WHO/EPI/LHIS/94.10
Original: Anglais
Distribution: Générale

DIRECTIVES

pour l'introduction des motos dans les programmes de soins de santé primaires

Programme élargi de Vaccination
Programme mondial des Vaccins et Vaccinations
Organisation mondiale de la Santé

WHO/EPI/LHIS/94.10
Original: Anglais
Distribution: Générale

DIRECTIVES

pour l'introduction des motos dans les programmes de soins de santé primaires

OMS LOGISTIQUE POUR LA SANTE

SERIE TECHNIQUE

Référence : WHO/EPI/LHIS/94.10

Pour recevoir des copies supplémentaires:

Organisation mondiale de la Santé
Programme mondial des Vaccins et Vaccinations
Chaîne du froid
1211 Genève 27
Suisse
Fax: 41 22 791 41 93/92

Imprimé août 1995

Version anglaise imprimée en décembre 1994.

Ce document a été imprimé avec l'appui financier du gouvernement finlandais.

TABLE DES MATIERES

DIRECTIVES POUR L'INTRODUCTION DES MOTOS DANS LES PROGRAMMES DE SOINS DE SANTE PRIMAIRES

INTRODUCTION

Raisons du choix de la moto dans un programme de santé ?

- La moto offre un moyen individuel de transport aux agents de santé qui en sont actuellement démunis.
- La moto confère à l'agent de santé une plus grande autonomie d'action en supprimant toute dépendance à l'égard de tiers.
- La moto peut être utilisée sur des pistes ou des sentiers et permet ainsi d'atteindre des régions d'accès malaisé.
- Au point de vue financier, la moto garantit en permanence la mobilité d'un plus grand nombre de personnes qu'un véhicule normal. Par exemple, si un véhicule à 4 roues de US $10 000 peut servir au transport de 5 personnes, il ne peut se rendre qu'à un seul endroit à la fois. En revanche, US $10 000 représentent l'achat de 5 motos (US $2000 chacune) permettant à 5 agents de santé de se rendre simultanément à 5 endroits différents.

Quel intérêt offre la lecture du présent manuel ?

- Ce manuel donne un aperçu général des besoins propres à un projet d'acquisition de motos.
- Il énumère les règles fondamentales sur lesquelles doit s'appuyer un système efficace et fonctionnel.
- Il indique les moyens d'évaluer l'utilité de la moto dans l'exécution d'un programme.

Quelles sont les points abordés ?

Le manuel réserve une section à chacun des facteurs essentiels de réussite qui conditionnent la durée de vie de la moto et la sécurité de son conducteur, à savoir :

1. Les dispositions préalables
2. Le choix du type de moto
3. Le budget
4. L'encadrement
5. Les contrats de propriété
6. La formation des moniteurs et des motards
7. Le montage, l'entretien et les réparations
8. Les pièces de rechange
9. L'évaluation

1. LES DISPOSITIONS PREALABLES

Pour faciliter l'exécution d'un projet d'acquisition de motos, le choix du modèle devra faire l'objet d'un examen approfondi, et il en va de même pour les aspects budgétaires du projet, les modalités d'encadrement, la constitution des stocks, la formation des motocyclistes ainsi que les dispositions à prendre pour l'entretien et les réparations.

On compte normalement un délai de 3 à 4 mois entre la commande des motos et leur livraison. Dans l'intervalle, les opérations préliminaires peuvent commencer. Le calendrier ci-dessous indique quelles sont les principales tâches à accomplir, avec leur durée approximative d'exécution.

Tableau 1 : Calendrier d'exécution d'un projet d'acquisition de motos

Activités	Mois						
	1	2	3	4	5	6	7
Choisir le superviseur du projet							
Recruter les motocyclistes							
Choisir le modèle de moto							
Explorer les moyens de financement							
Passer la commande							
Recruter les moniteurs							
Demander l'aide de consultants OMS/PEV							
Décider des dates et du lieu de la formation							
Date de livraison des motos							
Déchargement/dédouanement							
Montage							
Service avant livraison							
Immatriculation/assurance							
Formation des moniteurs							
Formation des motocyclistes							

Il convient de noter que la durée de vie prévue des motos est de 4 à5 ans. Il faut donc, dans les budgets ultérieurs, prévoir des réserves pour l'acquisition de nouveaux matériels.

2. LE CHOIX DU TYPE DE MOTO

- Quels seront les utilisateurs ?
- S'agit-il d'hommes, de femmes ou des deux à la fois ?
- A quoi serviront les motos ?
- Le matériel sera-t-il affecté à des services centralisés ou à des services périphériques ?
- Est-il prévu de transporter des glacières portatives pour les vaccins et d'autres matériels ?
- Sur quel type de terrain seront utilisées les motos ?

Les réponses à cette question détermineront le choix de moto. Voir tableau 2 ci-dessous.

Tableau 2 : Guide pour le choix d'une moto

	Catégorie 1 Vélomoteur	Catégorie 2 100-150 cc	Catégorie 3 150-250 cc
Combien de personnes peut-elle transporter ?			
1 personne	x	x	x
2 personnes		x	x
Femme	x	x	
Homme	x	x	x
A quel usage sera-t-elle affectée ?			
Visites rapprochées :			
- sur de bonnes routes	x	x	x
- tout terrain		x	x
Visites à longue distance :	x		
- sur de bonnes routes			x
- tout terrain		x	x

3. LE BUDGET

- Qui paiera ?
- Quel sera le coût total du projet ?

Les dépenses d'achat et d'utilisatiion d'une moto se subdivisent en deux catégories :

Première année : Dépenses de capital pour l'achat et la mise en train

Chaque année : Dépenses renouvelables d'exploitation et d'entretien

Tableau 3 : Budget de la première année pour 50 motos

	Local US $	Devises étrangères US $	Qui paye ?
DEPENSES DE CAPITAL – PREMIERE ANNEE			
Motos		50 000	Dons
Equipement de sécurité (casques)		10 000	Dons
Matériel d'atelier		12 000	Dons
Formation	9 000[1]	15 000	MCH/Dons
Immatriculation, assurances dédouanement	5 000		MCH
Total des dépenses de capital	***14 000***	***87 000***	
DEPENSES RENOUVELABLES – CHAQUE ANNEE			
Main-d'oeuvre (atelier)	9 000[1]		MCH
Carburant	15 000[1]		MCH
Pièces détachées		15 000	Dons
Total des dépenses annuelles	***24 000***	***15 000***	

[1] Pour la ventilation des dépenses, voir l'annexe 1.

Le tableau 3 donne la moyenne des dépenses de la première année (dépenses de capital et dépenses renouvelables) pour l'achat de 50 motos dans un pays africain. Sans doute ces dépenses et la part que représentent les dons pourront- elles varier d'un pays à l'autre, mais les chiffres donnent une idée du coût total de l'élaboration et de l'exécution d'un projet de ce genre.

Si des donateurs acceptent de financer un tel projet, leur contribution ne couvrira normalement que l'achat des motos et des pièces de rechange pour la première année du projet. Pour que celui-ci puisse se poursuivre au-delà de cette période, il est indispensable de couvrir les besoins pendant toute la durée de vie de ce matériel; tous les engagements nécessaires doivent donc être pris au moment de la décision d'achat. Regroupées, ces dispositions constitueront ce que l'on appelle un "contrat à vie" (un modèle est reproduit à l'annexe 2).

4. L'ENCADREMENT

- Qui supervise et exécute le projet ?
- Qui peut aider à mettre en oeuvre le projet ?

Il conviendra de trouver au Ministère de la Santé un administrateur principal des transports qui sera chargé de l'ensemble des opérations ainsi que de la surveillance du parc de motos. C'est au superviseur du service de santé que doit échoir la responsabilité de l'utilisation des motos dans son service. Chaque motard aura la charge d'entretenir sa machine, aux conditions figurant dans le contrat de propriété (voir ci-dessous).

Il appartiendra au superviseur du service de santé de veiller à la bonne observation des conditions de ce contrat.

5. LES CONTRATS DE PROPRIETE

En ce qui concerne l'entretien et l'utilisation de la moto :

- quelles sont les responsabilités du Ministère de la Santé ?
- quelles sont les obligations du motard ?
- quelle récompense mérite le motard ?

Un contrat de propriété est un accord passé entre le motard et le Ministère de la Santé, de manière à fixer les responsabilités du premier. Les termes pourront varier selon le programme mais il est essentiel que le contrat stipule clairement les conditions d'utilisation de la moto, ainsi que les normes d'entretien courant à observer et les faits à consigner sur des fiches spéciales. Un modèle est reproduit à l'annexe 3.

Certains pays ont établi une formule de contrat type au terme duquel chaque motard a la charge de la totalité des frais d'entretien et de carburant de sa machine. Trois ans plus tard, la moto devient sa propriété. Cette approche s'est révélée satisfaisante en ce sens qu'elle incite le motard à prendre soin de sa machine. Il importe d'ajouter une clause équitable pour les deux parties dans le cas où le motard change de lieu d'affectation au cours de trois années couvertes par ce type d'accord. Pendant cette période, les assurances sont à la charge du Ministère de la Santé.

6. LA FORMATION DES MONITEURS ET DES MOTARDS

- Quand et où un cours de formation peut-il être organisé àl'intention des motards ?
- Qui choisir comme moniteurs ?

Dès que les motos arrivent dans le pays, une date doit être fixée pour le premier cours de formation.

OMS/PEV et Save the Children/United Kingdom (ACF) ont mis au point un programme de formation s'appuyant sur un matériel d'enseignement en anglais et en français. Ils sont disposés à envoyer une équipe de formation pour assurer la coordination de ce genre d'activités dans tout pays qui s'apprête à lancer un projet d'acquisition de motos.

L'équipe se compose généralement d'un moniteur professionnel de conduite sur moto ainsi que d'un consultant en transports; le séjour dans le pays concerné est de deux semaines. L'équipe commence àformer 4 à 6 moniteurs pendant une période initiale de 4 jours. Une fois terminée la formation des moniteurs locaux, les instructeurs OMS/SCF offriront l'encadrement et l'appui nécessaires pour l'étape suivante de cette formation. Sa durée sera également de 4 jours et les nouveaux moniteurs formeront à leur tour les motards. Ce sont entre 16 et 24 motards qui peuvent ainsi être formés, soit 4 par moniteur.

Le choix des moniteurs qu'il s'agit de former doit porter sur des personnes ayant déjà une bonne expérience de la moto. Il n'est pas nécessaire que les élèves soient familiarisés avec ces machines, mais ils doivent au moins savoir aller à bicyclette.

Il est recommandé, lors de leur formation, que les motards apprennent à conduire la machine qu'ils sont appelés à utiliser. Les participants apprennent les rudiments de la conduite d'une moto puis acquièrent une plus large expérience pratique des techniques de conduite ainsi que de l'entretien et de la réparation de leur machine.

Le matériel de formation comprend une brochure, ***Motards de la santé***, qui est remise à chaque moniteur, ainsi qu'une série de ***Fiches de conduite*** remises à chaque motard.

Le manuel ***Motards de la santé*** est à la base de la formation aussi bien des moniteurs que des motards. Il sera utilisé conjointement avec le manuel d'emploi de chaque moto et il donne une description claire et précise des techniques de conduite, des conditions d'entretien et des réparations simples à effectuer.

Le manuel fournit également diverses indications en ce qui concerne le choix et la préparation du terrain d'entraînement, l'emplacement de l'atelier, ainsi que le matériel nécessaire pour les cours, assorti d'un projet de programme qu'il conviendra d'adapter aux conditions locales.

Les quatre ***Fiches de conduite*** sont insérées dans une enveloppe protectrice en plastique que chaque motard doit en toute circonstance conserver sur sa machine. Ces fiches constituent un bref récapitulatif de tous les points abordés au cours de la formation :

- La **fiche 1** rappelle simplement les principales techniques de la conduite.
- La **fiche 2** énumère les règles de sécurité concernant l'habillement, les précautions à prendre et l'attitude à observer dans les situations d'urgence.

- La **fiche 3** traite de la détection des anomalies et contient un diagramme destiné à déterminer l'origine des pannes, avec quelques instructions simples sur la manière d'y remédier.
- La **fiche 4** est une fiche d'entretien. Le motard devra y consigner régulièrement les dates du service courant d'entretien, la mise en place de pièces de rechange et les diverses réparations effectuées.

Chaque conducteur qui termine avec succès son stage de formation recevra :

- un certificat confirmant qu'il a participé avec succès au stage "Motards de la santé" et
- un jeu de Fiches de conduite.

L'intéressé doit passer les examens nationaux de conduite pour obtenir son permis national, puis il signera un contrat de propriété avant de prendre livraison de sa moto.

7. LE MONTAGE, L'ENTRETIEN ET LES REPARATIONS

- Qui sera chargé de ces prestations : un agent local ou un atelier géré par les pouvoirs publics ?
- Quelles sont les dispositions à prendre en ce qui concerne le montage et le pré-service ?
- Quelles sont les conditions que doit stipuler un contrat de service ?

L'agent local, dans le pays concerné, est généralement l'importateur de différents modèles de motos provenant d'un ou plusieurs fabricants. Habituellement, il maintient des contacts réguliers avec le fabricant et dispose d'un atelier entièrement équipé, avec les pièces de rechange destinées au service courant d'entretien ainsi qu'aux réparations des modèles importés.

La présence d'un bon agent local sera sans doute l'un des facteurs déterminants du choix d'un modèle particulier de moto. Cet agent peut aider au montage et à l'entretien des machines et il fournit ordinairement tous les renseignements requis en ce qui concerne les pièces de rechange. Il saura quelles sont les pièces dont il est fait usage chaque année et en quelle quantité elles doivent être commandées. Il devra également être parfaitement au courant de toutes les réglementations administratives et financières en matière d'importations de matériel.

Avant de conclure un accord avec un agent local, il convient en premier lieu de négocier le juste prix pour l'achat des motos, de même que pour le service d'entretien et les réparations. Ces accords pourront comporter entre eux de légères différences mais il est essentiel qu'ils contiennent les dispositions suivantes :

- L'atelier de l'agent est en mesure de faire face au surcroît de travail consécutif à l'acquisition de nouvelles motos. Il s'agira d'assembler les machines à leur arrivée et de préparer le premier service avant la livraison.
- Au cas où l'agent est le représentant du fabricant, il se chargera d'effectuer ce pré-service sur chaque machine.
- L'atelier doit disposer de suffisamment de place pour le stockage des pièces détachées et les travaux d'entretien, notamment le service courant d'entretien et la réparation du nouveau parc de machines.

- L'atelier doit disposer d'unités mobiles de dépannage pour la réparation des machines dans les endroits éloignés.
- En cas de nécessité, une formation en mécanique devra être assurée par l'atelier de l'agent à tout autre atelier géré par les pouvoirs publics.

On trouvera à l'annexe 2 un exemple de contrat de service.

Dans certains pays, c'est un atelier géré par les pouvoirs publics qui sera chargé de soutenir le projet et d'assurer le service d'entretien des machines. Il faudra pour cela veiller à l'observation des points suivants :

- Cet atelier doit pouvoir offrir des services aux échelons central et régional ainsi qu'à celui des districts.
- Il doit posséder l'équipement nécessaire pour s'occuper d'un nouveau parc de motos et se charger du montage, du stockage, du service courant d'entretien et des réparations.
- Il doit disposer d'un outillage suffisant ainsi que du matériel nécessaire aux prestations annexes - comme par exemple la fourniture de modes d'emploi, etc.
- Les mécaniciens doivent posséder une expérience de l'entretien et de la réparation des motos et avoir terminé un cours de formation donné par l'agent local.

On trouvera à l'annexe 4 un modèle de contrat de service.

7.1 Arrivée des motos

Les motos, à leur arrivée, doivent être montées, puis révisées avant d'être livrées à l'utilisateur. Ce pré-service est très important étant donné que la garantie du fabricant (généralement six mois) n'est valable que si cette révision a été exécutée par son représentant - dans la plupart des cas, l'agent local. Lorsqu'un contrat de service est passé avec l'agent local, ce contrat doit contenir une clause prévoyant l'exécution de ce service. Si c'est un atelier géré par les pouvoirs publics qui est responsable du service d'entretien et des réparations, il conviendra que des arrangements soient conclus à cette fin avec l'agent local.

Au moment de la livraison des motos et des pièces détachées, le superviseur du projet, de même que l'agent ou le chef de l'atelier responsable du montage des machines et du stockage des pièces, devront prendre toutes les dispositions nécessaires pour :

- Prendre livraison du chargement. A l'arrivée des motos, il conviendra de procéder aux opérations de dédouanement. Celles-ci terminées et une fois le déchargement des machines terminé, les conteneurs seront acheminés vers l'aire de montage. Les mécaniciens pourront alors procéder au déballage et commencer le montage.
- Déballer, répertorier et mettre en réserve les pièces détachées et les autres matériels. Toutes les fois que cela sera possible, il conviendra de répartir ces pièces détachées en fonction des envois de motos vers les régions ou les districts.
- Préparer les motos et les soumettre à une inspection avant leur livraison.

NE VOUS PRESSEZ PAS !

Il convient que toutes ces opérations soient menées sans précipitation. Si un besoin urgent se fait sentir d'assembler les motos et de les remettre le plus rapidement possible à leur destinataire, les mécaniciens risquent de procéder trop rapidement au montage sans se soucier des erreurs qu'ils peuvent commettre

7.2 Service d'entretien courant

Lorsqu'une moto est importée dans un pays, le fabricant fournit toute la documentation nécessaire aux besoins du service d'entretien. Il convient donc de prendre connaissance des instructions de service contenues dans les manuels d'utilisation ainsi que des directives d'entretien qui figurent dans la brochure Motards de la santé et dans la fiche de conduite N° 3.

Si la moto doit être utilisée en terrain difficile ou dans des circonstances spéciales, il est indispensable qu'elle soit maintenue en bon état et qu'elle fasse l'objet d'un service d'entretien régulier. Il est possible qu'il s'avère nécessaire de rapprocher les intervalles entre les différents services recommandés par le fabricant. L'une des manières d'y parvenir consiste à calculer cet intervalle sur la base des heures d'utilisation, plutôt que sur la distance parcourue (miles/km). Une moto peut circuler dans le "bush" pendant des heures à un régime élevé en raison de la présence de boue et de sable, sans que la distance parcourue soit considérable. L'effort demandé à la machine sur une distance relativement courte sera considérable et un service s'imposera donc àune date plus rapprochée.

Outre la nécessité d'un entretien plus fréquent, les motos circulant en dehors des routes nécessitent une attention particulière en raison des conditions difficiles dans lesquelles elles sont utilisées. Par exemple, les boulons et les écrous commencent à lâcher et doivent être resserrés régulièrement. Faute de quoi certaines pièces - comme l'échappement - peuvent se détacher en cours de route. Dans le cas de poussières abondantes, les filtres à air auront besoin d'être changés ou nettoyés plus fréquemment. Des déplacements par temps de pluie, avec beaucoup d'eau sur les routes ou le passage de cours d'eau peuvent provoquer la pénétration d'humidité dans le carburateur. Ce qui risque de rendre difficile le démarrage et il faudra dans ce cas que les motos soient partiellement démontées et nettoyées.

Il est possible de garantir un entretien régulier des motos en concluant des arrangements qui prévoient la visite dans les centres de santé de mécaniciens itinérants. Ce système comporte plusieurs avantages :

- Un service d'entretien est assuré régulièrement.
- L'utilisateur de la moto peut s'occuper d'autres activités à son lieu de travail pendant que sa machine est révisée.
- En cas de réparation importante, la moto peut être ramenée à l'atelier principal, qui en fournira une autre en remplacement, avant d'être retournée au centre concerné lors de la visite suivante.
- Le directeur de l'unité de santé a ainsi l'occasion de surveiller le travail effectué par les mécaniciens.

- Le centre de santé peut gérer de manière plus efficace les fiches d'utilisation des motos.

7.3 Fiches

Il est important de tenir à jour pour chaque machine une fiche portant l'indication des services d'entretien, des réparations, de la distance parcourue et du nombre d'heures d'utilisation. La fiche d'entretien (N° 4) est particulièrement conçue dans ce but. Elle doit être régulièrement complétée par le motard et conservée en tout temps sur sa machine. Les renseignements suivants devront y être consignés:

- date de chaque service;
- nombre d'heures d'utilisation
- distance parcourue (miles ou km);
- pièces de rechange mises en place;
- réparations et entretiens effectués.

Il est souhaitable aussi de conserver à l'échelon central une fiche annexe pour chaque moto. Ces fiches pourront être mises à jour par le personnel d'encadrement lors de l'inspection périodique des motos et au moment de la vérification des fiches d'entretien de chaque motard.

8. LES PIECES DE RECHANGE

Il convient de toujours disposer des pièces de rechange nécessaires correspondant à la durée de vie d'une moto. A cet effet, deux mesures s'imposent :

- En premier lieu, il faudra prévoir à l'achat un approvisionnement en pièces détachées pour une année (selon la recommandation de l'agent local) en sorte que l'on puisse disposer immédiatement de ce matériel après la remise des motos àleur conducteur; et
- En deuxième lieu, le financement de l'achat de pièces de rechange pour le reste de la durée d'utilisation de la moto doit être assuré au moment de l'achat des machines et des dispositions appropriées seront prises pour le remboursement de cet achat auprès du fabricant ou de l'agent de ce dernier.

En ce qui concerne les pièces de rechange importées au moment de l'achat des motos, il convient de répondre aux questions suivantes:

- *où les stocks seront-ils conservés ?*
- *comment seront-ils répartis ?*
- *quel type de fichier établir ?*

Il est préférable de conserver ensemble toutes les pièces détachées jusqu'à leur utilisation. Cependant, si le projet d'acquisition de motos a une certaine ampleur et implique la participation de plusieurs agents locaux ou d'ateliers au niveau d'une région ou d'un district, cette méthode ne saurait convenir. Des lots de pièces de rechange devront être distribués à chacun des agents ou des ateliers locaux. En pareil cas, il vaut mieux expédier les pièces détachées dès que les motos ont été effectivement livrées au destinataire local. Lorsque les boîtes de pièces

détachées parviennent à destination avant les motos, il arrive fréquemment qu'elles soient volées ou égarées, ce qui ne manque pas de créer des difficultés sur le plan du stockage et de la mise en fiche.

Au niveau du district, l'atelier ou l'agent local doit être à même d'assurer l'entretien complet des motos et devra disposer d'un stock de base des pièces suivantes :

- bougies d'allumage
- huile pour boîte de vitesse
- chaînes
- filtres à air
- pignons (avant et arrière)
- segments et garnitures de freins
- ampoules d'éclairage

Si l'atelier est situé dans une région éloignée où les motos sont utilisées dans des conditions particulièrement difficiles, il sera nécessaire que cet atelier soit équipé pour faire face à une demande plus importante de certains articles, tels que les pneus et les chambres à air. Il faudra en outre constituer un stock des pièces suivantes :

- pneus et chambres à air
- embrayages et freins avant
- leviers et manettes pour frein à pédale et boîte à vitesse
- disques d'embrayage
- guidons
- capuchons et fils de bougies
- jantes et rayons de roues
- joints de fourche

A l'échelon régional ou central, l'atelier ou l'agent doit être en mesure de procéder à n'importe quelle réparation. En plus des pièces figurant dans la liste ci-dessus, il conviendra de disposer des pièces nécessaires aux réparations suivantes, notamment si les motos sont utilisées dans des conditions très dures :

- remplacement du piston (à la suite d'une usure anormale)
- réparation de la boîte de vitesse
- réparation et remplacement des amortisseurs avant et arrière
- remplacement des vilebrequins et changement des paliers
- toutes les réparations du circuit électrique
- remise en état des roues

9. L'EVALUATION

Pour améliorer l'utilisation des motos et en mesurer l'efficacité dans un programme de santé, il est indispensable de procéder à des évaluations périodiques.

Lors de cette évaluation, on fera le point des relations entre les motards, les agents de santé, les donateurs et le ministère de la santé. Les fiches tenues à jour par les motards seront vérifiées et l'on retiendra les informations suivantes :

- le nombre d'heures d'utilisation
- la distance parcourue
- les avantages de l'utilisation de la moto sur le plan de l'efficacité du travail
- le service d'entretien courant, les pannes, les accidents
- le temps d'inaction imputable à l'un des faits précédents
- la fourniture de pièces de rechange, le délai d'attente
- le financement de l'approvisionnement en pièces de rechange et des services d'entretien
- l'efficacité des contrats de propriété

ANNEXE 1: ETABLISSEMENT DES COUTS

La ventilation des dépenses, telle qu'elle figure dans le tableau 1, se fonde sur les données provenant d'un pays où une formation a été assurée en 1991.

DEPENSES DE FORMATION

6 moniteurs pendant 8 jours :

logement à raison de US $15 par jour (8x15x6)	US $800	
repas à raison de US $15 par jour (8x15x6)	US $800	
indemnité journalière de US $15 par unité (8x15x6)	US $800	
Total pour les moniteurs		**US $2400,00**

24 motards pendant 4 jours :

logement à raison de US $15 par jour (4x15x24)	US $1400	
repas à raison de US $15 par jour (4x15x24)	US $1400	
indemnité journalière de US $15 par unité (4x15x24)	US $1400	
Total pour les motards		**US $4320,00**

Carburant pour 25 motos pendant le stage de formation :

30 litres x US $3 x 25	**US $2250,00**

Total général pour les dépenses de formation	**US $8970,00**

DEPENSES DE MAIN-D'OEUVRE

Les chiffres suivants se fondent sur une estimation prévoyant que chaque année 21 jours ouvrables de travail de mécanicien seront consacrés à l'entretien courant ou à la réparation de chaque moto :

heures de travail par moto, selon l'horaire quotidien de 8 heures : 8 x 21	168 heures
salaire horaire moyen d'un mécanicien	US $1,00
frais de main-d'oeuvre pour 50 motos : 168 x 50	**US $8400**

DEPENSES DE CARBURANT

Les dépenses de carburant peuvent être calculées sur la base d'une estimation selon laquelle chaque moto couvre en moyenne une distance de 10 000 km par an.

La consommation moyenne de carburant pour une moto de 110 cc est d'un litre pour 60 km (environ 1,65 l/100 km), à la vitesse de 40 km à l'heure.

ANNEXE 2: CONTRAT COUVRANT LA DUREE DE VIE D'UNE MOTO

Les détails des accords conclus entre le donateur, le pays hôte et l'agent du fabricant varieront, selon les circonstances, d'un pays à l'autre. Cependant, les clauses essentielles à respecter pendant l'affectation des motos à un programme de soins de santé restent pratiquement les mêmes. Voici une liste des dispositions suggérées que chaque partie contractante s'engage à respecter:

Le donateur accepte :

- d'acheter les motos, le stock initial de pièces détachées, les vêtements protecteurs nécessaires ainsi que les casques;
- de financer l'approvisionnement en pièces de rechange pour le reste de la durée de vie des motos;
- de financer un contrat de service avec l'agent du fabricant.

Le gouvernement accepte :

- de garantir les crédits afférant à l'entretien des machines ainsi qu'aux achats de carburant et d'huile;
- de superviser l'utilisation des motos ainsi que les changements de propriétaire.

L'agent du fabricant accepte :

- de tenir à la disposition des intéressés les pièces détachées nécessaires:
- d'assurer le montage des motos ainsi que le premier service d'entretien;
- et d'aider à former les motocyclistes.

Le motocycliste accepte :

- de se charger de l'entretien quotidien de sa machine et de la soumettre à un service régulier d'entretien;
- de consigner tout ce qui concerne l'utilisation de la moto;
- d'utiliser cette moto aux conditions stipulées dans le contrat de propriété.

ANNEXE 3: CONTRAT DE PROPRIETE

Je soussigné.....(*nom*).....

habitant.....*(adresse)*.....

en ma qualité de..... ai ce jour ..... (*date*) .....

pris possession de la moto ci-après désignée :

Numéro d'immatriculation .....Modèle numéro .....

Numéro du moteur ..... Numéro de clé .....

Reconnais ce qui suit :

1. Cette moto est la propriété de .....*(le ministère de la santé)* ..... et elle m'est remise dans le seul but de faciliter mes travaux pour le compte de ..... *(programme).*

2. J'ai l'entière responsabilité de l'utilisation de cette moto dont je serai le seul conducteur, sauf autorisation qui me sera donnée à fin contraire par .....*(le ministère de la santé).*

3. Je dois consigner sur une fiche toutes indications sur l'utilisation et le service courant d'entretien de la moto, de même que toute information concernant les réparations, les pièces de rechange, ainsi que la consommation mensuelle de carburant et d'huile. J'ai l'obligation de signaler au superviseur tout dommage ou défaut mécanique survenant à la machine et de l'informer de sa remise en service.

4. La moto ne doit pas quitter le district (*en indiquer les limites)*..... sans l'autorisation écrite du responsable du transport.

5. *En cas d'emploi* abusif de la moto ou du non respect des obligations mentionnées ci-avant, cette moto me sera retirée.

Je confirme par ma signature apposée ci-après que j'ai pris connaissance des termes du contrat et que je les accepte sans réserve.

Date ..... Signature.....

ANNEXE 4: CONTRAT DE SERVICE

Entre :

(Projet) ..... et ..... *(l'associé contractuel)* .....

Adresse..... Adresse.....

Téléphone ..... Téléphone.....

Le responsable..... Le responsable.....

1. (L'associé contractuel) se charge de réparer et d'entretenir les motos *(du projet)* dans son atelier à titre prioritaire et dans les plus brefs délais possibles.
2. L'*(associé contractuel)* fournira toutes les pièces détachées nécessaires aux réparations.
3. Les tarifs courants de main-d'oeuvre pratiqués par *(l'associé contractuel)* s'appliqueront à toutes les réparations standard. Les travaux de carrosserie et les réparations exécutées dans l'atelier de l'associé contractuel *(remise en état du moteur, etc.)* seront facturés au prix horaire de ... Toute modification des tarifs devra faire l'objet d'un examen (projet).
4. Le cout de la main-d'oeuvre sera calculé sur la base des temps de travail standard de l'associé contractuel. Pour une moto *(modèle ...)* le barème suivant sera appliqué :

- petit service (tous les 5000 kms) ... heures
- service intermédiaire (tous les 10 000 kms) ... heures
- grand service (tous les 20 000 kms) ... heures
- petites réparations (remplacement de pièces, réglages) ... heures
- grandes réparations (révision du moteur) ... heures

5. A la demande de *(le projet)* l'associé contractuel mettra à la disposition de *(le projet)* un service mobile de réparation et d'entretien. Les équipes de ce service se rendront dans des centres de santé éloignés où ils assureront le service courant d'entretien et les réparations plus compliquées.

6. Le *(projet)* rémunérera le service mobile au tarif suivant :

- kilométrage ... par jour
- consommation effective de carburant ...
- charge fixe par jour ... par jour
- frais de voyage (indemnité journalière pour les mécaniciens de l'associé contractuel) ... par jour
- tarif horaire normal pour le travail des mécaniciens de l'associé contractuel ...

7. L'associé contractuel assurera une formation en cours d'emploi des mécaniciens du *(projet)*. Cette formation sera gratuite. Le *(projet)* prendra àsa charge les frais de nourriture et de logement des stagiaires.

8. L'associé contractuel choisira et commandera les pièces détachées nécessaires.

La signature des soussignés confirme leur acceptation des clauses et conditions précitées.

Signature ... *(Projet)*..... Signature ... *(Associé contractuel)*.....

Date ..... Date .....