

RÉPUBLIQUE D'HAÏTI
MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS (MTPTC)
UNITÉ CENTRALE D'EXÉCUTION (UCE)
Projet Régional de Connectivité du Transport Aérien dans les Caraïbes ; Volet Haïti
HT-CATCOP
RECRUTEMENT D'UN(E)
CHARGÉ(E) DE PROJET, Spécialiste en infrastructure aéronautique

Termes de Référence

I. Généralités

Le Gouvernement de la République d'Haïti, représenté par le Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC), a obtenu, un Don de l'Association Internationale de Développement (AID) / Banque mondiale en vue de financer le coût du Projet Régional de Connectivité du Transport Aérien dans les Caraïbes (CATCOP) ; Volet Haïti.

Afin de concrétiser les différentes activités inscrites à l'ensemble des opérations de la Banque mondiale gérées par l'UCE, le MTPTC devra faire appel à des prestataires qui seront des Entreprises de construction, des Bureaux d'Études, des Consultants indépendants ou des Fournisseurs de biens et de services.

Ainsi pour appuyer la gestion du CATCOP en Haïti, l'UCE/MTPTC utilisera les services d'un(e) Consultant(e) Individuel(le) appelé(e) à coordonner et à suivre la mise en œuvre des activités du projet.

Les présents Termes de Référence (TdR) pour le recrutement d'un(e) Chargé(e) de projet, spécialiste en infrastructure aéronautique sont ainsi élaborés pour fixer les objectifs visés et les missions qui lui seront assignées.

Contexte

Les deux aéroports internationaux du pays à Port-au-Prince (AITL) et Cap-Haïtien (AICH) sont exposés aux impacts potentiels des catastrophes naturelles et du changement climatique. Ces impacts comprennent des températures extrêmes qui peuvent augmenter le risque de flambement des pistes d'aéroport, des voies de circulation et des inondations qui peuvent inonder et endommager les trottoirs de l'aérodrome, les avions stationnés et les aérogares. Bien que des investissements importants aient été réalisés au cours de la dernière décennie dans ces deux aéroports internationaux, d'importantes déficiences d'infrastructure persistent, entraînant des contraintes et des inefficacités opérationnelles, des problèmes de sécurité et une vulnérabilité aux inondations associées à la saison des pluies annuelles, aux ouragans et au changement climatiques. Peuvent ainsi être mentionnés :

AICH souffre d'inondations récurrentes en raison du manque d'infrastructures de drainage appropriées pour évacuer les eaux de pluie. Tout en mettant en péril la sécurité et la continuité des opérations aéroportuaires, le drainage inadéquat de l'aéroport serait également au cœur des inondations récurrentes affectant le quartier de Balan à l'est de l'aéroport (et au nord de la route SOS). La rivière Any traverse un réseau de fossés et de ponceaux de 375 m de long traversant l'aéroport d'est en ouest. Le fossé varie entre 10 m et 20 m de largeur, ce qui affecte la capacité de rejet du système qui ne répond pas au débit maximal de la rivière Any. La capacité d'un système de drainage est définie par la section transversale des canaux de drainage, la pente, l'alignement, les structures possibles et le revêtement.

A Port-au-Prince, quatre (4) affluents partent des zones urbaines en passant par l'AITL jusqu'à la mer. Un affluent passe sous le terminal en direction de la piste, où il est dévié vers l'est avant de traverser la piste et d'écouler la sortie à l'ouest de la piste. L'absence de ponceau sous la voie de circulation entraîne un risque accru d'inondation pour la voie de circulation, les aires de trafic et éventuellement la piste et le terminal.

La surveillance de la réglementation et de la gestion des infrastructures et des opérations du secteur du transport aérien haïtien pourrait être améliorée, en particulier dans les domaines de la lutte contre les incendies, de l'entretien, de la résilience climatique, de la gestion de la faune et de la diversité des sexes. Le Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC,) est l'organe central du Gouvernement de la République d'Haïti (GRH) chargé de concevoir, définir et mettre en œuvre la politique du transport aérien. Il s'appuie pour cela sur deux agences principales : (i) l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) en charge de l'organisation et de la régulation du transport aérien ; et (ii) l'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN) qui assure la planification, la construction, l'extension, la gestion et l'exploitation des installations aéroportuaires du pays. Reconnaisant l'importance stratégique des deux aéroports internationaux, le MTPTC, l'OFNAC et l'AAN ont récemment bénéficié de plusieurs instruments de diagnostic, de planification et d'investissement, dont deux investissements de la Banque Interaméricaine de Développement (BID) pour le secteur. Les investissements comprennent : (i) le projet d'appui au secteur des transports en Haïti IV (50 millions de dollars), approuvé en 2012, qui a financé la réhabilitation de l'éclairage au sol de la piste et de l'aérodrome de l'AITL ; et (ii) le projet de transport et de connectivité départementale (225 millions de dollars), approuvé en octobre 2018, qui financera l'équipement et la construction d'une nouvelle tour de contrôle de la circulation aérienne à l'AITL.

Description du projet

Le Projet Régional de Connectivité du Transport Aérien dans les Caraïbes (CATCOP) est une série de projets financés par la Banque mondiale ayant pour objectif d'améliorer la connectivité régionale du transport aérien dans les Caraïbes, en améliorant la sûreté et la résilience aérienne. CATCOP est actuellement mis en œuvre dans quatre (4) pays des Caraïbes, y compris Haïti, Sainte-Lucie, Dominique et Grenade.

Le volet haïtien du CATCOP (ci-après dénommé « HT-CATCOP » ou « Projet ») est un don d'un montant de XDR 61,2 millions, équivalent à USD 84 millions à l'approbation du projet le 28 mai 2020. Ledit projet est mis en œuvre par le Gouvernement haïtien, à travers l'Unité

Centrale d'Exécution (UCE) du Ministère des Travaux Publics, Transports, et Communications (MTPTC). Le Projet est entré en vigueur le 27 août 2020. La date de clôture du Projet est fixée au 30 juin 2026. Le numéro de référence du Projet est le P170907.

L'objectif du HT-CATCOP est d'améliorer la sûreté opérationnelle et l'efficacité de la navigation du transport aérien en Haïti, et d'accroître la résilience des infrastructures aéroportuaires internationales au changement climatique et aux désastres.

Le projet proposé comprend cinq (5) composantes : (i) investissements pour améliorer la capacité et la sécurité opérationnelle du trafic aérien pour les aéroports de PAP et CAP ; (ii) amélioration du système de drainage des aéroports PAP et CAP ; (iii) Assistance technique et gestion de projet ; (iv) Intervention d'urgence contingente (CERC) ; et (v) Gestion de Projet.

Composante 1 : Investissements pour améliorer la capacité et la sécurité opérationnelle du trafic aérien pour les aéroports de Port-au-Prince (PAP) et Cap-Haïtien (CAP)

Cette composante appuiera l'infrastructure et l'équipement des deux principaux aéroports (internationaux) d'Haïti - AITL et AICH - visant à renforcer la sécurité du transport aérien en améliorant les conditions d'exploitation des aéronefs conformément aux exigences SARPS de l'OACI et de l'OFNAC, et à améliorer l'efficacité de la navigation et du roulage au sol pour mieux s'adapter aux volumes de trafic aérien existants et aux surcharges de trafic aérien associées aux vols de secours après une catastrophe. Cette composante financera :

i. Travaux de génie civil :

- (a) agrandissement de la voie de circulation et de l'aire de trafic de PAP,
- (b) réhabilitation de la piste de CAP et installation de l'éclairage au sol de l'aéroport,
- (c) construction des RESA de PAP et des zones d'arrêt, et
- (d) remplacement de la tour de contrôle du trafic aérien de l'aéroport du CAP (Air Traffic Control Tower, ATCT)

ii. Achat et installation d'équipements : pour mettre à niveau et moderniser les capacités de surveillance et de contrôle du trafic aérien conformément aux normes et exigences régionales et internationales et aux plans régionaux de navigation aérienne :

- (a) système de surveillance automatique dépendante - radiodiffusion (système de surveillance ADS-B), incluant des émetteurs embarqués pour les avions basés en Haïti et des consoles d'affichage pour les Tour de Contrôle du trafic aérien de PAP et du CAP et
- (b) technologie de communication et de surveillance pour la nouvelle ATCT de CAP.

iii. Services de conseil et autres services : pour les activités de supervision correspondantes, les études techniques associées, assistance technique et formation selon les besoins, y compris pour les instruments de sauvegarde sociale et environnementale pertinents.

Les travaux de génie civil devant être financés au titre de la Composante 1 intégreront les mesures de résilience aux événements climatiques et aux catastrophes naturelles dans la mesure du possible. De même, pour tous les achats d'équipement, les investissements

chercheront à intégrer des conceptions résilientes (par exemple, un groupe électrogène surélevé et une tour-cabine résistante aux tempêtes pour le nouveau ATCT de CAP). À ce titre, la Composante 1 contribuera à la résilience globale au climat et aux catastrophes et à la durabilité des deux principaux aéroports d'Haïti. À l'exception d'une ou de plusieurs antennes ADS-B, tous les investissements de la Composante 1 seront situés dans le périmètre de chaque aéroport.

Composante 2 : Améliorations du système de drainage des aéroports PAP et CAP

Ces investissements visent à réduire le risque d'inondation des aéroports associé à la saison des pluies annuelles, aux ouragans et au changement climatique au PAP et au CAP et ainsi à améliorer leur résilience au climat / aux catastrophes. Cette composante financera notamment :

i. Travaux de génie civil, Amélioration du système de drainage des aéroports PAP et CAP et de la gestion des inondations.

Les investissements seront localisés dans le périmètre de chaque aéroport. À PAP, des ponceaux seront intégrés à la conception des deux voies de taxi proposées. Cela raccourcira la longueur de cet affluent à travers l'aéroport, augmentant ainsi la pente, la vitesse d'écoulement, la capacité de décharge et donc réduisant le risque d'inondation. L'élargissement de la section transversale des canaux de drainage dans à CAP contribuera à améliorer la capacité de décharge et à réduire le risque d'inondation et le risque d'inondation.

ii. Services de conseil et autres services : pour les activités de supervision correspondantes, études techniques associées, assistance technique et formation selon les besoins, y compris pour les instruments de sauvegarde sociale et environnementale pertinents.

Composante 3 : Assistance Technique

Cette composante vise à renforcer la capacité institutionnelle du MTPTC, de l'AAN et de l'OFNAC pour gérer, développer, exploiter et superviser leurs aéroports à travers une combinaison d'activités d'assistance technique régionales et spécifiques à Haïti. L'accent sera mis sur l'amélioration :

(i) de la sécurité opérationnelle du trafic aérien et de la surveillance réglementaire du secteur du transport aérien associé ;

(ii) la qualité de la gestion, de l'exploitation et de la maintenance des aéroports, et

(iii) la capacité d'améliorer la résilience au changement climatique et aux catastrophes naturelles et la diversité des sexes dans le secteur de l'aviation. À cet effet, le projet financera des services de conseil et de non-conseil ainsi que la fourniture de biens. Cette composante comprend deux (2) sous-composantes, l'une pour l'assistance technique spécifique à Haïti et l'autre pour l'assistance technique régionale, comme suit :

Les activités d'assistance technique comprennent

(i) une analyse des lacunes de la surveillance réglementaire de l'OFNAC ;

- (ii) une analyse des lacunes des opérations de l'AAN et de la gestion financière ;
- (iii) la formation des inspecteurs de la sécurité aérienne de l'OFNAC ;
- (iv) la fourniture et installation d'équipements de contrôle et de sécurité du trafic aérien
- (iv) la modernisation de l'équipement du centre de coordination des opérations de sauvetage et formation du personnel ;
- (v) la mise en place d'un centre des opérations aéroportuaires doté d'un personnel conjoint AAN / OFNAC ; et
- (vi) préparation d'une stratégie pour le secteur de l'aviation afin de guider les investissements et les priorités de gestion du secteur de l'aviation en Haïti pour les 20 prochaines années.

Le projet financera également :

- (i) le contrôle de conformité aux SARPS de l'OACI pour tous les aéroports CATCOP au début et à la fin du projet ;
- (ii) une formation de perfectionnement des compétences en matière de contrôle de la circulation aérienne, y compris la coordination et transmission numérique sol-sol ;
- (iii) une formation de perfectionnement des techniques de sauvetage en cas d'incendie ;
- (iv) une formation aux meilleures pratiques de résilience au changement climatique et catastrophe naturelle ;
- (v) l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de gestion de la faune pour tous les aéroports CATCOP ; et
- (vi) l'analyse des obstacles au recrutement et à la promotion des femmes dans le secteur de l'aviation ; élaboration de plans d'action pour l'égalité des sexes, accompagnés d'une formation organisationnelle sur la diversité des sexes et élaboration de programmes pour tous les exploitants et régulateurs d'aéroport (y compris des programmes visant à augmenter de manière significative la proportion de femmes contrôleurs de la circulation aérienne et personnel de sécurité).

Composante 4 : Réponse d'urgence contingente (CERC)

En raison du risque élevé de catastrophes naturelles en Haïti, le projet proposé comprendra une composante contingente pour une intervention rapide en cas d'urgence éligible, sous réserve de la demande du GRH. Cette composante fournira une réponse immédiate à une urgence admissible. Ce type de composante, qui comprend des déclencheurs et des conditions d'utilisation des fonds, est inclus dans la plupart des projets d'investissement en Haïti, conformément aux recommandations du Rapport Mondial sur le Développement (World Development Report, WDR) de 2011 sur les conflits, la sécurité et le développement, et avec l'expérience opérationnelle de la Banque mondiale en Haïti dans la réponse aux catastrophes naturelles.

Composante 5 : Gestion de Projet

Cette composante financera les coûts liés à la gestion et à la mise en œuvre du projet, selon les besoins de l'Unité Centrale d'Exécution du projet (UCE). Cela comprendra : le financement pour

- (i) engager du personnel spécialisé ou des consultants pour la mise en œuvre du projet ;
- (ii) réaliser les activités de suivi et d'évaluation du projet ;
- (iii) effectuer des rapports et des audits de projets ;
- (iv) mener des activités de renforcement des capacités liées à la mise en œuvre de projets dans des domaines tels que les passations de marché, les garanties, le suivi et l'évaluation, la communication, l'engagement des citoyens, la gestion technique et financière ; et
- (v) couvrir les coûts d'opération.

II. Tâches et responsabilités

Sous l'autorité et la supervision directe du Coordonnateur de l'UCE, le Chargé de Projet aura les attributions et responsabilités suivantes, pour le compte de l'UCE. Sans être limitatif, il incombe au chargé de Projet de :

1. Gestion et planification générale du projet :

- Assurer la gestion du Projet conformément aux règles, politiques et procédures prescrites par l'accord de financement en matière technique, fiduciaire, environnementale, sociale et de genre ;
- Travailler de concert avec l'équipe de l'Assistance à Maitrise d'Ouvrage (AMO) et assurer la liaison avec les équipes de l'UCE ;
- Préparer le plan d'exécution du projet et ses mises à jour et ce pour les cinq (5) composantes décrites en introduction ;
- Anticiper les contraintes et les difficultés dans l'exécution du Projet et les porter, en temps opportun, à l'attention du Coordonnateur de l'UCE, avec des pistes de solution ;
- Travailler de concert et coordonner avec Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN), soit le gestionnaire et exploitant des installations aéroportuaires et aéroports civils en Haïti ;
- Travailler de concert et coordonner avec l'Office Nationale d'Aviation Civile (OFNAC), soit l'autorité de l'aviation civile et le fournisseur des Services de Navigation Aérienne, utilisateur et exploitant final des ouvrages et équipements ;
- Maintenir le lien entre les attributaires des marchés et l'UCE : vérifier et viser tous documents sortant du suivi administratif et technique des sous-projets ;
- Surveiller que les titulaires des marchés se conforment aux termes de référence et spécifications techniques des contrats et respectent leurs obligations contractuelles ;
- Analyser et commenter les rapports et documents produits par l'AMO et les titulaires des marchés de services ou de travaux ;
- Supporter et faciliter la mise en œuvre des procédures au sein de l'Administration, tels que les activités d'expropriation, le déplacement des réseaux publics, le dédouanement des équipements nécessaires aux travaux, les autorisations à l'emploi des explosifs pour le déblai rocheux ;
- Mener à terme toutes les activités incluses au cinq (5) composante du programme décrites en introduction.

2. Gestion environnementale et sociale

- S'assurer de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi des Plans de Gestion Environnementale et Sociale (PGES), des Plans d'Action de Réinstallation (PAR) pour chacun des deux sites de travaux du Projet (PAP et CAP) avec la participation des communautés et des autorités locales ;
- S'assurer de l'élaboration et de la mise en œuvre des plans d'engagement des communautés et des autorités locales ;
- Assurer la coordination et la communication avec les différents acteurs, institutions et projets localisés dans la zone du projet, et que les parties prenantes sont informées des activités du projet, de sa progression et de ses situations d'exception ;
- Approuver le travail réalisé par les consultants, firmes ou entrepreneurs, comme condition nécessaire pour procéder aux paiements correspondants ;
- Participer dans l'analyse des risques et de la capacité institutionnelle.
- Assurer le suivi du mécanisme de gestion des plaintes, conjointement, suivant leur nature, avec les partenaires d'exécution (l'OFNAC et l'AAN) ;

3. Gestion budgétaire

- Préparer les budgets nécessaires au projet, en assurer le suivi, et prendre les dispositions nécessaires pour en assurer le respect ;
- Collaborer à surveiller les déboursements et les délais approuvés ainsi que l'avancement et la qualité d'exécution des projets dont il est responsable ;
- Établir et tenir à jour un schéma de suivi budgétaire des activités qui lui sont affectées ;
- Vérifier les décomptes et s'assurer que les paiements des factures soient faits conformément aux contrats relatifs aux projets ;
- Préparer les rapports d'activités et de gestion financière du Projet sur une base semestrielle pour transmission par l'UCE à l'AID, au plus tard, quarante-cinq jours après la fin de chaque semestre calendaire ;
- Coordonner les activités d'audit du Projet et soumettre à l'UCE pour transmission à l'Association Internationale de Développement chaque année le rapport financier audité au plus tard six (6) mois après la fin de l'année.

4. Gestion des marchés

- Participer à l'élaboration des termes de références pour les services, des spécifications pour l'acquisition de fournitures et l'exécution de travaux ;
- Participer aux processus : (i) d'acquisition de biens et recrutement d'entreprises de travaux, et (ii) de sélection et de recrutement de consultants, devant être réalisés sous le programme CATCOP ;
- Participer au processus de passation de marchés de travaux pour les entreprises (Publication de l'Avis, réception et analyse des offres, rapport d'évaluation) ;
- S'assurer de la conformité des documents des Dossiers d'Appel d'Offre (DAO) tant pour les aspects techniques qu'administratifs et procéduraux. ;
- Identifier les secteurs d'activité hors de son domaine d'expertise et nécessitant un appui externe et rédiger les termes de référence de ce(s) assistance(s) et participer au processus de passation de marché.

5. Réunion et Reportage

- Représenter l'UCE dans les réunions organisées par / pour les partenaires, les autorités locales et la Banque sur les volets techniques ou de sauvegarde des projets ou toute autre réunion clé du projet ;
- Préparer et participer aux missions de la Banque et contribuer à l'élaboration des aide-mémoires et assurer le suivi des dispositions prises ;
- Préparer et animer les réunions périodiques de l'équipe de projet, assurer le suivi des activités réalisées par chaque membre et évaluer leurs prestations ;
- Participer aux réunions de coordination avec l'UCE et apporter son appui au Coordonnateur pour la préparation des rapports sur l'avancement du Projet ;
- Assurer le suivi et évaluation des activités y compris les indicateurs du projet ;
- Fournir, de manière complète et continue, les informations à l'UCE, concernant l'avancement des différents projets y compris tous changements et modifications ayant une incidence sur les délais et les coûts d'exécution prévus dans les termes contractuels ;
- Préparer les informations à transmettre par l'UCE à la Banque mondiale (BM), de manière complète et continue, concernant l'avancement des différents projets y compris tous changements et modifications ayant une incidence sur les délais et les coûts d'exécution prévus dans les termes contractuels ;
- Répondre avec célérité à toute demande d'information provenant de la Banque, du Ministère de l'Économie et des Finance (MEF) ou du MTPTC, à transmettre par l'UCE ;
- Assurer la Préparation du rapport final d'Activités et de Gestion Financière du Projet et le soumettre à l'AID, au plus tard trois (3) mois après la fin du projet.

III. Qualification requise

a) Formation exigée

- Diplôme universitaire de deuxième ou troisième cycle en ingénierie, avec connaissance en, sciences de l'aviation, gestion de projets, administration des entreprises, relations internationales, sciences politiques, sécurité, développement, ingénierie ou autre discipline pertinente.
- Pourraient être acceptés en lieu et place du diplôme de deuxième cycle, le Diplôme universitaire de premier cycle (bac + 5) combiné avec 2 années d'expériences supplémentaires pertinentes en sciences de l'aviation, gestion de projets, administration des entreprises, relations internationales, sciences politiques, sécurité, développement, ingénierie ou autre discipline pertinente.

b) Expérience professionnelle

- Justifier au moins dix (10) années d'expérience professionnelle dans le domaine de de l'infrastructure aéronautique, de la gestion de projets ou de coordination d'équipes de projet.

- Avoir une expérience dans la gestion de projets/programmes complexes en Haïti ou un autre pays en développement.

Souhaitable

- Avoir une expérience en Administration Publique ou en gestion de projets de la Banque mondiale ou d'autres bailleurs de fonds internationaux ;
- Avoir une expérience en gestion de projets d'infrastructure en Haïti ;
- Avoir des connaissances du fonctionnement d'un aéroport et du rôle des différents acteurs (Compagnie aérienne, assistant en escale, prestataire de Service Navigation aérienne...),
- Savoir développer des attitudes favorables à une bonne relation entre les acteurs internes d'un exploitant d'aéroport (responsable Système Gestion Sécurité SGS, chef de projet, maîtrise d'ouvrage), ses partenaires aéroportuaires (Service de Navigation Aérienne SNA, Direction Sécurité Aviation Civile DSAC, assistants en escale, compagnies aériennes etc...) et des entreprises extérieures (bureau d'études en charge de la conception des entreprises de construction...) ;
- Avoir des connaissances des principes de fonctionnement du Système de Gestion de la Sécurité ;
- Faciliter l'intégration des réglementations et les nouvelles exigences de sécurité dans les méthodes de travail du responsable SGS et les responsables du projet de développement ;
- Avoir des connaissances sur :
 1. Le balisage de l'aire de mouvement dans un aéroport et l'alimentation en énergie associée ;
 2. Les enjeux de la sécurité aérienne inhérents au balisage ;
 3. Les procédures d'intervention, le plan de sécurité et le plan de formation mis en place par un exploitant d'aéroport.

c) Capacité et Compétences requises

- Aspects réglementaires entourant la sécurité du trafic aérien et la sécurité aéroportuaire et leurs obligations ;
- Capable de comprendre la culture institutionnelle de l'AAN et de l'OFNAC et de s'y intégrer efficacement pour accomplir ses tâches avec succès ;
- Capable d'identifier les différents acteurs aéronautiques, les périmètres de responsabilités et leurs coordinations ;
- Capable de définir les principaux équipements et infrastructures aéronautiques ;
- Capable de décrire les principes fondamentaux de l'exploitation aéronautique ;
- Capable de relier les enjeux de la sécurité (SGS-Système de Gestion de la Sécurité) et de la sûreté avec le rôle du gestionnaire ;
- Capable d'analyser l'intégration d'un aéroport dans son environnement ;
- Capable d'expliquer l'intérêt en termes de sécurité, les différentes contraintes aéronautiques sur la plateforme, la sécurité dans les projets de développement aéroportuaire ;

- Capable d'énumérer dans différents thèmes proposés, les différentes études ou documents de sécurité nécessaires dans le cadre d'un projet de développement,
- Capable de définir le besoin en étude de sécurité complémentaire vis-à-vis de cabinets spécialisés ;
- Capable de piloter la réalisation d'études de sécurité réalisées par des cabinets spécialisés ;
- Capable de lister les éléments clés de la réglementation OACI pour l'exécution des projets dans le milieu aéronautique ;
- Connaissance du règlement financier et des règles de gestion financière et de passation de marchés de la Banque mondiale ou d'autres bailleurs de fonds et de l'Administration Publique ;
- Expérience de travail avec Microsoft Project ou d'autres logiciels de gestion de projets sera considéré un atout ;
- Maîtrise des outils bureautiques : Word, Excel, Power Point, Internet, etc. ;
- Excellente capacité de rédaction de rapport ;
- Maîtrise parfaite du français et une bonne connaissance de l'anglais serait un atout ;
- Avoir des compétences en leadership, en travail d'équipe et en établissement de relations
- Être rigoureux, avoir le sens de l'organisation et de la méthode ;
- Avoir le sens de l'analyse et du relationnel ;
- Être dynamique ;
- Avoir un esprit d'équipe.

IV. Conditions de travail

- Travailler sous pression dans un environnement intellectuel, institutionnel et social contraignant ;
- Le travail à effectuer demande une grande discipline ;
- Capacité de gérer des demandes diverses et permanentes en assurant la qualité et la redevabilité ;
- Présence au poste au-delà des horaires normaux ;
- La performance du Contractuel est évaluée à la fin du contrat sur la base du niveau d'atteinte des objectifs stratégiques de l'UCE et du projet duquel il/elle est chargé/e.

V. Honoraires

Le montant des honoraires et les modalités de paiement sont tels que définis dans le Contrat signé entre les parties.