

# RUFSO Revue "Université sans Frontières pour une Société Ouverte"

ISSN : 2313-285x (en-ligne)

Volume 36 : numéro 3

DOI : 10.55272/rufso.rjsse

## Article :

Langue : Français

Publiée : 07 Mars 2024

Droits d'auteur : cette publication a été publiée en libre accès selon les termes et conditions de la licence Creative Commons Attribution (CC BY) <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.



---

## Le rôle du syndicat de l'autorité contractante dans la mise en œuvre de projets de partenariat public-privé

Mambila BANSE

Doctorant Université de Lisala-CIREP, E-mail : [mambila78@gmail.com](mailto:mambila78@gmail.com)

### Résumé

L'objectif de cet article est de comprendre le rôle que le syndicat de l'autorité contractante est appelé à jouer dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un projet par le mécanisme de Partenariat Public-Privé (PPP). Le mécanisme PPP, rappelons-le, est un contrat entre une autorité contractante et une entreprise privée. Nous avons utilisé une posture épistémologique interprétativiste et une méthodologie qualitative. Nous nous sommes basés sur le cas spécifique d'un projet PPP en cours au Burkina Faso, en l'occurrence la construction de l'Aéroport de Donsin. Notre recherche nous a permis de savoir que pour sa réussite, le contrat PPP doit tenir compte des intérêts de l'ensemble des parties prenantes de l'autorité contractante y compris ceux du syndicat. Le peu d'importance accordé au rôle des partenaires sociaux ont entraîné de grands retards dans l'exécution des projets PPP. Cela confirme notre hypothèse de départ qui est que « la non prise en compte des intérêts du syndicat de l'autorité contractante pourrait conduire à l'échec d'un projet PPP ». Toutefois, la construction de l'aéroport de Donsin pose la problématique du rôle que doit jouer les partenaires sociaux dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un projet PPP. Bien que la réglementation en la matière recommande de consulter les partenaires sociaux et qu'ils soient bien associés à l'ensemble du processus, des préoccupations résiduelles remettent toujours en cause la bonne exécution des ouvrages selon le mécanisme PPP. Notre travail a révélé que le caractère « gagnant – gagnant » d'un projet PPP fait partie des facteurs clés de succès qu'il faut considérer dans les contrats PPP.

**Mots clés :** Projets, Partenariat public-privé, convention, syndicats, Donsin, Burkina Faso

---

### Abstract

The objective of this article is to understand the role that a Syndicate of the contracting authority has to play in the development and implementation of a the Public-Private Partnership (PPP) Project. The PPP mechanism is a contract between a contracting authority and a private company. For that article, we used an interpretivist epistemological stance and a qualitative methodology. We are based on a specific case of an ongoing PPP project in Burkina Faso about the construction of Donsin Airport. Our research has allowed us to know that for its success, the PPP contract must take into account the interests of all the stakeholders of the contracting authority, including those of the Syndicate. The lack of importance given to the role of Syndicate

has led to major delays in the execution of PPP projects. This confirms our initial hypothesis which is that “failing to take into account the interests of the contracting authority Syndicate could lead to the failure of a PPP project”. However, the construction of Donsin airport raises the issue of the role that social partners must play in the development and implementation of a PPP project. Although the regulations in this area recommend consulting the social partners and that they are well involved in the entire process, residual concerns still call into question the proper execution of the works according to the PPP mechanism. Our work has revealed that the “win-win” nature of a PPP project is one of the key success factors that must be considered in PPP contracts.

**Keywords:** Projects, public-private partnership, convention, union, Donsin, Burkina Faso

---

## Contenu

|   |          |
|---|----------|
| INTRODUCTION.....   | 2        |
| <b>I. MATÉRIEL ET MÉTHODES.....</b>                         | <b>3</b> |
| 1.1 Site de l'étude .....                                   | 3        |
| 1.2 Type d'étude .....                                      | 4        |
| 1.3 Echantillon et participants .....                       | 4        |
| 1.4 Collecte de données .....                               | 4        |
| 1.5 Gestion et analyse des données .....                    | 4        |
| 1.6 Considérations éthiques.....                            | 4        |
| <b>II. RÉSULTATS.....</b>                                   | <b>4</b> |
| 2.1 Rétrospection du mécanisme PPP au Burkina Faso.....     | 5        |
| 2.2 Le projet de construction de l'aéroport de Donsin ..... | 5        |
| 2.3 Le rôle des partenaires sociaux.....                    | 6        |
| <b>III. DISCUSSION.....</b>                                 | <b>7</b> |
| CONCLUSION .....  | 8        |
| LIMITES DE L'ÉTUDE .....                                    | 8        |
| REMERCIEMENTS .....   | 8        |
| CONTRIBUTIONS DES AUTEURS.....                              | 9        |
| CONFLITS D'INTÉRÊTS.....                                    | 9        |
| REFERENCES /BIBLIOGRAPHIE.....                              | 9        |

## INTRODUCTION

Le Burkina Faso est un pays situé au cœur de l'Afrique de l'Ouest avec une population de 20 487 979 d'habitants en 2019<sup>1</sup> et une superficie de 274 300 km<sup>2</sup>. De par sa situation géographique, il constitue une plaque tournante des transports de cette partie de l'Afrique qu'il dessert avec deux (02) aéroports internationaux situés dans les principales villes de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso, respectivement capitale politique et capitale économique du pays. L'aéroport de Ouagadougou gère à lui seul, environ 98 % de tout le trafic aérien commercial régulier au Burkina Faso.

En 2009, le Burkina Faso a décidé de construire un nouvel aéroport international pour remplacer l'actuel aéroport construit dans les années 1960 et qui se trouve actuellement au milieu des

---

<sup>1</sup> Recensement général de la population et de l'habitation, 2019

habitations dans le centre-ville, du fait de l'urbanisation rapide de la ville de Ouagadougou. C'est l'un des objectifs majeurs affichés dans l'étude prospective Burkina 2025, afin de permettre au pays de jouer pleinement un rôle de carrefour et de transit des échanges entre les pays côtiers et ceux de l'inter-land. La construction du nouvel aéroport devra se faire selon le mécanisme de partenariat public-privé (PPP). Selon la loi burkinabè<sup>2</sup> le PPP est une forme de collaboration qui associe une autorité publique et une personne physique ou morale de droit privé dans le but de fournir des biens ou des services au public, en optimisant les performances respectives des secteurs public et privé. C'est un « mécanisme qui permet à un pays de confier à une société privée la conception, le financement, la construction, la gestion et la maintenance d'un équipement public pendant une longue durée limitée qui dépend, souvent, de la durée d'amortissement des infrastructures et des modalités de financement »<sup>3</sup>.

Ainsi après plus d'une décennie, la construction de l'aéroport dont la livraison est attendue en 2025, n'a véritablement pas avancé, et la convention a été finalement dénoncée par l'autorité contractante en 2023. Le syndicat de l'autorité contractante de ce contrat PPP, estimant que l'ensemble de leurs préoccupations n'a pas été pris en compte par le projet, ont positivement apprécié cette résiliation du contrat. D'où l'objectif de cet article qui est d'expliquer le **rôle que le syndicat de l'autorité contractante est appelé à jouer dans l'élaboration la mise en œuvre d'un projet PPP** à la lumière du contrat de construction de l'aéroport de Donsin au Burkina Faso.

Notre question de recherche est « quel rôle le syndicat de l'autorité contractante est appelé à jouer dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un projet PPP ? ». Notre hypothèse est « la non prise en compte des intérêts du syndicat de l'autorité contractante pourrait conduire à l'échec d'un projet PPP ».

## I. MATÉRIEL ET MÉTHODES

L'enjeu majeur dans une étude scientifique comme la nôtre, est de s'assurer de la cohérence entre la méthodologie utilisée et la posture épistémologique. En effet, comme le souligne Grawitz (2001) « La méthode au sens le plus élevé et le plus général du terme est constituée de l'ensemble des opérations intellectuelles par lesquelles une discipline cherche à atteindre les vérités qu'elle poursuit, les démontre, les vérifie ». Plus concrètement, « la méthode est une attitude vis-à-vis de l'objet, elle est liée à une tentative d'explication et à un domaine particulier » (Grawitz, 2001, p. 352). Madeleine GRAWITZ, ajoute que la méthode est « l'ensemble des opérations intellectuelles par lesquelles une discipline cherche à atteindre les variétés qu'elle poursuit, les démontre et les vérifie ».

Ainsi dans la présente étude, nous avons utilisé la méthode documentaire qui nous a aidés à comprendre le rôle des partenaires sociaux dans la mise en œuvre des projets de partenariat public-privé.

### 1.1 Site de l'étude

La majeure partie de nos recherches s'est effectuée à Ouagadougou au sein de l'administration publique du Burkina Faso, du secteur privé et du milieu financier et sur le site de construction de l'aéroport de Donsin.

---

<sup>2</sup> Loi n°020-2013/AN du 23 mai 2013 portant régime juridique du Partenariat Public-Privé au Burkina Faso

<sup>3</sup> Maatala et al. : *Les Partenariats Public-Privé : Fondement théorique et analyse économique* (2017)

## 1.2 Type d'étude

Pour atteindre notre objectif, nous avons adopté une posture épistémologique interprétativiste qui permet d'expliquer le sens de l'activité sociale des individus, des groupes ou de la collectivité par la réalisation des intentions conscientes ou inconscientes des acteurs (De Bruyne *et al.*, 1974).

Par ailleurs, (Eisenhardt, 1989) nous apprenant que l'étude est la méthode idéale permettant de comprendre les dynamiques présentes au sein d'environnements spécifiques, nous avons le choix de l'étude du cas de la construction de l'aéroport de Donsin au Burkina Faso pour mieux illustrer nos propos d'analyse.

nous allons concevoir un questionnaire ou un guide pour servir à faire des entretiens auprès des acteurs clés qui interviennent dans le processus de mise en œuvre du PPP. Nous allons ensuite procéder au traitement et à l'analyse des données récoltées.

## 1.3 Echantillon et participants

Notre public cible est constitué du personnel du cadre institutionnel du PPP, des techniciens de la MOAD, du personnel des entreprises concessionnaires des projets PPP, des banques, les assureurs et des syndicats.

## 1.4 Collecte de données

La collecte des données a été faite à travers principalement l'exploitation des documents et quelques entretiens auprès des acteurs clés qui interviennent dans le processus de mise en œuvre du PPP. La revue documentaire a consisté à rechercher et exploiter les documents pertinents en relation avec les objectifs de l'étude. Cette recherche documentaire a concerné entre autres les documents relatifs au cadre réglementaire, institutionnel et fiscal du PPP au Burkina Faso et les documents y relatifs et les expériences d'autres pays en matière de PPP.

## 1.5 Gestion et analyse des données

Les données recueillies ont été traitées en fonction de leur nature pour faire une analyse rétrospective du mécanisme PPP au Burkina Faso et l'état des lieux de la contribution des partenaires sociaux à l'élaboration et à la mise en œuvre des projets selon le mécanisme PPP. Cela nous a permis de vérifier nos hypothèses de départ et expliquer les résultats obtenus, avant de procéder à la présentation des conclusions et leurs discussions.

## 1.6 Considérations éthiques

L'éthique scientifique peut se comprendre comme une éthique de la science ou de la connaissance, dans une approche à la fois méthodologique et épistémologique. Dans cet article nous avons veillé au respect des principes de l'éthique sont respectés : l'autonomie, la bienfaisance, la non-malfaisance et la justice.

## II. RÉSULTATS

Notre recherche a fait l'état des lieux du mécanisme PPP au Burkina Faso en se focalisant sur la manière dont les préoccupations des partenaires sociaux organisés le plus souvent en syndicat sont prises en charge dans ce processus.

## **2.1 Rétrospection du mécanisme PPP au Burkina Faso**

Selon une étude<sup>4</sup> réalisée en 2021, trois (03) grandes périodes caractérisent l'évolution du mécanisme PPP au Burkina Faso :

- **la période d'avant l'adoption de la première stratégie PPP en 2011**

Durant cette période le mécanisme PPP était régi par la réglementation applicable aux délégations de service public étant donné que le pays ne disposait pas d'un véritable cadre juridique de partenariat public-privé. Bien que n'étant pas codifiée dans un texte, la prise en compte des parties prenantes notamment, les bénéficiaires de l'ouvrage réalisé, se faisait par consultation lors des préparatifs et au moment de la réception de l'ouvrage.

- **la période allant de l'adoption de la première stratégie jusqu'à l'adoption des premiers textes consacrés au PPP au Burkina Faso**

Durant cette période le pays adopte sa première stratégie de développement du mécanisme PPP en 2011 et une loi<sup>5</sup> pour encadrer l'usage du mécanisme au Burkina Faso en 2013. En 2017<sup>6</sup>, des mesures ont été prises pour alléger les procédures de contractualisation du programme des projets de partenariat public-privé sur une période de six mois, en vue d'amélioration du taux de contractualisation de projets en PPP. De même en 2018, des textes ont été pris pour exclure le préfinancement dans le contrat PPP (arrêté N°2018-054/PM/MINEFID du 20 décembre 2018), pour préciser les dossiers types d'appels à concurrence et de contrats types de PPP (arrêté n°2018-407/MINEFID/SG/DGOOP du 19 septembre 2018) et pour fixer des limites budgétaires à la contractualisation en partenariat public-privé (l'arrêté n°2019-113/MINEFID/SG/DGCOOP du 21 mars 2019).

Ces textes qui encadrent l'utilisation des mécanismes PPP préconisent la consultation des bénéficiaires y compris les partenaires sociaux de l'autorité contractante tant au niveau de la préparation que dans la mise en œuvre du projet.

- **la période de mise en œuvre de la deuxième stratégie PPP**

En 2020 une deuxième stratégie a été adoptée pour pallier aux insuffisances de la première stratégie et des textes en vigueur à travers quelques innovations dans l'utilisation du mécanisme PPP. Suite à cette adoption, une loi<sup>7</sup> a été votée en 2020 dans l'optique d'offrir plus de garanties aux investisseurs tout en interdisant le préfinancement des projets PPP et les entraves à la concurrence.

Cette loi tout en autorisant les collectivités territoriales à contractualiser des projets PPP, met également en évidence la promotion de l'expertise nationale, la performance et l'efficacité du partenaire privé, la sécurisation des investissements et l'utilisation des PPP pour les projets prioritaires. Elle réserve également aux PME locales constituées en personne morale, les contrats PPP dont les valeurs estimées sont inférieures à certains seuils.

## **2.2 Le projet de construction de l'aéroport de Donsin**

Le projet de construction de l'aéroport de Donsin comprend les infrastructures suivantes : une tour de contrôle et un bloc technique, une aérogare internationale passagers et fret avec une zone

---

<sup>4</sup> Étude sur la participation des entreprises nationales dans les projets de partenariat public-privé, Direction générale de la coopération, 2021

<sup>5</sup> Loi n°020-2013/AN du 23 mai 2013 portant régime juridique du PPP au Burkina Faso

<sup>6</sup> Loi N°042-2017/AN du 03 juillet 2017 portant procédures de contractualisation du programme des projets PPP

<sup>7</sup> Loi n°032-2021/AN du 25 juin 2021 portant cadre juridique et institutionnel du PPP au Burkina Faso

catering, une zone commerciale, les bureaux des compagnies aériennes ainsi que des zones de ravitaillement, de communication et de sécurité, des logements de fonction et des hôtels, un pavillon présidentiel et ministériel, un centre de maintenance des aéronefs, une centrale d'énergie, une base militaire avec zone opérationnelle et de commandement et un plateau sportif et des logements. Ces travaux se feront en deux (02) phases principales. La première phase consiste à procéder par une maîtrise d'ouvrage publique pour la construction de la grande halle publique, de l'aérogare passagers, et du pavillon présidentiel. La phase qui concerne les travaux de construction des autres infrastructures notamment essentiellement en un agrandissement de l'aérogare et de l'aire de stationnement par une Maîtrise d'ouvrage privé selon le mécanisme PPP. Une convention a été signée avec une entreprise privée<sup>8</sup> qui est chargée d'apporter le financement des travaux en maîtrise d'ouvrage privé et récupérer ensuite ces fonds à travers l'exploitation des infrastructures.

### **2.3 Le rôle des partenaires sociaux**

Le rôle des partenaires sociaux s'aperçoit dans l'élaboration et la mise en œuvre du projet. Ainsi l'analyse du processus d'élaboration et de mise en œuvre des projets va nous permettre d'apprécier le rôle que les partenaires sociaux sont appelés à jouer notamment dans le cas de la construction de l'aéroport de Donsin.

En effet, dans la phase d'élaboration d'un projet PPP, l'autorité publique identifie l'intérêt stratégique et social du projet et les besoins réels exprimés par les acteurs du secteur concerné. Les partenaires sociaux ont un rôle crucial à jouer dans l'expression des besoins à satisfaire. Le caractère prioritaire du projet dépend de son importance à répondre aux besoins essentiels de la population ou considérés comme indispensables au développement économique du pays. Les partenaires sociaux doivent donc être consultés pour déterminer les objectifs assignés au projet.

Selon les concepteurs<sup>9</sup>, le projet de construction de l'aéroport de Donsin constitue une bonne réponse aux objectifs généraux du gouvernement. Pour eux, tout en améliorant la sécurité et la qualité de vie à Ouagadougou à travers la réduction de la pollution atmosphérique et sonore, le projet va permettre de créer des emplois directs et indirects, de créer des recettes pour le trésor public et d'avoir un impact positif sur le développement des compétences et du savoir-faire.

Aussi, au regard de ces aspects économiques et socio-stratégique qui sont prises en compte dans l'élaboration du projet, on peut apercevoir sans ambiguïté, le rôle important joué par les partenaires sociaux regroupé en syndicat pour permettre la prise en compte de leurs préoccupations.

Qu'en est-il alors de la contractualisation et de la mise en œuvre du projet ?

Pour la contractualisation avec l'entreprise privé, l'autorité contractante a procédé par plusieurs procédures : la préqualification, l'appel à concurrence, l'évaluation des offres, la négociation, la signature du contrat. L'objectif principal recherché à travers la contractualisation est de trouver la meilleure solution pour réaliser les objectifs du projet tant au niveau technique que financier. Il s'agira de sélectionner le partenaire privé qui présentera la meilleure offre au regard des critères de sélection.

---

<sup>8</sup> Le consortium Méridium Aéroport Provence-Marseille (APM),

<sup>9</sup> LINGANI Hippolyte Directeur Général de la Maîtrise d'Ouvrage de l'Aéroport de Donsin (MOAD), 2012



Pour le projet de construction de l'aéroport de Donsin, l'entreprise contractante sélectionnée est la Société d'économie mixte de droit burkinabè AERIO. Une convention de concession d'une durée de trente (30) ans a été conclue entre le Gouvernement et AERIO, qui doit contribuer à la construction de l'aéroport à hauteur de cent quarante-quatre milliards (144 000 000 000) F CFA sur les trois (3) premières années avant d'exploiter ledit aéroport sur les vingt-sept (27) ans restants. Les obligations assignées à l'entreprise contractante sont :

- la gestion et l'exploitation de l'aéroport existant ;
- la participation au financement du nouvel aéroport ;
- l'implication aux activités de mise en œuvre du projet du nouvel aéroport en collaboration avec la Maîtrise d'ouvrage de l'Aéroport de Donsin (MOAD) ;
- la participation à la supervision de la construction du nouvel aéroport ;
- l'organisation et la mise en œuvre du transfert opérationnel entre l'ancien et le nouvel aéroport ;
- la gestion et l'exploitation du nouvel aéroport de Donsin.

Dans la phase de contractualisation du projet, il apparaît clairement que la participation des partenaires sociaux n'a pas été significative. En effet, après la contractualisation, plusieurs acteurs du secteur de l'aviation civile et bien d'autres structures ont contesté les clauses du contrat et appellent le Gouvernement à le dénoncer. Il est reproché au contrat entre autres :

- la disproportionnalité de la durée de l'exploitation de l'aéroport par rapport au financement apporté soit moins de 30% ;
- l'incohérence de la convention avec les dispositions nationale et internationale en matière d'aviation civile ;
- le modèle financier dans la convention qui ne garantit pas la pérennité des structures régaliennes de l'Etat ;
- l'insuffisance du régime fiscal ;

En ce qui concerne la mise en œuvre d'un projet PPP, les textes<sup>10</sup> prévoient que l'autorité contractante dispose, d'une manière permanente, de tout pouvoir de contrôle économique, financier, technique environnemental, social et de gestion pour s'assurer sur pièce et sur place de la bonne exécution du contrat. Il peut se faire assister par des experts ou agents officiellement désignés.

Dans le cas de l'aéroport de Donsin, les appels des principaux acteurs du secteur notamment les partenaires sociaux organisés en syndicat ont conduit à la résiliation de la convention avec l'entreprise privée. Si un autre partenaire venait à être sélectionné pour la mise en œuvre du contrat de construction de l'aéroport, les partenaires sociaux, les partenaires sociaux peuvent jouer un grand rôle pour une bonne mise en œuvre du projet au regard de ces dispositions réglementaires

### **III. DISCUSSION**

La stratégie de mise en concession est adoptée en 2012, en Conseil des ministres. Selon les procédures en la matière, pour aboutir à un projet de décret et avoir l'approbation du

---

<sup>10</sup> Décret n° 2021-/PRES/PM/MINEFID portant modalités d'application de la loi n°032-2021/AN du 25 juin 2021 portant cadre juridique et institutionnel du partenariat public-privé au Burkina Faso

Gouvernement, plusieurs étapes ont été franchies, notamment les avis favorables de l'ensemble d'organes institutionnels du mécanisme PPP. La stratégie pour trouver l'investisseur potentiel intéressé par le projet a été mise en œuvre par un comité interministériel, composé des structures du ministère des Transports, qui emploient les membres du Syndicat.

Toutefois, le temps de recherche de l'investisseur intéressé a causé un retard de trois (03) ans et selon certains experts, le projet n'était plus rentable pour les potentiels investisseurs notamment du fait de certaines modifications introduites dans le projet initial suite aux appels incessants des partenaires sociaux et ce, malgré quelques avantages fiscaux accordés par le Gouvernement pour rendre le projet attractif. Finalement, une convention a été signée par la procédure d'entente directe avec une entreprise privée pour la mise en œuvre du projet. Après la signature de la convention, les partenaires sociaux sont revenus à la charge pour décrier le fait que le comité de pilotage mis en place pour la mise en œuvre du projet ne prend pas en compte l'ensemble des structures concernées qui détiennent cependant l'expertise.

Par ailleurs, dans la mise en œuvre, un bâtiment en construction s'est écroulé et a causé beaucoup de victimes précipitant la résiliation de la convention par l'autorité contractante.

## CONCLUSION

Après analyse il s'avère que, ni les capacités techniques et financières de l'entreprise contractante, ni le déséquilibre dans la répartition des risques entre les parties contractantes qui constituent pourtant des facteurs clés de succès de réussite d'un projet PPP, n'ont été cités comme les raisons de la résiliation du contrat de partenariat public-privé de construction de Donsin comme c'est le cas pour de nombreux projets PPP.

Ce qui est mis en cause dans ce contrat de partenariat public-privé de construction de Donsin, c'est plutôt le déséquilibre dans la répartition des gains. Cela signifie que le caractère « gagnant – gagnant » d'un projet PPP fait partie des facteurs clés de succès qu'il faut considérer dans les contrats PPP.

## LIMITES DE L'ÉTUDE

Notre étude est circonscrite au cas spécifique de l'utilisation du mécanisme PPP au Burkina Faso notamment le contrat de construction de l'aéroport de Donsin à Ouagadougou. La période des données utilisées se situe donc essentiellement entre le lancement du projet jusqu'à sa résiliation en 2023.

Par ailleurs, certaines difficultés relatives notamment à la lenteur administrative et à l'indisponibilité de certaines personnes ressources auprès de qui des informations plus détaillées auraient pu être obtenues ont négativement impacté nos travaux de recherche.

## REMERCIEMENTS

Je voudrais premièrement remercier mon directeur de thèse, Dr **SADIKI LUMANDE Gabriel** du CIREP pour son encadrement, tout au long de cette aventure. Son expérience, ses connaissances et son appétence pour le domaine m'ont été d'un support important.

Je voudrais également remercier :

- Pr Nizeyimana Jean Baptiste, Directeur général du CIREP, Dr Kasigwa Nshombo Fidele et Dr Moussa Issa LENDE pour leur conseil et leurs observations avisées m'ont été précieuses dans la réalisation du présent travail ;



- le personnel du cadre institutionnel du PPP, les acteurs du projet de constructions de l'aéroport de Donsin ;
- Toute autre personne ou organisation qui a contribué au processus efficace de rédaction de cet article.

## **CONTRIBUTIONS DES AUTEURS**

Plusieurs auteurs ont contribué à la vulgarisation du mécanisme PPP comme un outils efficace de financement des infrastructures.

Ainsi, Hamid AÏT LEMQEDDEM. Hajar & EL ALAMI. H (2020) en étudiant « Les facteurs critiques de succès des partenariats public-privé : une revue critique de la littérature » ont réussi à mettre en évidence des facteurs critiques de succès identifiables selon les phases du processus des PPP. Ils sont parvenus à l'affirmation de leurs hypothèses selon lesquelles « les FCS sont à la fois dépendantes et indépendantes les uns des autres en montrant ainsi que non seulement l'assemblage de plusieurs facteurs est nécessaire pour le succès du projet (dépendance), mais aussi que chaque facteur a ses propres vocations et spécificités' indépendantes).

Par ailleurs, M. Yahia Kessi, en analysant le contrat PPP entre l'Algérie et la compagnie française Suez Environnement pour la gestion des services urbains de l'eau et de l'assainissement de la capitale Alger en 2006 fait remarquer que la capacité budgétaire du partenaire public, le soutien et l'appui politique des pouvoirs publics, la stabilité de l'environnement socio-économique, la clarté des objectifs du contrat et la capacité partenariale des parties cocontractantes sont des facteurs critiques qui sont à l'origine du succès d'un contrat PPP.

## **CONFLITS D'INTÉRÊTS**

Bien qu'ayant contribué à l'émergence des PPP, les résultats auxquels ont abouti certains auteurs, sont difficilement applicables à notre cas spécifique. Ainsi, selon la nature du contrat, la mise en commun des résultats d'analyse laisse apparaître un conflit d'intérêts et ce qui fait la richesse des articles scientifiques.

## **REFERENCES /BIBLIOGRAPHIE**

### • **LIVRES OU OUVRAGES**

- Geoffroy Theodore Aliha, Marielle Audrey Payaud (2018) : Les facteurs de réussites et d'échec des Partenariats Public-Privé (PPP) : regard des parties prenantes publiques dans un Pays En Développement (PED)
- Hamid AÏT LEMQEDDEM et Hajar EL ALAMI (2020) : Les facteurs critiques de succès des partenariats public-privé : une revue critique de la littérature.
- M. yahia kessi : Identification et analyse des facteurs clés de succès d'un Partenariat Public-Privé
- Maatala et al. : Les Partenariats Public-Privé : Fondement théorique et analyse économique (2017), Méthodes des sciences sociales, 11<sup>e</sup> Edition, Dalloz, Paris, 2001, p. 351

### • **DOCUMENTS OFFICIELS**

- Loi n°032-2021/AN du 25 juin 2021 portant cadre juridique et institutionnel du PPP au Burkina Faso
- Loi n°020-2013/AN du 23 mai 2013 portant régime juridique du Partenariat Public-Privé au Burkina Faso
- Loi N°042-2017/AN du 03 juillet 2017 portant procédures de contractualisation du programme des projets PPP

- Décret no 2021-/PRES/PM/MINEFID portant modalités d'application de la loi n0032-2021/AN du 25 juin 2021 portant cadre juridique et institutionnel du partenariat public-privé au Burkina Faso.
- Etude sur la participation des entreprises nationales dans les projets de partenariat public-privé, Direction Générale de la Coopération, Burkina Faso 2021 ;

• **ARTICLES ET WEBGRAPHIE**

- LINGANI Hippolyte Directeur Général de la Maîtrise d’Ouvrage de l’Aéroport de Donsin (MOAD), 2012
- Amel Bouderbala et Adnane Malek : le rôle du syndicat dans le management de la responsabilité sociale de l’entreprise : étude comparative de deux multinationales dans le secteur des télécommunications en Tunisie, « RIMHE : Revue Interdisciplinaire Management, Homme & Entreprise » 2017 <https://www.cairn.info/revue-rimhe-2017-3-page-59.htm>
- Journal Waka Sera, interview réalisé par Bernard BOUGOUM du le 11 octobre 2019
- Banque mondiale (2010) : Infrastructures africaines, une transformation impérative, 33 pages, [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org)