous conseille des crocs, des claquettes ou des

- pantoufles. Attention sur certains navires les chaussures ouvertes sont interdites,
- Toujours prendre un bonnet dans votre valise. Lors des " *drills d'abandon ship*" se couvrir la tête peut vous sauver la vie dans des situations d'urgence réelle,
- Il existe une pharmacie sur bord, mais prenez si nécessaire vos médicaments sans oublier ceux contre le mal de mer. Lors des premiers jours en mer cela est parfois difficile de s'habituer à la houle et au roulis du navire,
- De manière générale, à bord le bruit est omniprésent. Prévoyez des earplugs de bonne qualité pour vous assurer un sommeil réparateur,
- Un masque de sommeil peut également être utile,
- Prenez une montre classique. Les smart watches ne sont pas compatibles à bord des tankers. (Dans tous les cas prévoyez de quoi vous réveillez le matin),
- Pour les femmes, attention à bord il n'y a pas de protections hygiéniques,
- Prenez une chemise blanche ainsi que vos épaulettes,
- Prévoyez un sac à linge sale (pratique également pour le transport vers la machine à laver).

3.8.2 Ce qui est déjà fourni à bord

Il est inutile de ramener des choses superflues lors de votre stage nous allons voir ici les affaires qui sont généralement à bord des navires :

- Les affaires de safety et le matériel de sécurité comme le PPE, Les chaussures de sécurité sont également fournies. Soyez juste vigilant si vous avez une pointure en dessous de 38-40 ou au dessus de 45-46. Dans ce cas, posez la question à la compagnie en avance, cela peut être plus judicieux de ramener vos *safety boots*,
- De manière générale les essuies/serviettes et draps sont toujours fournis,
- Un fer à repasser est également toujours sur place,
- Il y a des machines à laver à bord, vous pouvez bénéficier de ce service même lorsque vous êtes cadet. Cependant, prévoyez des pastilles de lavage pour les machines si vous n'aimez pas la poudre de lavage,
- Les jumelles sont fournies à bord,
- Sur les gros navires de commerce ou navires de croisières il est toujours possible d'acheter des brosses à dents ou du savon, shampoing, rasoir. Attention pour les femmes c'est généralement des produits d'hygiène masculin qui sont proposés,
- le papier toilette est fourni,
- la nourriture et les boissons (Thé, café, soft) sont évidemment fournis.

3.9 À quoi s'attendre ?

3.9.1 Comment se passe le voyage ?

La plupart du temps vous rejoindrez la localisation de votre navire par avion. Les vols sont généralement en classe économique. La compagnie pour laquelle vous embarquez vous demandera au préalable l'aéroport et la gare le plus proche de chez vous. Parfois ils envoient un taxi pour vous emmener à l'aéroport. Prévoyez votre passeport et votre e-ticket fourni par votre compagnie. Demandez si d'autres membres d'équipage prennent le même vol que vous. Si vous partez loin cela peut être vraiment plus simple et plus rassurant. Les *crew change* se font généralement en même temps pour différents postes.

Une fois arrivé à l'aéroport de débarquement, une personne mandatée par la compagnie vous attendra avec une pancarte avec votre nom ou le nom de votre navire. Si personne n'est sur place pour vous accueillir, veuillez contacter votre shipping agent ou le emergency call de votre compagnie.

Ensuite, un taxi vous conduira probablement à un hôtel. Le navire travaille 24h sur 24h, il est donc difficile de prévoir exactement le moment du *crew change*. Il se peut que vous restiez quelques jours dans votre chambre d'hôtel, voir davantage en période de pandémie. Prévoyez des choses à faire pour vous occuper. Le wifi peut être lent. Les journées à attendre peuvent paraître bien longues !

Viendra le moment de rejoindre votre navire. Vous recevrez SOIT un mail SOIT la réception de l'hôtel vous appellera pour vous prévenir. En fonction de l'endroit et de la compagnie, il existe différents moyens possibles pour rejoindre le navire. Garder toujours sur vous votre passeport. Un taxi viendra vous chercher à l'hôtel. Par la suite, vous allez rejoindre votre future navire au port à moins que vous preniez une petite embarcation pour le rejoindre à l'ancre. L'hélicoptère est peu répandu car il nécessite des certificats supplémentaires. L'hélicoptère est plus courant dans les compagnies offshore.

À votre arrivée à bord, vous devez vous présenter dès qu'il est disponible, au capitaine avec vos documents. On vous attribuera une cabine, on vous présentera les procédures de sécurité du navire. Retenez bien les alarmes pour les urgences à bord comme le feu, la générale, ou *abandon ship*. Dans les 24h après votre arrivée vous aurez un *safety tour* du navire pour vous familiariser avec votre environnement. Soyez curieux et posez des questions pendant le tour du navire. Prenez des notes et restez attentif.

Sur la plupart des navires, il n'est plus possible de recevoir des avances en espèces à bord. Je vous recommande donc d'être en possession d'une carte de débit/crédit et/ou de

planifier vos dépenses éventuelles bien à l'avance afin de disposer d'une somme d'argent suffisante pour couvrir vos besoins pendant le voyage et le séjour à bord. Limitez également la quantité d'argent liquide que vous transportez personnellement et prenez une carte de crédit à la place. Vous le savez déjà probablement, mais votre compagnie ne sera pas tenue responsable en cas de perte ou du vol d'objets de valeur.

Je vous recommande de connaître la politique de l'entreprise avant d'embarquer. Généralement on vous la remet avant de partir. Prenez-en connaissance avant de la renvoyer signée. Il est important de connaître les règles à bord. En effet assurez-vous de connaître les politiques strictes en matière de tabagisme, d'alcool et de drogues. Le non-respect de ces règles peut entraîner un retour à la maison immédiat.

La première chose à demander en arrivant à bord est le *duty in case of emergency* en cas d'un feu à bord ou d'un abandon du navire. Il faut connaître les procédures et l'endroit où trouver ta *life jacket* .

3.9.2 Vie à bord

Le but de votre venue à bord reste la formation. En tant que cadet vous devez avoir comme premier objectif d'apprendre. A bord les équipages sont réduits et les officiers ont peu de temps à vous accorder. Vous devez donc apprendre à travers les manuels et les programmes informatiques. Cependant n'hésitez pas à poser des questions.

Vous devez construire votre stage par vous même. Ne restez pas assis à ne rien faire, explorer le navire, les manuels ou les ordinateurs pour développer vos compétences de marins. De plus, regardez comment les autres font les choses pour comprendre comment fonctionne la dynamique du navire et les procédures de travail. Soyez autonome et débrouillard.

Bien entendu, vous pourrez également recevoir des tâches à effectuer, généralement du premier officier.

Il est important de comprendre ce que veulent le commandant, le premier officier et l'officier de quart. Chaque personne est différente et chaque officier n'a pas les mêmes attentes par rapport aux cadets. Chaque culture est également différente. Prenez le positif de chaque officier et apprenez à travers l'activité de vos supérieurs, le marin que vous voulez devenir. Observez comment vous aimez être traité pour, dans le future, traiter les personnes de la même manière. Soyez ouvert aux commentaires, aux défis, aux remarques. Il faut penser que lorsque l'on commences à naviguer on ne connaît rien. Les compétences théoriques acquises à l' *Antwerp Maritime Academy* sont un bagage important. Mais une fois que l'on arrive sur un navire tout est nouveau, tout l'équipage sait que l'on est le/la

cadet mais à l'inverse tout est différent pour nous. De plus on doit comprendre et gérer de nombreuses nouvelles informations. Un conseil avoir un petit carnet que l'on garde toujours sur soi pendant les watch pour éviter de reproduire des erreurs déjà commises ou pour prendre notes des nouvelles informations acquises dans la journée. Faire des erreurs à bord en tant que cadet est normal. Ce qu'il faut éviter de faire c'est de les reproduire ou de ne pas apprendre de ses erreurs.

Le travail peut être salissant

En tant que cadet vous aurez probablement du temps sur la passerelle. Mais vous passerez également dans des endroits plus salissant comme sur le pont pour faire de la peinture ou du *pitting of corrosion*, dans les soutes à ballast et les tanks à cargo. Dans tout les cas vous vous salirez. Soyez respectueux envers les matelot et le *Bosun*, ce sont souvent des marins expérimentés, vous pouvez apprendre beaucoup d'aspects de votre nouvelle vie à leur cotés. Les compagnies vous fourniront un bleu de travail et des chaussures de sécurité mais prévoyez des vêtements sans valeur pour mettre en dessous. A la fin de votre contrat, je vous conseille de les laisser à bord. La valise sera moins lourde.

Éloignement de vos proches

Sachez qu'en temps que marin vous êtes loin de votre famille, parfois un contrat est long. Les temps de contrat peuvent varier entre 6 semaines à 6 mois. Il faut ajouter que le travail est difficile sans parfois voir la terre pendant de longues semaines. Le métier de marin peut être difficile au niveau affectif. Il faut en être conscient car pour certaines personnes cela est difficile. Les seules personnes que l'on côtoie est l'équipage du navire. Il est donc important de passer du temps à se sociabiliser à bord. L'équipage reste de plus en plus cloîtrer dans sa cabine. Il est important de faire l'effort d'aller à la rencontre des gens que l'on côtoie au quotidien. Malheureusement les marins restent beaucoup plus dans leur cabine. Il est important de ne pas s'ennuyer en dehors de vos heures de travail. Prévoyez des choses à faire des hobbies (livre, film, musique...).

Équipage multi-culturel

Différentes nationalités travaillent ensemble c'est commun d'être le seul néerlandophone/francophone à bord. Soyez préparer à rencontrer d'autres cultures et nationalités. Pour cela l'anglais est capital. Révisez votre SMCP avant d'embarquer. Vous pouvez facilement trouver des documents pdf SMCP sur internet pour pouvoir le réviser au mieux.

Attendez-vous à avoir des repas différents que ceux de la maison. Ne vous attendez pas à de la nourriture gastronomique mais plutôt basique. Le budget des compagnies pour la nourriture de ses marins est relativement faible.

Internet à bord

Au niveau de l'internet à bord, il est important de vous renseigner. En effet, il faut connaître la politique de la compagnie. Attention cela peut vous coûter très cher. Toutes les communications sont faites via satellite contrairement à sur terre. Pour maintenir un contact par WhatsApp avec vos proches il n'y aura aucun soucis par contre pour regarder des vidéos cela est totalement impossible.

Si vous avez peur de pas avoir assez de connexion a bord, je vous conseille, avant de partir, de donner un lien Web vers un site de trafic maritime du navire sur lequel vous allez naviguer. Cela permettra à vos proche de suivre le trajet de navigation du navire et ainsi de les rassurer si pendant quelques heures ils n'ont plus de nouvelle de vous.

Par exemple vous pouvez accéder à un site de trafic maritime (<https://www.marinetraffic.com>)

Rôle à bord

Votre rôle est d'assister l'officier de quart (pont - cargaison - machine) mais en fonction de la compagnie c'est à chaque fois c'est différent. Cela dépend de beaucoup de facteurs mais dans tous les cas vous serez sous la supervision d'un officier de quart Toutes les journée seront différentes. Ayez des initiatives, lorsque vous voyez des choses à faire, manifestez-vous et demandez si vous pouvez effectuer cette tâche. Par exemple, si quelque chose est cassée, demandez si vous pouvez aider à le réparer. La plupart du temps le premier officier vous indiquera votre travail.

A bord, souvent des tâches vous sont attitrées. Il est de votre ressort de laisser l'endroit tel que vous l'avez trouver. Nettoyez votre propre désordre.

Mal de mer

Avoir le mal de mer peut être courant lors d'une navigation. Il faut savoir que tout le monde peut le supporter. Celui-ci provient de la mauvaise fréquence du navire à laquelle notre organisme ne peut pas faire face. Il n'y a pas de solution magique pour prévenir le mal de mer, mais il existe 5 facteurs à éviter :

1. **Le froid** : Le froid. Quand on a froid on perd beaucoup d'énergie, notre corps se défend. Il faut veiller à être toujours bien habillé et rappelez-vous qu'un être humain perd au moins 50 pourcent de sa chaleur par le cou et la tête. De plus, l'air est le facteur d'isolation. Privilégiez donc le plus de couches possible.
2. **La fatigue** : La fatigue. Le rythme à bord est fatigant, prenez du repos chaque fois que c'est possible.
3. **La peur** : La peur d'avoir le mal de mer. Cette peur peut vous conduire à avoir le mal de mer. Si vous commencez à vous sentir mal et que vous continuez à y penser, vous allez certainement avoir le mal de mer. Lorsque vous vous trouvez dans cette situation, bougez ! Faites travailler votre cerveau et vos mains ! Éviter la lecture d'un livre qui ne fera qu'empirer les symptômes.
4. **La faim** : Un estomac vide. Si l'on a faim, c'est extrêmement douloureux si vous devez vomir, forcez-vous à manger. Les bananes ont le même goût dans les deux sens.
5. **La soif** : L'hydratation. Restez hydrater car en vomissant, vous vous déshydratez.

Si vous avez le mal de mer et que vous avez envie de vomir, préférez toujours les toilettes. Sachez qu'il existe des pilules contre le mal de mer. Prenez-en avec vous. Elles doivent être prises au moins une heure avant le départ, si vous voulez qu'elles soient efficaces.

Heures de travail

Au niveau des heures de travail, cela varie ne vous attendez pas à travailler de 9 à 18h, la vie à bord est rythmée par des quarts ou les officiers se relaient pour assurer une navigation sûre vers le port d'arrivée. Les journées peuvent être longues, pensez à votre sommeil.

Par exemple, vous pouvez commencer votre quart de 0800-1200 puis de 1300-1500 où vous faites un travail sur le pont ou de *safety* puis refaire un quart de 2000-2400 puis ensuite se réveiller à 2h du matin pour l'arrivée du pilote. C'est donc important de dormir quand vous le pouvez car c'est un travail fatigant et un rythme de sommeil différent que sur terre.

Lors de vos quarts soyez à l'heure. Cela signifie, par respect pour les officiers de quart précédent, d'arriver 15 min en avance à la passerelle pour faire un *hand-over* correctement. Vous pouvez vous renseigner sur ce que l'autre officier est en train de faire, connaître les *targets* sur le radar et connaître la variation de la météo. Cela permet également de vous habituer avec la lumière lorsque vous venez de vous réveiller.

Cabine à bord

De manière générale, vous aurez votre propre cabine. Dans certain domaine comme dans l'*offshore* ou la croisière, il se peut qu'elle soit partagée. Normalement vous aurez une toute petite salle de bain privative jointe à votre cabine. Celle-ci sera composée d'une douche, d'un évier et d'un WC, le tout tient sur un mètre carré.

3.9.3 Fin de contrat

Lorsque vous voyagez vers/depuis un navire ou lors d'une visite à terre, soyez préparé aux différentes habitudes et réglementations des pays que vous visitez. Pendant votre contrat à bord, vous recevrez du capitaine : - Un certificat de service - Une déclaration d'opérations (chargement/déchargement), le cas échéant - Un formulaire d'évaluation du marin - Des certificats de formation à bord (si applicable)

3.9.4 Retour à terre

Après votre retour de stage, vous serez probablement très fatigué. Le jour exact de votre retour n'est jamais exactement le jour indiqué sur le contrat. En tout cas, cela peut varier en fonction du navire. Ne prévoyez pas de choses importantes le jour même.

Une fois que vous aurez récupéré de votre fatigue, il est important de se rendre au centre de mobilité FOB de Berchem pour valider votre temps de navigation à travers le certificat de service. Il est important également d'apporter vos plans et autre document liés à votre cadet record training book que vous aurez pu compléter durant votre stage.

3.9.5 *Hand over at sea*

En tant que cadet, vous devez suivre la plupart du temps les officiers de quart et les épauler dans leur travail journalier.

Généralement sur tous les navires, différents grades sont affiliés à différentes fonctions. Dans les entreprises conventionnelles vous retrouverez toujours les officiers Navigation et les officiers *Safety*.

Chez Exmar, par exemple, il y a 4 officiers et un commandant.

Il y a 3 officiers qui sont de quart. Leurs rôles sont définis ci-dessous.

- Un Troisième officier : A bord il s'occupe de la *safety* son rôle est de faire des inventaires et des check-lists des différents appareils de sécurité. Ses quarts sont généralement de 0080-1200 et 2000-2400
- Un Second officier : il est responsable de la Navigation avec par exemple le voyage planning. Il s'occupe également de la médecine. Ses heures de quart sont généralement de 0000-0400 et ensuite de 1200-1600.
- Un autre second officier : Il est responsable des appareils de communication à bord. Il est responsable de l'entretien des appareils de communication à moyenne, haute et très haute fréquence (MF, HF, VHF) mais aussi des appareils de communication satellites. Ses heures de quarts sont généralement de 0400-0800 et ensuite 1600-2000
- Un premier officier : Il est hors quarts de navigation. Il s'occupe de la cargaison, des opérations de chargement et déchargement et travaille étroitement avec le bosun pour l'entretien du navire. Il est généralement responsable des cadets.

3.10 Quels cours révisés ?

Il est impossible de tout revoir et tout connaître avant d'arriver à bord. Dans cette optique, il est donc important de partir avec un disque dur avec vos cours et vos synthèses des cours révisés à l'*Antwerp Maritime Academy*. Cela permet de revoir certains points de théorie pendant votre stage.

De plus, sachez qu'en arrivant à bord tout les cours appris de façon théorique ne seront qu'un bagage infime. A bord, vous arrivez dans un environnement totalement nouveau.

Malgré tout, il est intéressant de revoir certains aspects théoriques, avant d'arriver à bord pour vous sentir plus à l'aise. Voici quelques conseils :

1. Étudiez votre COLREG toutes les règles avec le nom et les mesures à prendre. Apprenez les marques de nuit des navires ainsi que celle des feux. Ensuite, pendant les quarts, essayer de connaître la distance approximative des autres navires avant de regarder sur votre radar. Je vous conseille d'imprimer sous forme papier votre Colreg pour pouvoir revoir des points de théorie facilement a bord.
2. La vie et la communication à bord sont rythmées par l'anglais. Comme cité ci dessus, réviser votre SMCP et votre anglais maritime cela vous permettra de vous sentir moins isolé à bord et de mieux comprendre vos officiers.
3. En fonction du type de navire sur lequel vous embarquez il est important de revoir les terminologies ainsi que certains points théoriques avant d'embarquer. Je vous conseille de relire vos cours de technique du navire.

4. Dans tout les cas, il est nécessaire d'avoir des compétences en météorologique avant de monter à bord. Réviser principalement les terminologies ;
5. Revoyez votre MARPOL. Comment cela fonctionne ? Quelles sont les annexes importantes ?
6. Relisez votre cours de voyage planning. Quelles sont les CATZOC.
7. Réviser un peu les points plus pratiques à la passerelle tels que votre check-list radar, l'utilisation de l'AIS ou de l'ECDIS.
8. Revoyez les aspects de télécommunication, cela est également intéressant.
9. Soyez capable de faire un intercept et un azimuth. Les positions stellaires sont encore très importantes dans les navigations océaniques.

3.11 Conseils pour une première expérience réussie à bord d'un navire de la marine marchande

Voici une liste non exhaustive de conseils pour votre stage à bord :

- **Soyez respectueux envers l'équipage et les procédures à bord** : Les relations entre les membres de l'équipage sont importantes. Le *crew* deviendra votre famille et vos amis pendant votre contrat. Il est important de respecter les procédures, les règles, ainsi que de montrer du respect envers les autres membres de l'équipage. Par exemple, il est important de se présenter et saluer en disant bonjour aux autres membres d'équipage. Les formules de politesse comme le "bon appétit" sont également importantes.
- **Soyez professionnel et ponctuel** : Avant votre quart, arrivez toujours 15 minutes en avance par respect pour vos collègues précédents, pour habituer vos yeux à la nuit ou à la lumière et pour faire un *hand over* de qualité et non dans la précipitation. Cela montrera également aux officiers de quart votre motivation.
- **Soyez prévoyant** : Ayez des films et de la musique téléchargés en effet le coût des transmissions wifi est très élevé pour la compagnie et cela est impossible de regarder netflix.
- **Soyez pro-actif et demandez de l'aide** : Les officiers ont tous été cadet avant vous, il est important de ne pas hésiter à demander de l'aide si vous avez des questions ou des doutes.
- **Soyez motivé et curieux** : n'hésitez pas à demander des tâches supplémentaires pour vous familiariser avec les différents aspects de la navigation.
- **Soyez en bonne santé et en forme physique** : La vie à bord d'un navire est physique et épuisante. Pensez à votre sommeil en priorité lors de vos *free time*.
- **Soyez ouvert d'esprit** : La vie à bord peut être très différente de ce que vous connaissez à terre. Il est important d'être ouvert d'esprit et de s'adapter aux différences.
- **Soyez avisé** : Veillez à toujours avoir le contact de l'agent ou du DPA. En cas de problème n'hésitez surtout pas à les contacter.

3.12 Conseils spécialisés en fonction de votre année de formation

3.12.1 Première année

Une fois l'année terminée et le cours de Technique de sécurité (PARTIM 1) réussis vous possédez le *Basic safety certificat* et le *Security awareness (SAS)* Ces deux certificats sont l'entrée dans le monde maritime. De plus, après avoir passé un an ici à l' *Antwerp Maritime Academy* vous avez pu comprendre et rentrer dans le monde maritime. En effet, vous avez pu vous amariner sur le Dar et découvrir la vie en mer. De ce fait, il est peut être mieux d'attendre une année supplémentaire avant de faire un stage. Si vous préférez partir, privilégier les mois d'été si vos examens sont réussis. Avant de partir, il est important d'étudier les règles de routes du Colreg. Le stage sera probablement de l'observation, prenez beaucoup de notes. Si vous avez le temps penser à lire les cours des années suivantes et essayez de vous représenter les aspects pratiques qui seront abordés. Par exemple au niveau SAR ou ISM et ISPS, essayez de comprendre comment cela se passe à bord. Au niveau navigation, il est intéressant de développer vos compétences en astrologie et navigation. Essayez de faire des azimuts. Demandez à utiliser le sextant. Je vous conseille d'attendre la deuxième année pour partir car vous serez mieux à même de comprendre tout ce qu'il s'y passe.

3.12.2 Deuxième année

Après avoir vécu cette année difficile, avec de nombreux cours scientifiques, je vous conseille de partir en mer ce qui vous permettra de conserver votre passion. Essayez d'envoyer votre CV et votre lettre de motivation à plusieurs entreprises pour partir au mois d'avril. Essayez de le faire le plus rapidement possible au début de l'année. Privilégiez des petites entreprises par exemple contacter la Brittany Ferries ou la CMB. Ce sont des lignes plus courtes, ils accepteront plus facilement de vous embarquer pour seulement 4 semaines pour la période d'avril. Ponant accepte également les cadets pendant ces périodes mais souvent cela vous fait rater une ou deux semaines de cours.

Pour l'été, vous saurez au mois de juin si vous avez une deuxième session. Dans le doute, le plus facile, est d'essayer de partir tout début juillet pour six semaines. Vous pourrez ainsi partir quoi qu'il arrive.

3.12.3 Troisième année

Je vous conseille au mois d'avril de faire votre stage en hôpital. Les 120 h sont facilement réalisées sur la période mise à disposition par l'école pendant cette période . Pendant la période d'été, partez au large et profiter d'être bachelier pour être mieux payé. Vous aurez également d'avantage de compétences et avez plus de chances de participer aux manoeuvres. Cherchez des stages dans des domaines qui vous intéressent et qui correspondent à vos objectifs de future carrière. Parlez-en avec vos amis pour comprendre vos envies.

3.12.4 Année de Master

Après votre 3ème année validée à Anvers, vous avez obtenu votre Bachelor. Mettez en avant vos certificats lorsque vous postulez pour un stage. En testant des entreprises en stage, vous connaîtrez mieux vos attentes et ce que vous aimez faire. Vous saurez ensuite vers quelle compagnie vous tourner pour votre prochain poste. Pensez également à votre mémoire. Est- ce qu'un stage dans telle ou telle entreprise peut me donner des informations et m'aider dans la rédaction du mémoire ?

3.12.5 Après avoir été diplômé

Enfin, pour les étudiants qui viennent de terminer leurs études et qui arrivent sur le marché du travail, il est important de se poser et faire un bilan de ses intérêts. En effet, prenez le temps de réfléchir à vos compétences, à vos intérêts et à vos objectifs professionnels. Cela vous aidera à identifier les types d'emplois qui vous attirent et ensuite pouvoir y postuler.

Il est également important de mettre à jour votre CV et votre profil Linkedin. Assurez-vous donc que votre CV et votre profil Linkedin soient à jour et qu'ils mettent en avant vos compétences et vos réalisations.

Dès la remise de diplôme début juillet vous devez rechercher des offres d'emploi. Utilisez les sites d'emploi en ligne, les réseaux sociaux et professionnels. Chercher du travail en utilisant un réseau d'amis, de connaissances, d'anciens collègues de stage... est également un moyen efficace pour connaître une offre d'emploi. Finalement vous pouvez postuler directement dans les entreprises qui vous intéressent.

N'oubliez pas de vous préparer pour les entretiens en faisant des recherches sur l'entreprise, en vous entraînant à répondre aux questions courantes et en préparant des questions à poser à l'employeur.

Vous devez rester flexible. Soyez prêt pour prendre votre poste dès que vous le souhaitez sans vous mettre des contraintes par rapport au dates.

En suivant ces conseils, vous augmenterez vos chances de trouver un emploi qui vous convient le mieux.

3.13 Conclusion

J'espère que ce manuel vous a aidé dans vos préparatifs de stage. Maintenant vous pouvez mieux appréhender les stages.

Il est important de noter que ce manuel ne couvre qu'une partie des aspects liés au stage et que cela varie fortement en fonction des entreprises et des navires sur lesquels vous allez embarquer.

Cependant, il constitue une base solide pour comprendre les principes fondamentaux et les bonnes pratiques à suivre lors de votre stage.

Je vous encourage donc à continuer à approfondir vos connaissances et à poser des questions à vos tuteurs et aux membres d'équipage pour améliorer vos compétences et votre expérience à bord. N'oubliez pas que chaque stage est une opportunité d'apprentissage et de connaissance professionnelle, alors profitez-en au maximum et travaillez beaucoup pour atteindre vos objectifs.

Je vous souhaite à tous un excellent stage et beaucoup de succès dans votre parcours professionnel à venir.

Chapitre 4

Les entreprises

4.1 Introduction

Dans la même optique de créer un manuel pertinent pour les étudiants, il était également intéressant de développer un chapitre où l'on pouvait retrouver le nom des entreprises les plus plébiscitées dans le chapitre 2 et plus particulièrement à la sous-section 2.2.3. J'ai noté que les étudiants faisant majoritairement leurs stages dans les différents domaines suivant que je liste comme suit :

- Le Dragage ; à travers **DEME**
- La Croisière ; à travers **PONANT**
- Le Transport de container ; à travers **CMA-CGM**
- Le transport de Gaz ; à travers **EXMAR**
- Il était également intéressant d'aborder un autre secteur maritime moins plébiscité par les étudiants mais utile pour se faire une idée. Ce domaine est la croisière à la voile à travers l'entreprise **Stars Clippers**

Ainsi, le but de ce chapitre est de vous montrer différentes entreprises maritimes à travers les différents domaines. Dans un premier temps, je vous explique leurs champs d'actions dans le monde maritime, leurs spécificités et je complète ensuite par d'autres éléments importants. Dans un second temps, je vous présenterai les *feedback* d'étudiants déjà partis en stage. En lisant leurs expériences vous pourrez mieux appréhender votre stage. Cet éclairage pourra vous aider, si vous êtes encore hésitant, à mieux choisir le domaine maritime que vous préférerez. Il est très intéressant de voir dans quel domaine se projeter.

4.2 DEME

DEME (*Dredging, Environmental and Marine Engineering*) est une entreprise belge spécialisée dans les activités de dragage, d'ingénierie environnementale et de génie maritime. Les marins peuvent rejoindre deux pôles bien distincts, soit le dragage, soit l'offshore éolien. Elle a été fondée en 1875 et est actuellement une des plus grandes sociétés dans ces deux domaines. [13] DEME opère dans le monde entier et offre une gamme complète de services, allant du dragage de ports et de canaux, à la construction d'éoliennes en mer, en passant par la protection côtière, les projets de développement de zones humides et les projets de génie environnemental. [13]

L'entreprise s'engage en matière de durabilité et de responsabilité environnementale. Elle travaille avec les gouvernements, les organisations internationales et des entreprises industrielles pour développer des solutions en matière de durabilité et d'environnement. [13]

Cette entreprise est très spécialisée, il est donc difficile de commencer par un stage chez eux pendant vos études. Ils demandent généralement de l'expérience. [13]

En résumé, DEME est une entreprise leader dans son secteur, offrant ses services dans le monde entier pour des projets de génie maritime et environnementaux. [13]



FIGURE 9 Navire de dragage de l'entreprise DEME

L'image ci-dessus vous montre le navire de dragage de l'entreprise DEME. C'est un outil puissant et essentiel pour les travaux de dragage, capable de nettoyer les fonds marins, d'élargir les canaux et de maintenir les ports en état de fonctionnement optimal.

Rappelez-vous qu'en tant que cadet vous serez probablement mieux payer dans cette compagnie, votre travail sera plus concret et sans doute davantage à l'extérieur. En conséquence, vous passerez moins de temps à la passerelle.

Vous pouvez toujours avoir plus d'informations sur l'entreprise DEME en consultant leur site internet. (<https://www.deme-group.com>)

J'ai interviewé deux étudiants qui ont fait des stages chez DEME. Leur témoignage vous éclairera sûrement afin de mieux appréhender un stage dans cette compagnie.

4.2.1 Première Interview de DEME : étudiante de Master

[22]

Tout d'abord, j'ai pu interviewé une étudiante en dernière année à l'*Antwerp Maritime Academy*, qui a effectué en septembre/octobre 2022 son premier stage de cadet à bord d'un Hopper dredger en Pologne. Partie 6 semaines, elle était l'une des 15 membres d'équipage et la seule femme à bord. Lorsqu'elle est arrivée sur le navire, elle a commencé par un tour complet de familiarisation de l'intérieur et de l'extérieur du navire. Ensuite petit à petit sa routine s'est installée.

De façon journalière :

- Elle a suivi le second officier dans son travail,
- Elle a aidé l'A-B sur le pont, et a vérifié les peintures.
- Elle a également suivi le travail de l'officier de *Safety*
- Elle a fait des check-lists au niveau des bateaux de sauvetage, des troussees médicales et des vérifications de sécurité mensuelle.
- Elle a également passé quotidiennement du temps à analyser des échantillons de sable aspiré par le navire.

En tant que cadet, elle a également dû faire des tâches moins intéressantes. Par exemple, la nuit, elle devait nettoyer les escaliers et le reste du bateau car le sable était présent partout et le bateau se salit rapidement. Ses journées étaient divisées en quarts de travail. Chez DEME ceux-ci sont de 12 heures, soit la journée de 7h à 19h soit de nuit de 19h à 7h. Cette élève quant à elle, a dû, pendant deux semaines, travailler de nuit.

Il y avait beaucoup de bruit à bord de jour comme de nuit. Elle était souvent réveillée et ce n'était pas facile de récupérer au niveau du sommeil. Elle vous conseille donc de prendre des boules Quiès avec vous.

Elle a beaucoup appris pendant ce premier stage, notamment en matière de navigation, de manœuvres et de vérifications de sécurité. Elle a également passé beaucoup de temps à l'extérieur du bateau avec de nombreuses tâches variées.

La compagnie DEME est très bien équipée en terme de vêtements de sécurité. Ils lui avaient demandé sa taille avant d'embarquer et de nombreuses affaires l'attendaient à son arrivée. Le premier jour du stage, ils sont venus la chercher chez elle en taxi. Elle a ensuite rejoint trois autres collègues dans l'avion. Une fois au port un petit navire les a emmené sur le Hopper dredger.

Elle conseille également de ne pas avoir d'attentes particulière pour son premier stage, de se laisser aller au jour le jour en fonction des opportunités. Elle pense qu'il est également important de se préparer avant le départ en regardant le type de navire sur lequel on va travailler et en révisant les cours de *dredging*.

Enfin, elle recommande de suivre les actualités de la compagnie, de relire les conventions SOLAS et MARPOL sur la sûreté et la gestion des déchets, de connaître les manuels de bord et de vérifier tous ses papiers, y compris les dates de validité des vaccins et du *seamenbook*.

Elle se plaît bien dans cette compagnie et souhaite poursuivre sa carrière là-bas.

4.2.2 Deuxième interview de DEME : étudiant Machine juste diplômé

[23]

Pour ce deuxième témoignage, j'ai ensuite pu rencontrer une autres personne. Pour son premier contrat, cet étudiant en mécanique naval, juste diplômé, a rejoint DEME sur un bateau en opération de dragage à Singapour.

Ses 3 premières semaines furent en cale sèche ce qui fut formateur mais complexe chaque soir il devait aller dormir à l'hôtel. En effet, il y avait trop de personnel a bord par rapport au nombres de cabines disponibles. De manière générale pendant une cale sèche, la compagnie envoie beaucoup de personnes extras pour effectuer les *survey*.

Il a eu beaucoup de temps pour visiter la ville mais il aurait préféré rester à bord car il était venu pour progresser sur la mécanique du navire.

Le fait de dormir à l'hôtel a un grand défaut au niveau du temps de sommeil. Il a perdu du temps de sommeil car il devait se lever tôt et ensuite se coucher tard.

Une fois la période en cale sèche terminée, ils ont du attendre un autre navire pour commencer les opérations au large de Singapour. Ainsi, lors de ce contrat il a finalement très peu fait de dragage.

Chez DEME, les contrats sont de 6 semaines. Il conseille de ne jamais prendre les dates de retour pour acquis car on ne sait jamais exactement quand on revient. Pour lui ses journées de travail effectué bord étaient soit de 7h à 7h, soit de 12h à 12h.

Pendant son contrat, une routine journalière s'est installée. Petit à petit, il a appris à travaillé par lui même. Il a pu remplir les tâches journalières seul mais, à d'autres moments, certaines tâches nécessitaient encore de l'aide.

Il m'a transmis quelques conseils :

- Il est très important de montrer à l'officier sa motivation et son envie d'apprendre.
- Il faut écouter avant de parler. Faire plutôt "profile bas" et pas "je sais tout" même si l'officier n'a que 3 ou 5 ans de plus que toi. Il connaît ce qu'il fait depuis 3 ou 5 ans de plus que toi.
- Il ne faut pas hésiter à poser des questions, ne pas être trop timide. Lorsque l'on dit "je sais", "je sais" les officiers ne vont plus expliqué et lorsque ce sera plus compliqué on n'aura pas les explications nécessaires. Ne pas laisser traîner lorsque l'on ne comprend pas quelque chose.
- Il faut toujours mieux demander directement spécialement dans le cas d'un doute sur la sécurité. Garder toujours en tête qu'entre la théorie de l'école et la pratique à bord c'est très différent. A titre d'exemple, le nom des pompes peut être différent. De plus il faut toujours arriver en avance pour le hand over par respect pour ses collègues. Du coté pratique, certains préfèrent prendre une douche avant son watch, il a préféré la prendre après pour gagner du temps de sommeil. Le fait que ce soit des watch de 12h permet de faire sa nuit en une fois ce qui a un avantage par rapport au système de quarts plus traditionnel.

Pour terminer, il a eu envie de rejoindre DEME car c'est une entreprise qui donnent de nombreuses opportunités de carrières. Le dragage est un métier très intéressant. L'avantage est, selon lui, que cette compagnie propose des contrats de six semaines pour les employés ce qui peut s'avérer plus facile pour combiner ce travail avec une vie de famille.

4.3 Ponant

La Compagnie des Îles du Ponant est une compagnie de croisière française basée à Marseille. Elle propose des croisières à bord de navires de petite taille, dans des régions du monde qui sont souvent moins fréquentées par les grandes compagnies de croisière. Les navires ont généralement entre 50 et 260 passagers et sont conçus pour naviguer dans des eaux peu profondes, comme les îles, les rivières et les fjords. Les croisières proposées aux clients incluent des itinéraires en Europe, en Amérique du Nord, en Amérique du Sud, en Asie et en Océanie.[15]

Les croisières proposées par Ponant sont souvent axées sur la découverte culturelle et la nature. Les itinéraires incluent des escales dans des ports historiques, des sites naturels exceptionnels et des villages remarquables. Les croisières sont reconnues pour l'aspect culturel (géographie, botanique, historique, ornithologie, culture locale, gastronomie, vin, ...). [15]

Les conditions de vie pour les marins à bord de ces navires de croisière peuvent varier en fonction du navire et de l'itinéraire, mais généralement, ils sont logés dans des quartiers réservés aux membres d'équipage qui comprennent des cabines et des espaces communs pour se détendre et se socialiser. Leurs semaines sont rythmées par les soirées organisées le samedi soir. Les cabines peuvent être assez petites et peuvent être partagées avec d'autres membres d'équipage. Les repas sont généralement servis dans une salle de mess réservée aux membres d'équipage. Les marins travaillent à des horaires décalés et peuvent être appelés à travailler à tout moment en fonction des besoins du navire. [15]



FIGURE 10 Navire de croisière et d'exploration de l'entreprise Ponant

Les navires de croisière et d'exploration de PONANT sont des bateaux de luxe spécialement conçus pour les croisières de découverte et d'aventure dans les régions polaires, les zones reculées et les eaux tropicales. En tant qu'étudiant de marine marchande, on peut apprécier les destinations insolites et les nombreuses caractéristiques et équipements techniques des navires. Ci dessous le navire Dumont d'Urville.

4.3.1 Première interview d'une étudiante juste diplômée sur le Ponant

[24]

J'ai pu interviewer une jeune diplômée qui est partie cet été dans l'entreprise Ponant sur le navire Lyrial pour son premier stage de 3 mois à bord. Elle est partie de Grèce, à Athènes et a commencé par les croisières en méditerranée (Sardaigne, Espagne et Portugal)

Ensuite partis de Lisbonne, ils ont commencé leur transat atlantique en passant par Montevideo pour un *bunkering* puis jusqu'à Ushuaia où ils ont fait 4 Antartica cruises.

La plupart du temps elle était assignée au *safety officer* de 4 à 8h du matin. Elle devait se réveiller à 3h30 et rejoignait la passerelle à 3h45 soit 15 minutes en avance pour faire le *hand over* et ensuite de 4h à 8h le *Watch* (des *whatches* classiques de 4 heures). Elle précise qu'il faut toujours être en uniforme à la passerelle. Il faut préparer le stop de la journée.

Elle travaillait jusqu'à 11h puis, ensuite, en début d'après midi elle faisait une sieste de 2h ou 3h pour récupérer de sa nuit courte. Elle dormait avec une danseuse. (Les cadets masculins dorment ensemble).

Lors des temps libres selon les jours, elle pouvait faire ce qu'elle voulait mais parfois elle devait travailler avec un officier. Par contre, lorsqu'il y a des choses particulières à voir comme les pingouins elle se levait et prenait sur son temps de sommeil. C'est un stage très formateur pour Marpol. Elle a été contente de beaucoup voyager.

Elle s'est occupée du *garbages management*, elle aidait l'officier en charge des zodiacs et de tout le matériel pour aider les naturalistes à bord qui guident les passagers . 4 off le *safety* la navigation la plus cool voyage planning

Les rencontres avec les autres cadets ont lieu lors des lunchs ou lorsque les autres travaillent sur les ordinateurs sur le pont. Il n'y a pas autant de temps que cela pour contacter les autres cadets.

Il y a un crew bar à bord pour boire des verres avec des collègues et précise que

Elle a fait 3 mois de stage et a donc besoin de compléter ses *sailing time* pour être promu lieutenant. La compagnie Ponant lui propose maintenant un poste. Le staff capitaine souhaite qu'elle revienne dès que possible. Elle a beaucoup apprécié son stage mais précise qu'il faut aimer travailler à bord avec des passagers. A titre d'exemple, il y a un show d'au revoir à la fin de la croisière, le cadet doit toujours être présent.

La compagnie Ponant est habituée à recevoir des cadets à bord donc ils connaissent les postes et le travail que l'on peut faire. Lors de ces croisières on peut découvrir des endroits que l'on ne verra jamais ailleurs. C'est une expérience enrichissante. La compagnie Ponant a besoin de cadets pour que le navire puissent naviguer.

Elle conseille de toujours être motivé et concentré. Il ne faut pas hésiter à poser des questions car elle a eu l'impression de recommencer à étudier la matière depuis le début. Il faut mieux revoir Solas et Marpol pour la *garbage convention*. Il faut avant le stage bien connaître l'entreprise, sa philosophie et le type de navire.

Tous les uniformes sont fournis à bord, il faut apporter des vêtements pour ses temps libres. Elle avait pris trop d habits pour le temps froid et pas assez pour les temps chauds.

La compagnie Ponant possède deux gros types de navires :

—

- Les *sister ships* tous les mêmes des copies les uns les autres. (les gris) ceux qui finissent par le diminutif "AL"
- Les Explorer ships car ils sont tous nommés par des explorateurs français
- Et le Charcot qui lui est et le seul navire capable de naviguer dans les zone polaire. il fait partit de la catégorie des *ice breaker*.

Le temps de travail lorsque l'on est officier est de deux mois à bord et deux mois off. Le salaire par contre est mensuel (3000 euros à bord pour un 3ème officier et 2000 a la maison) à l'exception des officiers en CDD qui ont un salaire de 5 000 euros uniquement pour le temps à bord.

Lorsque l'on est étudiant cadet sans diplôme vous serez payer environ 500 euros par mois, pour un cadet avec une diplôme ce sera 1000 euros par mois.

4.3.2 Deuxième interview de Ponant : étudiant de 3ème Pont

[26]

prise de note

La personne que j'ai interviewé, a eu la chance de vivre un voyage inoubliable à bord du Champlain. Il s'agit d'un navire explorer de Ponant, pour une durée de cinq semaines. L'embarquement s'est déroulé à Édimbourg pour un tour d'Angleterre, d'Irlande, de Norvège (les fjords) avant de terminer à Oslo en transit avec moins de passagers. Il a fini en débarquant à Lisbonne.

À bord, les cadets étaient divisés en quart navigation et en quart norvégien (5 heures d'affiler). Ils devaient également surveiller le radar, faire du voyage planning pour prendre de l'avance et rester constamment occupés. Durant les semaine de navigation, ils ont dû également effectuer l'inventaire et les *check-lists* de sécurité. Il travaillait parfois avec les matelots en effectuant des tâches telles que la peinture.

L'ambiance était excellente, les officiers étaient pédagogues et tout se passait dans une ambiance de bonne entente. Ils passaient du temps entre cadet (jouaient à Fifa par exemple). Le navire naviguait souvent la nuit et arrivait au petit matin entre 5h et 7h dans les nouvelles escales. Les quarts de nuit étaient épuisants, mais il était possible de récupérer en dormant davantage.

Les moments de libre étaient consacrés à des activités conviviales avec les autres cadets, comme des parties de jeux vidéos ou des balades à vélo qui étaient mis à disposition. Les sorties hors du navire étaient limitées à deux heures et nécessitaient un minimum de membres d'équipage pour accompagner les cadets.

Le cuisinier était philippin, la nourriture proposée était bonne mais n'était pas de la gastronomie de haut niveau. Le pain et les desserts étaient faits par un cuisinier français. Les plats étaient simples comme du riz, des pâtes ou du poulet. En revanche, le pain et les desserts étaient préparés par le cuisinier français et étaient très appréciés.

La navigation était très intéressante car ils longeaient la côte. Beaucoup de pilotes sont montés à bord. Il a apprécié de mieux connaître la relation entre le capitaine et le pilote et de comprendre les procédures. Ce fut une expérience formatrice, qui permet aux cadets de sortir de la Zeevaart bien formés avant de poursuivre leur parcours professionnel.

Cependant, il est important de noter que la croisière en général peut être contraignante, le concept des passagers pouvant parfois créer des difficultés. Le mouvement et les bruits du navire, ainsi que la présence de nombreuses personnes à bord (200 passagers et 120 membres d'équipage), peuvent également être source d'inconfort. Les quarts norvégiens à la différence des quarts classiques durent 5 heures et c'est difficile au milieu de la nuit. Il n'a pas du tout aimé. Par contre il a beaucoup apprécié l'ouverture et la culture qu'il a découvert. Il précise de ne pas prendre trop de vêtements puisque les uniformes sont fournis et qu'il y a des machines à bord pour les vêtements personnels qui sont mis lors

des temps libres. Il a apprécié également de pouvoir faire un peu de tourisme grâce au vélo qu'il y avait à bord. Comme il avait des plages horaires de 2 heures de libres il pouvait mieux en profiter.

4.3.3 Troisième interview de Ponant : étudiant de 3ème pont

[25]

J'ai récemment interviewé un étudiant âgé de 35 ans qui a travaillé pour Ponant. Il a décidé de naviguer entre sa troisième année de licence et son master. Fatigué par la théorie, il souhaitait acquérir de l'expérience et gagner un peu d'argent. Pour son premier stage professionnel, il a choisi de travailler sur le Lyrial, un sister-ship, entre décembre 2021 et février 2022. Étant donné son parcours et son âge, il était important qu'il fasse le bon choix. Il avait beaucoup misé sur ses études et ressentait donc la pression.

Au début, il était très assidu et concentré, mais une fois qu'il s'est habitué à la vie à bord, il a commencé à profiter davantage de la vie de croisière. Il a donné un conseil pour les nouveaux venus : ne pas emporter trop de bagages car la compagnie fournit de nombreuses choses, tel que l'équipement de sécurité. Il a été envoyé en Antarctique, donc il a recommandé d'emporter des vêtements chauds. Il a expliqué que les cabines pour les cadets étaient petites et qu'il ne fallait pas emporter trop d'affaires.

Il a travaillé dur sur les bateaux de Ponant et a été le bras droit du lieutenant, OOW. Il a travaillé beaucoup, 7 jours sur 7, pendant environ 10 heures par jour, avec deux quarts de 4 heures et 2 heures de travail en dehors des quarts. Il a souligné la nécessité de se faire vacciner et de posséder un passeport valide.

Il a donné des conseils aux futurs cadets, tels que se préparer à l'avance, éviter de tomber dans le piège des soirées et ne pas oublier que le travail est la priorité. Il a également expliqué qu'il était important de mieux dormir, mieux manger et qu'il boirait moins de bières pour son prochain embarquement.

Il a précisé que rejoindre Ponant offrait de nombreux avantages, notamment de nombreux embarquements aux escales, des manœuvres fréquentes, une vie sociale développée, une ambiance agréable avec des membres d'équipage partageant la même culture et peu d'ennuis. Cependant, pour les timides, il peut être difficile de s'intégrer car les autres membres de l'équipage savent que vous êtes le nouveau cadet.

En conclusion, l'étudiant a décrit son expérience chez Ponant comme très formatrice et a recommandé cette entreprise à ceux qui cherchent une carrière dans le secteur de la navigation.

4.4 CMA-CGM

CMA CGM est une entreprise française de transport maritime fondée en 1978. C'est l'un des principaux armateurs mondiaux, avec une flotte de plus de 500 navires qui transportent des marchandises dans le monde entier. [14]

Les navires de CMA CGM sont des navires de transport de marchandises de grande capacité, conçus pour transporter des conteneurs. Les navires peuvent avoir des tailles allant jusqu'à 400 mètres de long et peuvent transporter jusqu'à 24 000 conteneurs. Les navires sont équipés avec une technologie de pointe pour améliorer la performance énergétique, la sécurité et la durabilité. Leurs derniers navires construits sont propulsés par du gaz liquéfié. [14]



FIGURE 11 Navire Porte containers de l'entreprise CMA-CGM

Les conditions de travail des marins à bord des navires de CMA- CGM dépendent de nombreux facteurs, notamment de la taille du navire, de l'itinéraire et de la durée de la mission. Les marins sont responsables de la maintenance et de la sécurité du navire, ainsi que de la manipulation des containers. En tant que cadets vous serez amenés à vérifier la place des containers positionnés ainsi que de les sécuriser avec l'aide des dockers. Des

membres de la compagnie CMA-CGM sont venus à de nombreuses reprises dans notre établissement. Il sont demandeur de cadets et de futures officiers car leur entreprise est devenu de plus en plus grande avec en 2022 le plus grand chiffre d affaire en France.

4.4.1 Première interview de CMA-GM : étudiante de 3ème pont

[29]

Pour cette entreprise, j' ai eu la chance de rencontrer une étudiante qui a embarqué sur un des derniers navires de la flotte de CMA. Le CMA CGM TROCADERO est un Container Ship construit en 2021 et naviguant sous pavillon français. Sa capacité de charge est de 23000 TEU. Sa longueur hors tout (LOA) est de 399.92 mètres et sa largeur est de 61.3 mètres. Ce fut durant ses vacances entre la 3 ème et le master. La cadette a embarqué à Rotterdam et a effectué la ligne Europe-Asie, pour finalement débarquer en Malaisie. En raison d'un retard et d'un accident survenu à Suez, le trajet a duré deux mois, mais cela aurait normalement dû prendre un mois et demi. Le rôle du cadet à bord dépend de l'équipage, mais de manière générale le cadet est sous la supervision d'un officier de quart. Dans son cas, le chef de quart était très pédagogue et lui a donné des missions de sécurité le matin et des tâches à réaliser l'après-midi. Elle était hors quart et son but premier était l'apprentissage. Elle aidait également en machine de temps à autre et prenait des quarts en traversée.

Chez CMA-CGM, les cadets sont formés à la sécurité, car le but est de devenir 3ème off safety et avoir la responsabilité des quarts de sécurité. La cadette a beaucoup appris dans ce domaine et a travaillé avec le lieutenant sécurité le matin. Les horaires dépendaient du lieu du navire. Si des manœuvres de port étaient à réalisées, cela se faisaient souvent entre 2h et 5h du matin. Elle devait donc se lever tôt pour ces occasions. Pendant la traversée, elle n'était pas réveillée la nuit et travaillait le matin et l'après-midi.

Ces conseils pour les nouveaux arrivants : Il est important de dire bonjour à tout le monde, de monter sur la passerelle et de saluer le commandant et les autres membres de l'équipage. Il est également important de descendre en machine et de saluer le chef mécanicien et le deuxième officier. Une fois les salutations faites la journée peut commencer : les cadets reçoivent une liste de tâches.

Chez CMA-CGM, en plus du fait de dire bonjour à tout le monde La vie de groupe est importante, et tout le monde mange ensemble à midi et le soir. De plus est interdit de parler travail en dehors des heures de travail, ce qui favorise les moments de détente en communauté.

En fin de journée, ils faisaient toujours un debriefing ce qui était très formateur pour elle.

En tournée Europe ou Asie, tout les 2 ou 3 jours le navire est dans un port différent donc cela change beaucoup, mais après le navire peut être un mois en traversée.

Quelles seraient les points positifs ou négatifs pour lesquels un étudiant aurait envie de rejoindre cette compagnie :

Les aspects qui lui ont donné envie de rejoindre CMA sont la navigation les traversées, la sécurité, la formation et la vie en communauté. Pour elle l'ambiance de travail était vraiment bonne. La manière d'apprendre chez CMA-CMA est très structurée et bien organisée. Ils ont l'habitude de traiter avec des cadets. Il y a beaucoup de structures sur leur navire.

Les aspects qui peuvent être un frein : les dates d'embarquement et de débarquement peuvent changer. Les dates d'embarquement ne sont pas 100 fixes, il y a toujours un peu de retard on embarque/débarque jamais comme prévu aussi bien au niveau de la date et du lieu.

En résumé son stage s'est bien passé. Elle a été heureuse de travailler pour CMA-CGM et aimerait continuer à naviguer pour effectuer des traversées.

4.4.2 Deuxième Interview de CMA-CGM : étudiant de 2ème pont

[30]

J'ai ensuite eu la chance d'interviewer un autre étudiant faisant des études en science nautique. Il a pu embarqué dans l'entreprise CMA-CGM l'été entre sa deuxième et 3ème année, ici a l'*Antwerp Maritime Academy*.

Il est parti sur le navire "Fort Royale" qui navigue sous pavillon français. La série de navire "les Forts" est une classe de navire connue pour la route France-Caraïbes et également en Amérique Centrale. Ils sont spécialisés en containers *reefer* pour le transport de fruits et plus spécialement des bananes. À l'aller les containers sont vides et au retour remplis de fruits.

Cet étudiant a embarqué et débarqué en France avec une double transatlantique comme voyage. Il est resté plus ou moins 5 semaines à bord. Ce qui correspond a une rotation. Le points positifs de cette rotation était que les escales pour charger les containers était longue. Il pouvait donc aller à terre et visiter les environs.

Sa vie à bord était très occupée. L'équipage était très sympathique et l'ambiance de travail était chaleureuse. Il n'hésitait pas à se rendre à la salle de sport ou à la petite piscine. Il avait une cabine personnelle assez spacieuse à son goût. De manière générale, il était hors quart durant les traversées. Il se levait tôt et travaillait entre 8h00 et 18h00. Il suivait plusieurs officiers. Ses tâches étaient variées. Toutes les après midi il les passait généralement à la passerelle. Il passait beaucoup de temps pour la sûreté du navire. Pendant la période où il a navigué ils ont refait l'ISM du navire. Il a aidé pour les documents et à la navigation. Au port, cela a été très fatigant. En effet, il ne pouvait plus dormir en une fois. Il était réveillé 30 minutes avant d'arriver au port et ainsi assister à la manoeuvre. Il apportait les cafés. Aux escales, il allait chercher le pilote et fermait la passerelle.

Il m'a expliqué qu'il aurait du prendre une plus grosse valise. la prochaine fois il prendra ses affaires de sport, qu'il avait oublié. Il pense que c'est important de se fatiguer physiquement après une journée de travail. Il est également important de prendre son maillot de bain avec soi.

Son autre conseil est de considérer tout l'équipage de façon respectueuse. Par exemple il est devenu ami avec le chef cuisinier. Il était français, il a très bien mangé. Il est capital de dire bonjour à tout le monde. Il faut absolument ne pas être "grande gueule".

Il y a de nombreux points positifs à rejoindre CMA-CGM. Pour lui c'est une entreprise qui a beaucoup d'opportunités et de bateaux. En ce moment les marins reçoivent beaucoup de primes car l'entreprise va bien. Les salaires sont bons. Les bateaux sont beaux et les accommodations bien aménagées, elles sont très confortables. Il a également beaucoup aimé l'équipage qui était multi-culturel. L'équipage était vraiment sympathique. Au niveau navigation ce fut aussi une expérience enrichissante.

Malgré tout il y a quelques points négatifs. Il a vécu beaucoup de stress durant les escales. Le rythme est difficile pour les officiers. Il y a beaucoup de manoeuvres et peu de temps pour se reposer.

4.5 EXMAR

EXMAR est une entreprise belge spécialisée dans le transport maritime de gaz naturel liquéfié (LNG) et dans la production de gaz naturel liquéfié flottant (FLNG). Fondée en 1984, elle a acquis une expertise unique dans la conception, la construction, la gestion et l'exploitation de navires transporteurs de LNG/LPG. EXMAR propose également des services de location de navires, ainsi que des solutions de production de GNL pour les clients offshore. Avec une flotte de navires modernes et une présence mondiale, EXMAR est devenue un leader du marché dans l'industrie et continue d'innover pour répondre aux besoins croissants en énergie dans le monde. [16]



FIGURE 12 Navire LPG de l'entreprise EXMAR

4.5.1 Premier interview de EXMAR : premier officier chez EXMAR

[27]

Dans le cadre de mon mémoire, j'ai eu l'opportunité d'interviewer Monsieur Jérôme Nokerman, un expert en matière de management des aspirants à bord. Avec une longue carrière, il a été Premier officier chez EXMAR et est devenu Commandant. De plus, il a été plusieurs fois instructeur sur le navire école le Dar.

Monsieur Nokerman a commencé sa carrière en naviguant plusieurs fois en tant que cadet pendant ses études. Il trouvait sa formation sur le navire école pas assez complète. Il a pu se former durant les périodes d'été à bord de navires gaziers de chez EXMAR.

Lors de notre entretien, Monsieur Nokerman m'a expliqué que lorsqu'un cadet arrivait à bord, il se sentait souvent perdu. Il y avait énormément d'informations à assimiler en peu de temps. C'était également un challenge pour l'équipe à bord de s'assurer que les cadets étaient bien suivis et ne mettaient pas en danger le navire.

En tant que Premier officier, Monsieur Nokerman est responsable de la formation des cadets. Les cadets passent en quart sous la supervision d'un officier, généralement des quarts fixes, afin d'être conseillés par un officier pédagogue. Ils passent également du temps sur le pont pour la maintenance des équipements de sécurité, en suivant l'officier sécurité. Ils ont également du temps pour les projets, pour remplir leur cahier d'entraînement "Cadet Record Training Book". Ils doivent répondre à des questions sur la base de livres ou de manuels, ce qui équivaut à de petits examens pour vérifier leur progression dans leur apprentissage. Ils se familiarisent avec les procédures de la compagnie et apprennent comment effectuer une analyse de risque. En pratique, ces analyses sont généralement effectuées par le Second mécanicien ou le Premier officier lui-même, qui trouve cela regrettable. C'est pourquoi il insiste sur l'importance de cette compétence pour les cadets.

Le Premier officier à bord a plusieurs responsabilités. La première est d'être responsable de la sécurité du navire. Il doit s'assurer que la maintenance des équipements est correctement réalisée. La deuxième responsabilité la plus importante est de s'occuper de la cargaison et de la stabilité du navire. La troisième responsabilité est la sûreté du navire. Enfin, la quatrième et dernière responsabilité est celle de l'hôtel manager, qui s'occupe du ravitaillement des stores. Il est également instructeur en matière de sécurité, de cargaison, de nouvelles procédures, de sécurité au travail et de réunions.

Lorsqu'un cadet arrive à bord, tout son environnement change. L'équipage doit être compréhensif et transmettre les informations au cadet petit à petit. En revanche, il est du rôle

du cadet de prendre des notes de toutes les nouvelles informations et de les assimiler. Une bonne familiarisation du navire prend environ 5 heures. Il y a beaucoup d'informations à retenir et à connaître une fois que l'on est à bord du navire. Cela peut être 5 heures de cours avec des quantités d'informations nouvelles.

De plus cette familiarisation se passe en anglais. C'est généralement un anglais technique d'un officier multi-culturel (ukrainien, croate, indien, français philippin) l'accent peut-être compliqué.

En plus des connaissances techniques, il est important pour un cadet d'avoir certaines qualités pour réussir à bord. Selon Monsieur Nokerman, un bon cadet doit être ouvert d'esprit, intéressé par son travail, motivé pour apprendre et humble. Il ne doit pas être nonchalant et penser qu'il sait déjà tout.

Pour réussir, il est important de poser des questions, même si cela peut sembler difficile au début. Il y a deux approches possibles en fonction de la personnalité du cadet : observer d'abord pour les plus timides, puis se lancer, ou poser directement des questions, mais pas aux mauvais moments.

Enfin, le cadet doit connaître le code international de conduite des navires et de prévention de la pollution par les navires (COPLREG) ainsi que les règles et procédures à bord. Il doit également avoir une connaissance pratique du radar, des azimuts et des points stellaires, même si cela peut dépendre des officiers en charge de sa formation.

Dans le cadre de sa formation, même si c'est le travail de l'officier de faire l'azimut, le cadet peut également faire l'azimut.

Un bon cadet : c'est quelqu'un qui est intéressé, qui n'hésite pas à poser des questions. La motivation est également très importante. Au contraire un mauvais cadet serait quelqu'un de fainéant, d'arrogant (je sais mieux que tout le monde).

Je lui ai demandé comment se passait la journée d'un cadet type. Il a pu me répondre que la routine d'un cadet est bien établie. Le premier objectif est de leur apprendre la navigation et leur futur travail. Un quart ce n'est pas uniquement de la vigie mais aussi de la vigie. Il faut savoir rester attentif. Parfois la navigation est lente et il se passe pas grand chose. C'est à ce moment là qu'il faut rester attentif. Il ne faut cependant pas se relâcher car les risques sont encore bien réels. C'est un travail de rester concentrer même s'il n'y a rien. Si le navire est à l'ancre le cadet passera d'avantage de temps sur le pont. Il fera toujours les quarts de nuit à la passerelles mais en journée il sera sur le pont. La passerelle devient vraiment peu intéressante c'est donc important que le cadet puisse continuer sa formation ailleurs.

A bord comment bien gérer les relations humaines ?

Chaque navire a un équipage différent. Il faut participer aux activités sociales. A titre d'exemple il y a un bar tous les soirs. C'est important d'y être. C'est également important d'essayer de manger tous ensemble et être là aux heures des repas. Ce sont des moments où tout le monde discute de sujets variés autre que le travail. Il faut juste éviter de parler politique et religion. Il y a du respect et une distance à garder en fonction des rangs. Cette distance varie en fonction des activités.

Quelques conseils pour le sommeil. Il faut bien gérer son temps et avoir une routine. Par exemple, il faut s'imposer de faire une sieste. Il faut dormir quand on peut. Il est important d'aller à la salle de sport, de pouvoir bien se dépenser physiquement car cela aide au niveau psychologique. L'esprit et le corps doivent dormir. Il faut privilégier la qualité de sommeil. Il faut bien penser à apporter des bouchons d'oreilles car il y a toujours du bruit à bord. Même si le bruit ne nous réveille pas, il réduit la qualité du sommeil.

Le plus gros problème pour les cadets modernes est de se déconnecter de leur téléphone. Il faut arriver à le mettre de côté.

Attention aux étudiants de l'*Antwerp Maritime Academy* vous aurez un bon bagage théorique mais très peu de formation pratique. Il faut en être conscient spécialement sur le pont. On a une formation de navigateur mais on a un manque de savoir faire au niveau de la maintenance de telle ou telle chose. Pour les francophones, il faut bien réviser l'anglais avant de monter à bord.

Il m'a affirmé également qu'un manuel est une bonne idée car cela peut être rassurant pour les étudiants qui ont toujours les mêmes questions avant de faire leur sac. D'un point de vue administratifs, c'est aussi important de savoir quoi faire avec ses déclarations.

Quels seraient les points positifs et négatifs de rejoindre EXMAR ?

Principal qualité d'EXMAR le transport du gaz. C'est une cargaison précieuse pour tous. Il faut être précis et réfléchi. On met moins les "mains dans le sale".

Au port, le côté négatif du gaz c'est que l'on dort peu. C'est souvent aux alentours de 24h. C'est impossible d'aller à terre.

En somme, l'entretien avec Monsieur Jérôme Nokerman a permis de mettre en lumière les enjeux et les défis liés à la formation théorique et pratique et à la gestion des aspirants à bord. Il a souligné l'importance de la sécurité, de la communication au sein de l'équipage, de la gestion du stress avec le rôle du sommeil et du sport et de la pro-activité dans la réussite d'une carrière maritime.

4.5.2 Deuxième interview d'EXMAR : élève pont de 3ème pont

[28]

Il était également intéressant d'avoir le point de vu d'un étudiant. Pour ce faire j ai peut échanger avec un étudiant de 3ème année qui a pu me partager son ressenti. Après avoir obtenu son visa américain il a pu rejoindre l'Amérique du sud. Lors de son embarquement il a eu l'opportunité de passer le canal de Pananma et de traverser l'Atlantique.

EXMAR engage de nombreux cadets : ceux qui ont fini leurs études et ceux qui sont en cours de formation (les supernumary deck cadets). Certains sont des élèves jamaïquains et d'autres sont des élèves officiers.

A l'arrivée, ils ont fait un test PCR puis ont pu occuper leurs cabines. Le lendemain, il a ensuite eu un briefing pour lui expliquer les aspects de la vie à bord.

Voici ces conseils :

Il conseille également de prendre des médicaments spécialement lorsque l'on suit un traitement. Il faut bien avoir la preuve de traitement du médecin, la boîte et la notice car les réglementations sont différentes d'un pays à l'autre. Par exemple, un Dafalgan est en libre service en Belgique mais pas dans tous les autres pays.

Il peut être utile de prendre des médicaments pour la toux, le mal de dos, le mal de tête mais aussi pour le mal de mer. Pendant les tempêtes certains commandants fournissent des pilules contre le mal de mer mais c'est important d'avoir les siennes. A bord c'est difficile de s'en procurer mais aussi au milieu de la nuit on n'a pas vraiment envie de déranger un officier pour cela.

Selon lui c est toujours intéressant de prendre avec soit de l'anti-moustique et une crème apaisante pour les boutons.

Il conseille également d'apporter des dollars avec soi. A titre d'exemple, il avait pris l'équivalent de 150 à 200 dollars. De manière générale, pour un cadet belge sous le pool tout est gratuit. Les cadets ne doivent pas payer leurs consommations à bord (dans la mesure du raisonnable). Le savon, le dentifrice, les cigarettes sont fournis par Exmar. Dans certains pays, comme en passant le canal de Pananma il y a des personnes qui montent à bord pour les manoeuvre, pendant le temps libre ils proposent à l'équipage d'acheter des souvenir. Le cash est surtout utile lorsque l'on voyage.

Quels seraient les points positifs et négatifs de rejoindre EXMAR ?

1. Premier point positif : la facilité. C'est une compagnie belge, ils connaissent l'école et s'adaptent plus facilement à nos disponibilités. Au niveau de l'apprentissage les officiers ont déjà l'habitude de travailler avec des cadets de l'*Antwerp Maritime Academy*.
2. Deuxième point positif : la durée des contrats. Les contrats sont courts : 6 semaines. Attention c'est toujours du plus ou moins 6 semaines car on ne sait jamais vraiment quand on part et quand on rentre. Il faut bien s'organiser pour revenir à temps pour la seconde session.
3. Troisième point : les certificats. C'est un type de navire spécifique au gaz qui permet de recevoir des certificats supplémentaires (à condition d'avoir suivi la formation de BTT et de ATT). C'est une des seules entreprises belges avec Euronav qui permet d'obtenir des temps à bord de tankers. Une expérience sur leur navire en 3^{ème} année ouvre des portes à de nombreux autres navires grâce aux compétences acquises.
4. Autre point positif : les langues étrangères. Il y a des cultures totalement différentes. Même si les navires sont souvent sous pavillon belge, la plupart de membres d'équipage ne sont pas de nationalité belge. Lors de son premier stage il était le seul belge à bord. Personne ne parlait français avec lui. Donc il a pu développer son anglais. Sa progression était vraiment spectaculaire.
5. En fonction de certains critères les étudiants rejoignant EXMAR peuvent souscrire au pool des marins et donc avoir un salaire décent en embarquant sur l'un de leur navire. EXMAR étant une société belge est en lien avec le pool qui est le syndicat des marins.

4.6 Star clippers

Star Clippers est une entreprise familiale de croisière à voile qui propose des voyages uniques à travers le monde. Fondée en 1991, l'entreprise a été la première dans le domaine des croisières à voile de luxe, offrant des expériences de voyage inoubliables aux voyageurs passionnés par la voile et la mer. Cette entreprise est basée à Monaco. Les navires sont généralement sous pavillon maltais. [17]

Les navires de Star Clippers sont conçus pour offrir une expérience de croisière à voile authentique, mais de façon beaucoup plus sophistiquée que le DAR. En effet la voilure peut être modifiée simplement avec un officier et 2 A/B . Des voiles en toile permettent aux voyageurs de ressentir la puissance du vent et de naviguer à la manière des anciens marins. Les navires sont également équipés des dernières technologies de navigation et de sécurité pour assurer le confort et la sécurité des passagers. Concernant la cabines, les conditions sont moins confortables mais l'expérience reste unique. [17]



FIGURE 13 Navire de croisière à voile de l'entreprise Star Clippers

Le navire ci dessus est le fleuron de l'entreprise. Il s'agit du Royal Clipper. C'est l'un des 5 mats les plus grands du monde avec ses 135 m de long. Le Royal Clipper a été officiellement reconnu par le Guinness World Records en 2001 comme le plus grand *square rigger* en service. 106 membres d'équipage pour 220 passagers.

En tant que cadet maritime, il est souvent demandé de partir 6 mois dans cette compagnie. Si cela ne vous dérange pas de partir aussi longtemps, vous aurez la possibilité d'embarquer sur les navires. C'est une belle expérience pratique en matière de navigation et de manœuvre c'est également l'occasion de découvrir des beaux endroits du monde.

Les voyages proposés par Star Clippers comprennent des itinéraires vers des destinations parfois exotiques telles que les Caraïbes, la Méditerranée et l'Asie du Sud-Est. Les passagers peuvent profiter d'activités à bord telles que la baignade, la plongée en apnée, les cours de yoga et les soirées à thème, ainsi que des excursions à terre.

En résumé, Star Clippers est une entreprise de croisière à voile renommée qui propose des voyages uniques à travers le monde. En tant que cadet maritime, vous avez la possibilité de naviguer sur ses navires et de découvrir le monde de la voile tout en explorant des destinations exotiques.

Pour avoir plus d'informations sur leurs navires et leur entreprise je vous invite à vous rendre sur leur site internet.

(<https://starclippers.co.uk/>)

4.6.1 Première interview de star Clippers : étudiant de 2ème pont

[31]

Pour cette entreprise j'ai pu parler et échanger avec un étudiant de notre établissement. Il est parti en septembre 2021 jusqu'en mars 2022, il a donc passé 6 mois à bord. Le navire sur lequel il a embarqué était le Royal Clippers, navire de prestige de 135 m avec ses 5 mats à voiles carrées. Par la suite, il est ensuite revenu à l'école pour la deuxième partie de l'année.

Ces premiers jours à bord furent un peu compliqués, comme c'était son premier contrat de cadet, le temps d'adaptation fut un peu plus long. Dans son contrat, il y avait également une autre spécialité, c'est qu'il n'était pas uniquement cadet de pont, il devait également être animateur pour les passagers. Ce fut donc des longues journées.

Il est parti depuis la méditerranée, ensuite il a traversé l'Atlantique en passant par Madère pour rejoindre les Caraïbes. Il a fini en passant par le canal de Panama.

De manière générale, pendant la journée, le navire navigue très peu, les passagers descendent visiter les criques et les environs. Pour ce faire le navire reste au mouillage ou au port. Son rôle était d'assister les manoeuvres. La nuit, ce bateau de croisière navigue entre ports et spots pour faire découvrir les environs aux passagers. Il faisait donc des quarts de navigation la soirée ou la nuit. Il faisait les check-lists des équipements de sécurité, il assistait également le 2ème officier avec le voyage planning et les cartes papier.

La vie à bord était donc rythmée par les manoeuvres et les navigations de nuit. C'était un rythme chargé puisqu'il faisait des quarts de nuit et l'animation des passagers la journée. Il a pu rapidement avoir des responsabilités grâce à sa motivation.

Comment était sa vie a bord ? Il occupait une cabine un peu lugubre qu'il partageait avec 3 autres membres d'équipages. Sa taille était à peu près 9 mètres carré. Il y passait donc peu de temps. Il préférait aider sur le pont.

De manière générale sa journée commençait vers 8h du matin où il s'occupait des départs des passagers dans le port ou sur les plages. La journée il ouvrait la plate-forme à l'arrière, à quai il aidait sur le pont les A/B. Il aidait également pour le retour des passagers le soir avant de faire un quart dans la soirée ou dans la nuit. Les journées étaient longues mais enrichissantes.

Pour lui, ce fut une expérience unique mais ce fut plus difficile pour ses proches et ses amis.

conseil

Il n'a pas du tout pris les bonnes affaires. Pour lui, il est important de prendre des baskets blanches car celle proposées à bord ne sont pas de bonne qualité. C'est important d'être bien chaussé car on fait de nombreux pas à bord, on marche beaucoup en une journée.

Il ne faut pas oublier la crème solaire, l'anti-moustique, on en utilise beaucoup.

Quels seraient les points positifs et négatifs de rejoindre Stars Clippers ?

L'avantage de partir sur cette compagnie est le temps d'embarquement (6 mois) cela signifie qu'en une fois nous pouvons effectuer nos temps d'élève et ensuite devenir 3ème officier.

Le navire voyage dans des endroits magnifiques. C'est donc une opportunité incroyable de voyager et de découvrir le monde, lui par exemple, a pu visiter la méditerranée, faire

une transat, visiter Madère, les caraïbes et ensuite passer le canal de panama et tout cela en un seul contrat.

A bord, toutes les journées sont différentes, aucune ne se ressemblent, entre les jours d'embarquement au port ou au mouillage les tâches sont différentes.

C'est une expérience unique et atypique pour un étudiant de marine marchande.

Chapitre 5

Aide supplémentaire qui pourrait être apportée par les alumni dans le futur.

5.1 Introduction

La recherche de stage est un élément crucial pour les étudiants en navigation maritime. Il s'agit d'une étape clé pour acquérir une expérience pratique, développer des compétences et tisser des liens avec des professionnels du secteur. Nous avons déjà listé différents points dans les chapitres précédent.

Un autre point qu'il serait intéressant d'aborder dans ce chapitre est de chercher des moyens pour renforcer l'apport des anciens élèves ou alumni dans la recherche de stage des étudiants. Ils pourraient indiquer également les attentes des marins une fois à bord.

Dans ce chapitre, je vais me pencher sur les différentes solutions envisageables pour améliorer cet apport, en me focalisant sur l'idée de la création d'un blog de feedbacks des étudiants mais également grâce à la création d'évènements. Je vais expliquer les avantages de ces solutions et comment elles peuvent aider les futurs étudiants à mieux comprendre l'environnement de travail et les défis liés à leur stage en mer.

Je vais également aborder les différentes catégories possibles pour organiser ce blog, les questions à poser aux alumni et les moyens de les encourager à y participer. Enfin, je vais évaluer l'impact potentiel de cette initiative sur l'apport des alumni dans la recherche de stage et sur l'expérience globale des étudiants en navigation maritime.

5.2 Évaluation de la situation

Comme expliqué par le directeur lors de mon interview dans le chapitre 2 et plus particulièrement dans section 2.3, les liens entre les alumni et les étudiants sont actuellement très limités, ce qui nuit à l'apport des anciens élèves dans la recherche de stage des étudiants actuels.

La question était donc : comment rétablir ce lien entre les alumni et les étudiants de l'*Antwerp Maritime Academy*? La réponse est qu'il est possible de le renforcer en mettant en place des initiatives visant à favoriser l'interaction entre les alumni et les étudiants. Étant donné que le secteur maritime est un domaine très fermé, les étudiants de l'école de navigation sont souvent très attachés à leur établissement et restent disposés à aider les générations futures en partageant leurs expériences et leurs conseils.

Ainsi, en améliorant le processus de stage dans l'école et en créant un lien plus fort entre les étudiants et les alumni, il est possible de faciliter la recherche de stage pour les étudiants tout en leur offrant des opportunités de développement personnel et professionnel. Pour ce faire, la création d'un blog de feedback des étudiants pourrait être une solution abordable et efficace pour recueillir des commentaires spécifiques et pertinents des alumni et aider les étudiants à mieux comprendre l'environnement et les défis associés à leur stage en mer. De plus, en offrant des avantages ou des récompenses pour les alumni qui participent à ce projet, cela pourrait encourager leur engagement et leur implication dans le processus de stage des étudiants actuels.

En somme, il est possible de renforcer les liens entre les alumni et les étudiants de l'école de navigation et d'améliorer leur apport dans la recherche de stage des étudiants en mettant en place des initiatives telles que la création d'un blog ou d'évènements de feedback.

5.3 Présentation de la contribution

5.3.1 Création d'un blog

Dans le chapitre 4, j'ai pu recueillir de nombreuses interviews dans différents domaines du milieu maritime. Cependant cela reste un faible apport compte tenu des nombreux alumni que l'école de navigation compte. Pour ce faire, il pourrait être intéressant de récolter d'avantage d'avis en fonction des entreprises, des navires et des années. Cela pourrait être une grande aide pour les futurs étudiants souhaitant rejoindre des entreprises et plus particulièrement pour les étudiants sachant sur quel navire ils vont embarquer. Ils

pourront un peu mieux appréhender leur futur environnement et mieux se représenter leur futur stage avant de monter à bord.

Dans cette optique la création d'un site internet présenté comme un blog pourrait être une solution. Ce blog aurait différentes catégories. On pourrait lister d'abord les entreprises ensuite les navires sur lesquels des alumni travaillent. On pourrait imaginer 3 questions types auxquelles les alumni pourraient répondre :

- pouvez-vous expliquer la vie à bord ?
- quels sont les conseils que vous souhaitez donner aux futurs cadets ?
- quels sont les aspects positifs et négatifs du stage ?

Ces questions pourraient aider à recueillir des avis spécifiques et pertinents pour les futurs étudiants qui souhaitent obtenir des informations sur une entreprise ou un navire particulier. Le blog pourrait également comporter une section dédiée aux conseils et astuces pour la recherche de stage et les préparatifs avant de partir en mer. Les étudiants pourraient également partager leur expérience en mer et fournir des conseils pour réussir leur stage. En outre, pour encourager la participation des alumni, on pourrait envisager de créer un programme d'incitation, par exemple en offrant des avantages ou des récompenses pour ceux qui partagent leur expérience sur le blog. Cela pourrait inciter plus d'anciens élèves à participer et à partager leur expérience.

En résumé, la création d'un blog dédié aux commentaires et aux retours d'expérience des alumni peut être un moyen efficace d'améliorer l'apport des alumni dans la recherche de stage des étudiants de l'école de navigation. Ce blog pourrait aider les futurs étudiants à mieux comprendre l'environnement et les défis associés à leur stage en mer tout en offrant des conseils et des astuces pour réussir leur stage.

5.3.2 Création d'évènements

Il existe un autre apport que l'on pourrait proposer aux alumni. En effet en plus de ce site internet sous forme de blog, on pourrait essayer de créer des événements. Ce serait des moments de partage entre d'anciens étudiants avec les étudiants actuels. Dans le passé nous avons déjà eu différentes présentations. Par exemple, le responsable du MRCC de Ostende était venu nous expliquer son travail. Il serait totalement envisageable de faire cela pour d'autres personnes travaillant dans le secteur maritime. Ces événements pourraient prendre lieu de deux façons distinctes .

1. Grâce aux conseils d'étudiants, comme cela est fait à travers les entreprises qui viennent se présenter de temps à autre dans leur tellus, on pourrait, avec l'aide de l'administration de l'*Antwerp Maritime Academy* créer des événements où d'anciens élèves viendraient présenter leur travail, présenter la vie à bord dans telle ou telle compagnie, expliquer leur carrière et la passion qui les motive chaque jour.
2. Le deuxième moyen pour lequel on pourrait créer des événements, où des alumni présenteraient leurs idées aux étudiants, serait d'utiliser "MARS Debate" du *nautical institute*. Chaque année, ils organisent 4 événements proposés aux étudiants de notre établissement. Le *nautical institute* propose des présentations très intéressantes pour que les étudiants développent de nouvelles compétences. Par le passé, des pilotes, des commandants et employés de secteur maritime sont venus nous présenter leur expérience. Il serait donc envisageable de promouvoir le point de vue des alumni au sujet des stages.

5.4 Mise en œuvre de la contribution

Il est difficile d'anticiper la mise en œuvre de la contribution de ces deux projets. On pourrait imaginer différents moyens pour mettre en place ces initiatives.

Pour commencer, on pourrait désigner au sein du comité du conseil étudiant un élève chargé de la coordination des activités liées aux anciens élèves et de la promotion des événements auprès des étudiants actuels.

Deuxièmement il faudra développer un site internet sous forme de blog pour recueillir les avis et les conseils des anciens élèves. Le site internet pourra être créé à partir de plateformes de blogs telles que WordPress ou Wix. Les anciens élèves pourront ensuite être invités à participer en répondant à des questions spécifiques. Les personnes intéressées et qui participeront à ce blog donneront aux étudiants des informations très intéressantes. En effet, ils fourniront des informations sur leur entreprise, leur navire et en répondant à quelques questions types sur leur vie à bord. Ils donneront de bons conseils pour les futurs cadets.

Il serait également possible de leur demander de partager le blog avec d'autres alumni s'ils le souhaitent. Cela pourrait être un moyen de recevoir plus de réponses et ainsi avoir plus d'impact auprès des étudiants.

Ensuite, nous pourrions travailler avec l'administration de la Zeevaart pour promouvoir le blog auprès des étudiants actuels, en leur montrant le site et en les encourageant à poser des questions et à interagir avec les alumni qui ont partagé leurs expériences. Nous

pourrions également envisager de publier des articles ou des témoignages sur les réseaux sociaux de l'école pour toucher un public plus large.

Comme cité aux points précédent, nous pourrions également organiser des événements pour permettre aux anciens élèves de partager leur expérience et leur expertise avec les étudiants actuels.

Pour la création d'événements, nous pourrions commencer par contacter les alumni qui ont exprimé leur intérêt pour le site internet et leur demander s'ils seraient intéressés à venir présenter leur travail et leur carrière aux étudiants actuels. Nous pourrions également contacter des professionnels du secteur maritime pour leur demander s'ils seraient disposés à venir partager leur expérience et leur expertise aux étudiants actuels.

Pour terminer il sera important de recueillir des commentaires et des réactions des étudiants et des anciens élèves pour évaluer l'efficacité de ces initiatives. Sur base de cela on pourrait mettre en oeuvre différentes améliorations pour progresser dans ce processus. On espère que à travers ses idées il sera possible de mettre en place les initiatives proposées pour renforcer les liens entre les alumni et les étudiants actuels de l'*Antwerp Maritime Academy*.

5.5 Conclusion

En conclusion, j'ai exploré différentes façons de renforcer les liens entre les alumni de l'*Antwerp Maritime Academy* et les étudiants actuels. j'ai abordé l'idée de la création d'un site internet sous forme de blog pour recueillir les avis et les conseils des anciens élèves, ainsi que de l'organisation d'événements pour permettre aux anciens élèves de partager leur expérience et leur expertise avec les étudiants actuels. Ces deux approches peuvent être complémentaires et offrir une multitude d'avantages aux étudiants, notamment en fournissant des informations précieuses sur les entreprises et les navires. En donnant des conseils pratiques pour la vie à bord, en établissant des relations avec des professionnels du secteur, en mettant en place ces initiatives, j'espère que l'on pourra améliorer l'expérience des étudiants dans leur recherche de stage et leur développement professionnel, et renforcer les liens entre les étudiants actuels et les anciens élèves de l'*Antwerp Maritime Academy*.

Chapitre 6

Conclusion Finale

Après avoir mené une recherche empirique visant à améliorer les stages dans l'académie maritime d'Anvers, j'ai constaté que les stages en mer sont une partie importante de la formation des étudiants. Pour les aider à se préparer, j'ai rédigé un manuel qui décrit en détail et concrètement les différentes étapes du processus de postulation et de préparation avant l'embarquement.

Dans ce manuel, j'ai expliqué les documents nécessaires pour embarquer, ainsi que les affaires indispensables à emporter à bord. J'ai également décrit ce à quoi les étudiants pouvaient s'attendre une fois à bord, y compris leur rôle en tant que cadet et les heures de travail et de repos.

Ensuite, pour aider les étudiants à mieux comprendre la vie à bord, j'ai décrit plusieurs entreprises et recueilli les feedbacks des étudiants qui y ont travaillé. Grâce à ces informations, les futurs cadets pourront se préparer de manière adéquate pour leur stage en mer et améliorer leur expérience globale.

Enfin dans le dernier chapitre, j'ai souligné que l'apport des alumni était minime pour le moment. Pour améliorer cela, l'idée de créer un blog de feedback d'alumni m'est venu. Ils pourront dans le futur expliquer leur entreprise et le navire sur lesquels ils travaillent. De plus, des événements pourraient être organisés pour permettre aux anciens élèves de partager leur expérience et leur parcours avec les étudiants actuels. Ces initiatives pourraient contribuer à renforcer les liens entre les étudiants et les alumni et améliorer le processus de stage dans l'école de navigation.

Ce mémoire reste une approche globale des aspects liés aux stages à bord. De nombreuses généralités sont présentes car chaque compagnie et chaque navire à ses spécificités. Cependant j'ai pu montrer différents points de vue du secteur maritime à travers le chapitre 4.

En somme, ce mémoire a permis de fournir des recommandations pratiques pour améliorer les stages en mer et aider les étudiants à mieux se préparer pour cette expérience importante de leur formation. J'espère que ces informations seront utiles pour les étudiants et contribueront à améliorer l'efficacité de nos programmes de formation.

Bibliographie

- [1] **Antwerp Maritime Academy** : <https://www.hzs.be>, consulté le 20/05/23
- [2] **Mediport** : (Vaccins) <http://www.mediport.be/havenartsen-maritieme-geneeskunde/vaccinaties.htm>, consulté le 20/05/23
- [3] **Mediport** : <http://www.mediport.be>, consulté le 20/05/23
- [4] **ICS (Internal Chamber of Shipping)** : <https://www.ics-shipping.org>, consulté le 20/05/23
- [5] **IMO** : <https://www.imo.org>, consulté, le 20/05/23
- [6] **Site KBZ-CRMB** : <https://www.kbz-crmb.be>, consulté le 20/05/23
- [7] **Service de mobilité Belge FOB** : <https://mobilit.belgium.be/fr>, consulté le 20/05/23
- [8] **Visa** : <https://travel.state.gov/content/travel.html>, consulté le 20/05/23
- [9] **Pool des marins** : <https://www.international.socialsecurity.be/index.html>, consulté le 20/05/23
- [10] **Enim** : <https://www.enim.eu>, consulté le 20/05/23
- [11] **CV** : <https://www.michaelpage.fr/advice/candidats/le-cv-et-la-lettre-de-motivation/les-dix-commandements-du-cv>, consulté le 20/05/23
- [12] **Lettre de motivation** : <https://www.monster.fr/conseil-carriere/article/conseils-pour-ecire-une-lettre-de-motivation-efficace>, consulté le 20/05/23
- [13] **Deme** : <https://www.deme-group.com>, consulté le 20/05/23
- [14] **CMA-CGM** : <https://www.cma-cgm.com>, consulté le 20/05/23
- [15] **PONANT** : <https://www.ponant.com>, consulté le 20/05/23
- [16] **EXMAR** : <https://www.exmar.com>, consulté le 20/05/23

-
- [17] **STAR clippers** : <https://starclippers.co.uk/>, consulté le 20/05/23
- [18] Interview du **Directeur de l'Antwerp Maritime Academy** : Dr. Rowan Van Schaeren réalisée le 09/03/23
- [19] Interview de **STUVO** le 09/03/23
- [20] Interview de **secrétariat des étudiants** (Mail) : Charlotte de Maegd 12/05/23
- [21] Interview du **Conseil étudiant** : Oceane Tissier réalisée le 15/03/23
- [22] Interview **DEME** [1] Aline Pierrard réalisée le 15/02/23
- [23] Interview **DEME** [2] Alec Degroux réalisée le 23/02/23
- [24] Interview **PONANT** [1] Tabitha van de Weyer réalisée 20/02/23
- [25] Interview **PONANT** [2] Enis van Gore réalisée 25/02/23
- [26] Interview **PONANT** [3] Titouan Dumont réalisée le 22/02/23
- [27] Interview **EXMAR** [1] Jerome Nokerman réalisée le 16/03/23
- [28] Interview **EXMAR** [2] Guillaume de Volder réalisée le 20/03/23
- [29] Interview **CMA-CGM** [1] Oceane Tissier réalisée le 15/03/23
- [30] Interview **CMA-CGM** [2] Simon Getti réalisée le 24/03/23
- [31] Interview **Star Clippers** [1] Adam Calvi réalisée le 03/04/23

Liste des annexes

A	What would you like to find in this manual?	86
B	Do you find that the April internship month (dar time) is a good month to do an internship? And Why?	89

Annexe A

What would you like to find in this manual ?

- The basics
- which attestations for which brevet
- The companies where you can apply and where not
- Contract information, insurance information, what to expect, what to not forget to bring
- How to address to companies - all info about certificates/affaires maritimes...
- Things to know before embarking not explained in class job offers, contact numbers, summary of tasks, help with CV ?, ...
- Which certificates and how to get them, documents, companies and their requirements, ...
- Les explications de navigation what CVs the companies are looking for, what the advantages of the different companies are, tips tricks
- How to get to the right contact persons and which classes to rehearse before going into your intdrnship procedures about certificates and livret de marin, maybe some practical info on taxes and different contracts
- Who to contact, what documents you need,
- how to write a cover letter and CV, where to send them
- Specificity of all companies
- Peut être les procédures et les documents nécessaires et leurs utilités
- what to do
- Email addresses, what's important to learn or to fill in in you cadet training record book, how to send an email/ make a cv
- A list of shipowners recommended by school, how contact them and how to apply for an internship

- how to react in certain situations.
- Bb
- Contact to company, company open to internship, infos on mandatory training and certificate we need to sail.
- The most important things to know about it testimonials of other students how they got their internships how to find an internship Contact and adress of company
- Toutes les étapes qui expliquent comment procéder, ce que ça engage, les délais en timing etc
- all email addresses
- Some tips or some advice maybe
- The steps to take and were to begin
- Blackboard
- Different paperwork needed
- How to act on board
- Some expanations for radar, ecdis, chart work, navigation.
- How to communicate efficiently with the crew.
- name of company's and what is their field of work
- Where you can apply and what's the best way and time to contact someone for an internship.
- How and were I can apply for an internship, which companies accept a lot of internships.
- Which companies takes a lot of students and which companies don't
- Des instructions
- Tout ce qu'on nous dit pas en classe
- Contact persons from maritime companies.
- I don't know
- How to approach shipping Company's duties of a cadet on board, basic security behaviour, how to prepare an internship etc
- Help for papers
- all the papers that are needed to go on board
- Actual contact numbers and a real procedure for the application of the seaman's book (No because I almost finished school) Who to contact, when to contact and What kind of pièces (certif) I need to prepare
- Tips from ancient cadet
- Regroup all the information by student year we are suppose to know and what we are (or not) going to be asked to do by the officer.
- Everything that could and should possibly help us
- The navigation courses summarised

- Tips tricks, assurance help, recommodations for internships
- Recent contacts (there is a document on bb from 2013, this is not accurate anymore)
- General information
- The duites that we will do on board
- Instructions for documents to be complete
- Some contacts and a resume of what we have to do and in which order
- BB
- Tips to approach companies and what to expect during the internship how to find internship, what companies offer them, how to apply contact details, information required for practical internships (documents you need, etc)
- When you should apply, what should be in your resume
- Companies HR mails, contact to help in case of anything.
- Do you have any comments or suggestions for i

Annexe B

Do you find that the April internship month (dar time) is a good month to do an internship? And Why?

Dans cette annexe toutes les reponses de cette questions sont listées ci dessous :

- Not enough time
- It's nice that you have time to go because in summer it's verry busy. But it's only 4weeks.
- TIME
- I heard is was to short to find one
- Gives an idea of the life and the organization on board
- Too short for some companies like exmar, they cannot guarantee you will be back on time for your mandatory classes
- Too short
- Not many internships for only 4 weeks, especially in the middle of the academic year (Thesis aswell...)
- Just after the winter it's nice
- some companies only accept 6 weeks
- Its a good brake from school and then you have time for other activities in summer.
- It's the month where there are a lot of offers and low demand
- Beter for medical
- Preparing for the exams of june
- Need money and summer time it's good time for job other than intership and april for internship (during which we can't have a lot of money...)
- Because if you do it during April then you have summer vacation without intership
- Not enough time, 4 weeks is too short

- Because it allows us to do another internship during the summer or other things
- Difficult to plan it because of the need in flexibility for de embark and disembark
- normally we have vacation at that time, but the dar is vacation for me and I love sailing.
- It's great but 4weeks it's not enough because many times, it's a 6weeks internship so we missed 2 weeks with import Tp in it. Rest time ffs
- No exam in mai and one month its perfect
- You still have lessons and exam to prepare and you must come back at school. Maybe, it's better to have more time during summer. I don't know what the company prefers.
- Spring is a good season
- It doesn't take time away from summerbrake and is a nice switchup in the middle of the year before holidays
- the meteo condition are perfect for that (not too warm and not too cold)
- Parfait entre les examens ,peut être mettre 5 semaines plutôt que 4aine
- Too short, few company accept 1 month internship
- It is in the middle of the year because a month is enough
- More time in the big vacay
- not enough time
- To short
- Generally good weather at this time. Not too hot, not too cold.
- The school gives us time to find it and does communicate so soon enough for us to start looking for one in time.
- 1 month is too short to find an internship as I want to drag the time is just long enough It's after the exams and it's a good way to almost end your year with the practical part of your study.
- Because then is almost everyone on an internship and in the summer vacation, everyone wants to do an internship
- Pas assez de temps de navigation en avril Pas beaucoup de monde
- Too short period. very few companies accept a boarding of only 1 month It's a month were nobody could have re-examinations and the perfect period to do an internship onboard, even better than in summer or in September
- nice brake
- A month is too short period different from the boarding period of the ensm 1 month it isn't enough to do an internship.
- too much work because in the summer my schedule can be too busy Why not.. every month is suitable in my opinion For most companies it's too short and it becomes very stressful to be back on time and go back to classes I did not sail during April

- (so I do not know) Less time to focus on the June exams
- It's good yes because it permet to have a break in the year but it is only one month and some companies do not want to have some cadet onboard for less than 6-8 weeks Experience, learning with support of teachers
- No school
- Between the examinations
- It depends on the shipping company of the internship. For example if it's on the liner, April is a good time because it's outside the summer season, so better to learn. Otherwise on other types of vessels regardless of the period
- Its a good long period and you have the choice to still take vacation or an other intership in the summer.
- You still have your summer free for trips, vacation and time to fully relax
- It was a nice first experience
- Just too short for an internship
- Far to short, companies find it way to difficult to plan you in such a short period.
- Because it's different period that the French student period
- Because we don't have exams after it and we have a lot of time to do an internship
- Its an unforgettable experience
- Some companies offer internships in that period you have time to sail during your studies and not in your holidays
- We don't have school too much students trying to do one internship. 4 weeks only, not every company takes only students for 4 weeks.
- Do you think that a student internship guide could be useful to help you in your practical and theoretical approach?