Guide d'essaimage du Bus en +

Fondation OCIRP
Engagés pour l'autonomie !

UNION EUROPÉENNE
Fonds Européen de développement Régional

La philanthropie girondine

Gironde
LE DÉPARTEMENT

Sommaire

Éditos 1

Un service public mobile qui va à la rencontre des habitants 2

Comprendre le modèle Bus en + 6

Une nouvelle manière de travailler : la transformation interprofessionnelle 12

Modèle d'intervention : fonctionnement opérationnel et gouvernance 14

Conditions de réussite et prérequis territoriaux 17

Communication et acceptabilité locale 22

Feuille de route de l'essaimage 26

Mesure de performance et d'impact 27

Risques et limites du dispositif 28

Perspectives et prochaines étapes 32

Annexes et outils pratiques 33

Éditos

Agir à partir des spécificités des parcours de vie et des territoires.

Le Bus en + repose sur le principe que c'est aussi bien du « premier kilomètre » que du dernier kilomètre dont il faut se préoccuper pour agir à partir des spécificités des parcours de vie et des territoires, dans une perspective de santé globale (« One Health ») sans se subordonner au tout sanitaire.

Selon les passages, un médecin, une sage-femme, une puéricultrice de PMI, des travailleurs sociaux… Dans le bus ou à proximité, nous tenons des permanences : aides aux aidants pour les personnes âgées, service insertion, droits sociaux, conseillère numérique et d'autres services.

Amener nos services départementaux en proximité permet d'aller vers des personnes éloignées de l'accès aux droits et de favoriser la rencontre de différents acteurs. Peu à peu, nous voyons s'animer la nation solidaire autour du Bus en + : les associations qui embarquent avec les professionnels du soin et du lien, les communes qui l'accueillent, les voisins et proches qui amènent une connaissance… Chacun prend ainsi sa part dans l'hospitalité, le soin et l'accueil des vulnérabilités.

C'est aussi un outil de transformation du travail social qui n'est plus « derrière un guichet » ou au bureau, mais au contact, en relation, en attraction des personnes, et c'est peut-être là aussi une manière de rendre leur « attractivité » aux métiers du soin et du lien.

Ainsi, le Bus en + s'inscrit bien dans une démarche pionnière d'écologie du soin puisqu'il s'agit d'un écosystème garantissant : un accueil en proximité, un accès à l'information, une orientation, une mise en relation avec le bon interlocuteur sans renvoi de guichet en guichet, une évaluation de la situation, facilite l'attribution des prestations dans le respect des délais légaux, propose des actions de prévention, de repérage et d'aller vers pour des parcours personnalisés, continus et coordonnés.

Jean-Luc GLEYZE
Président du Département
de la Gironde

Le Bus en + nous rappelle une évidence parfois oubliée : le soin ne se résume pas à un acte « soignant ».

Prendre soin, c'est permettre à une personne d'accéder à ses droits, de préserver son autonomie, de trouver une écoute, de rencontrer le bon interlocuteur au bon moment. C'est faire en sorte que personne ne soit laissé seul face à ses fragilités, peu importe la complexité de sa situation.

Cette conviction est au cœur de la démarche d'écologie du soin que l'OCIRP et sa Fondation d'entreprise portent aujourd'hui avec de nombreux partenaires. L'écologie du soin nous invite à regarder autrement les situations de vulnérabilités. L'autonomie ne se construit jamais seule, elle naît des relations, des solidarités, des coopérations entre les personnes concernées, leurs proches, les professionnels, les institutions et les acteurs d'un territoire.

À cet égard, le Bus en + constitue une réalisation majeure. Ce service de soin mobile va vers les habitants plutôt que d'attendre leur venue. Il rapproche les services des lieux de vie, décloisonne les champs d'interventions et crée les conditions d'une rencontre, souvent décisive, entre une personne vulnérable et celles susceptibles de l'accompagner.

Le Bus en + révèle la force des coopérations territoriales. Il démontre qu'un territoire devient plus protecteur lorsque chacun accepte de prendre sa part du « prendre soin » : collectivités, professionnels, associations, élus locaux, proches aidants, voisins, citoyens…

Dans une société confrontée au vieillissement de la population, aux inégalités d'accès aux services, aux enjeux de mobilité et à la progression des situations de vulnérabilité, ces nouvelles alliances constituent sans doute l'une des conditions essentielles de notre cohésion sociale.

À travers ce guide, le Département de la Gironde partage une expérience, des enseignements et une méthode. Puisse cette démarche inspirer d'autres territoires et nourrir partout en France de nouveaux écosystèmes du prendre soin.

Prendre soin, c'est un projet de société.

Marie-Anne MONTCHAMP
Directrice générale de l'OCIRP et sa Fondation d'entreprise

Un service public mobile qui va à la rencontre des habitants

« Incarner l'aller vers les personnes les plus éloignées »

Depuis plusieurs années, le Département de la Gironde s'engage activement pour réduire les inégalités sociales et territoriales, notamment en matière d'accès aux droits, à la santé et aux services publics. Dans un territoire vaste et contrasté comme la Gironde, où certaines zones rurales connaissent un éloignement croissant des services essentiels, il est apparu nécessaire d'inventer de nouvelles formes d'action publique, plus proches des habitants et plus adaptées aux réalités de terrain.

C'est dans cet esprit qu'est né le Bus en + : un service public mobile qui va à la rencontre des habitants, là où ils vivent, pour proposer un accompagnement global mêlant prévention, accès aux droits, santé, soutien à l'autonomie et orientation sociale.

Inspiré notamment de l'expérience du Vaccibus déployé pendant la crise sanitaire, le Bus en + est une nouvelle manière d'incarner l'aller vers les personnes les plus éloignées, recréer du lien avec les habitants et faciliter l'accès à un ensemble de services essentiels dans un cadre humain et accessible.

Depuis son lancement en 2023, le dispositif a progressivement démontré son utilité et sa pertinence. Les deux premiers Bus en + sillonnent aujourd'hui plusieurs territoires girondins et permettent de toucher des personnes qui, bien souvent, ne franchissent pas les portes des institutions. En 2025, plusieurs centaines d'habitants ont ainsi pu être accompagnés grâce à ce dispositif itinérant.

« Plusieurs centaines d'habitants ont ainsi pu être accompagnés »

Au-delà des chiffres, le Bus en + a permis de faire évoluer les pratiques professionnelles, de renforcer la coopération entre acteurs locaux et de recréer des espaces de dialogue et de confiance avec les habitants.

Ce guide d'essaimage s'inscrit dans cette dynamique.

Pourquoi un guide d'essaimage ?

Le Bus en + n'est pas seulement un outil opérationnel : il constitue une innovation sociale territoriale, fondée sur la coopération et la mutualisation entre services publics, collectivités locales, associations et professionnels du soin et de la santé.

Conçu comme un espace mobile du « prendre soin », il permet d'articuler plusieurs dimensions essentielles :

- la prévention et la promotion de la santé,
- l'accès aux droits et l'accompagnement social,
- le soutien à l'autonomie,
- la lutte contre l'isolement et le non-recours,
- le renforcement des dynamiques partenariales locales.

Le bus est un agitateur du lien entre professionnels sur un bassin de vie pour consolider une communauté d'action dédiée à faire connaître, identifier et accueillir toute personne en besoin d'accompagnement.

Face aux enjeux croissants d'accès aux soins, de fracture territoriale et d'isolement social, de nombreuses collectivités et acteurs publics peuvent s'interroger aujourd'hui sur la manière de développer des dispositifs similaires. La problématique de la Mobilité est un facteur prépondérant sur la difficulté de l'accès à nos services. L'isolement social est possible en centre ville par exemple.

C'est précisément l'objectif de ce guide.

Ce document vise à partager l'expérience acquise par le Département de la Gironde, afin de permettre à d'autres territoires de s'inspirer de cette démarche et de l'adapter à leurs propres réalités.

Une démarche soutenue par la Fondation OCIRP

La réalisation de ce guide d'essaimage est rendue possible grâce au soutien de la Fondation d'entreprise OCIRP.

Acteur de la protection sociale et engagé pour l'autonomie, l'OCIRP accompagne depuis soixante ans les familles confrontées aux défis de la vie autonome : deuil, handicap, maladies, aidance, avancée en âge etc. Sa conviction : l'autonomie constitue à la fois un droit fondamental et une responsabilité collective.

À travers sa Fondation, l'OCIRP soutient et valorise des initiatives d'intérêt général qui renforcent les capacités d'agir des personnes et développent des réponses plus inclusives et attentives aux différences.

Dans le cadre de son appel à projets consacré à « l'écologie du soin » en 2025, la Fondation OCIRP a choisi d'accompagner des dispositifs qui dépassent une conception cloisonnée du soin pour prendre en compte la personne dans toutes ses dimensions : sociale, familiale, relationnelle, environnementale et citoyenne. Ces projets ont en commun de s'appuyer sur les coopérations entre les personnes concernées, leurs proches, les professionnels et les acteurs du territoire afin de construire des réponses adaptées aux réalités et aspirations de chacun.

Le Bus en + illustre cette vision. En allant vers les habitants, en rapprochant les services des lieux de vie et en favorisant la coopération entre acteurs du social, du médico-social, du sanitaire et des collectivités, il contribue à rendre effectifs l'accès aux droits, la prévention, l'accompagnement et le soutien à l'autonomie. Son action démontre qu'une autre manière de « prendre soin » est possible : plus accessible, plus coordonnée et davantage ancrée dans les territoires.

Concrètement, le soutien de la Fondation OCIRP a permis de transformer une expérience opérationnelle de terrain, jusqu'alors connue principalement des équipes et des territoires concernés, en un outil de capitalisation et de transmission destiné à d'autres collectivités. L'objectif n'est pas de reproduire un modèle à l'identique, mais de favoriser la circulation des savoir-faire, le développement des coopérations et l'émergence d'écosystèmes du prendre soin capables de répondre durablement aux besoins des populations.

L'ambition du guide

Ce guide d'essaimage poursuit plusieurs objectifs :

1. Essaimer l'expérience du Bus en +

Partager les enseignements tirés de la mise en œuvre du dispositif en Gironde : conception, organisation, partenariats, mobilisation des professionnels, communication, évaluation.

2. Mettre à disposition une méthodologie reproductible

Proposer des repères concrets pour accompagner d'autres collectivités ou acteurs dans la conception et le déploiement d'un dispositif mobile d'accès aux droits et à la santé.

3. Identifier les conditions de réussite

Mettre en lumière les facteurs clés du succès d'un dispositif itinérant : ancrage territorial, coopération locale, mobilisation des équipes, adaptabilité aux besoins des habitants.

4. Favoriser l'innovation et l'expérimentation locale

L'objectif n'est pas de reproduire à l'identique le modèle girondin, mais de permettre à chaque territoire de s'en inspirer et de le transformer en fonction de ses enjeux propres.

Un guide fondé sur l'expérience de terrain

Le contenu de ce guide repose sur plusieurs sources :

- **l'expérience opérationnelle des équipes du Département mobilisées dans le Bus en + ;**
- **les retours des partenaires territoriaux et des acteurs locaux ;**
- **les bilans d'activité et les données recueillies depuis le lancement du dispositif ;**
- **les premiers travaux d'évaluation**

Depuis 2023, le Bus en + a permis d'expérimenter concrètement une démarche d'aller-vers, mobilisant des professionnels issus de plusieurs champs : social, médico-social, santé, insertion, autonomie ou encore inclusion numérique.

Cette expérience collective constitue aujourd'hui une base solide pour envisager son essaimage vers d'autres territoires.

À qui s'adresse ce guide ?

Ce guide s'adresse à l'ensemble des acteurs souhaitant développer un dispositif mobile d'accès aux droits, de prévention et d'accompagnement :

- **collectivités territoriales**
- **services de l'État**
- **acteurs du champ social et médico-social**
- **structures de santé**
- **associations et réseaux territoriaux**
- **fondations et partenaires engagés dans l'innovation sociale.**

Il a vocation à être un outil pratique, inspirant et adaptable, permettant à chaque territoire de construire sa propre démarche d'itinérance au service des habitants.

Comprendre le modèle Bus en +

L'écologie du soin : une réponse concrète aux inégalités territoriales

Le dispositif Bus en + est né d'un constat simple : dans certains territoires, notamment ruraux, l'accès aux droits, aux soins et à l'accompagnement social peut devenir un véritable parcours d'obstacles.

Éloignement géographique des services publics, difficultés de mobilité, fracture numérique, isolement social ou encore méconnaissance des dispositifs existants : ces facteurs contribuent à éloigner une partie de la population des services qui pourraient pourtant les accompagner.

Face à ces réalités, le Département de la Gironde a souhaité expérimenter une approche différente : expérimenter un dispositif fondé sur la santé en toutes politiques sur les bases de l'OMS pour mettre en œuvre une écologie du soin.

Concrètement, le Bus en + va vers les habitants plutôt que d'attendre qu'ils viennent vers les institutions. Il s'inscrit ainsi dans une logique d'action publique proactive, mobile et humaine, visant à réduire le non-recours aux droits et aux soins et à renforcer la présence du service public au cœur des territoires.

Une ambition : « un service public de la porte d'à côté »

Au cœur du Bus en + se trouve une conviction forte : le service public doit parfois se déplacer au pas de la porte des habitants pour être réellement accessible.

Cette approche, conceptualisée avec "l'aller vers", consiste à :

→ aller à la rencontre des habitants dans leurs lieux de vie,

→ créer un cadre d'accueil plus simple et moins institutionnel,

→ instaurer un climat de confiance facilitant la parole et l'accompagnement.

Le bus vient sur un marché, devant une mairie ou à proximité d'un établissement scolaire pour que les échanges se nouent avec plus de spontanéité que dans un bureau ou derrière un guichet.

En effet, les professionnels observent que les habitants osent plus facilement poser des questions, évoquer leurs difficultés ou demander de l'aide dans ce cadre mobile et moins formel.

Cette proximité permet également de repérer plus tôt certaines situations de vulnérabilité, qu'il s'agisse de problématiques sociales, de santé, d'isolement ou de difficultés administratives.

Un dispositif au croisement du social, de la santé et de l'accompagnement

Le Bus en + se distingue par son approche pluridisciplinaire et son inscription dans une démarche de prise en compte de la « santé globale » (« One Health »).

À bord du bus, plusieurs professionnels peuvent intervenir selon les besoins identifiés sur le territoire :

- travailleurs sociaux
- secrétaires médicosociales
- professionnels de santé Protection Maternelle et Infantile (PMI) enfance (médecins, sages-femmes , puéricultrices) et PMI Ado-Adultes (santé sexuelle...)
- conseillers numériques
- professionnels de l'autonomie
- acteurs de l'insertion

Cette complémentarité permet de proposer un accueil global, où les différentes problématiques peuvent être abordées dans un même lieu.

« J'ai appris que la famille que j'ai rencontrée a accepté de revenir en consultation au bus une seconde fois car elle a apprécié ce lieu de consultation proche de chez elle. »

Témoignage d'une puéricultrice de PMI, Pôle Territorial Solidarité (PTS) des Graves

Les habitants peuvent ainsi trouver :

- une information sur leurs droits,
- un accompagnement social,
- un conseil en santé ou en prévention, une consultation PMI de nourrissons,
- un soutien dans leurs démarches administratives ou numériques,
- une orientation vers les structures adaptées.

Le Bus en + agit ainsi comme un point d'entrée vers les services du territoire, facilitant l'accès aux dispositifs existants et orientant les personnes vers les interlocuteurs adaptés.

Des publics variés, avec une attention particulière aux vulnérabilités

Le Bus en + est ouvert à toutes et tous.

Cependant, il s'adresse en priorité aux publics les plus éloignés des services et à ceux qui les accompagnent (proche aidant, ami, maire, bénévole associatif...) :

- → les personnes âgées en situation d'isolement
- → les familles en situation de précarité
- → les jeunes parents et leurs enfants
- → les personnes en situation de handicap
- → les proches aidants
- → les personnes en difficulté d'insertion
- → les publics confrontés à la fracture numérique

Le dispositif permet également d'aller à la rencontre de publics spécifiques, par exemple lors d'interventions auprès de lycéens (actions collectives sur la santé sexuelle – prévention- contraception- dépistage IST) ou dans le cadre d'événements locaux.

Cette souplesse permet d'adapter les interventions aux besoins propres à chaque territoire.

« Le Bus en + permet à la PMI Adolescents Adultes de délocaliser une consultation de Santé sexuelle et de dépistage des IST au plus proche des publics, tout en garantissant l'anonymat au besoin. Il permet d'aller à la rencontre des mineurs, jeunes non motorisés, mais également des plus précaires pour un accès plus facile à la contraception, dépistage et traitement des IST.
Les emplacements au sein des structures d'insertion et devant les établissements scolaires/de formation permettent d'atteindre un public parfois peu disponible sur les heures d'ouverture des MDS tout en ayant la possibilité de les orienter et de faire connaître les structures existantes.
Le Bus en + permet aussi, par sa flexibilité, d'être présent directement sur des lieux de prises de risques comme lors d'événements festifs, ou directement au sein des lieux d'hébergements des saisonniers. »

Témoignage d'Emma Beroulle - Médecin PMI Adolescents/Adultes

« Le Bus en + constitue un levier pour aller à la rencontre de personnes éloignées ou isolées. Il permet de transmettre des informations, d'orienter et d'accompagner les usagers dans leurs démarches, contribuant ainsi au déblocage de situations diverses. À titre d'exemple, une personne rencontrant des difficultés liées à un handicap a pu bénéficier de plusieurs rendez-vous, organisés à la fois dans le bus et en MDS, permettant la constitution puis l'aboutissement de son dossier MDPH. Plus largement, ce service de proximité facilite l'accès aux droits et apporte des réponses concrètes, avec des effets très positifs pour les personnes rencontrées. »

Témoignage de Pauline Mora, Secrétaire médico-sociale du Pôle territorial Solidarité de Haute-Gironde

Un outil territorial au service des coopérations

Le Bus en + s'appuie sur un écosystème territorial d'acteurs : communes, associations, professionnels de santé, structures sociales, établissements scolaires ou encore acteurs de l'insertion.

Les communes jouent souvent un rôle clé dans l'accueil du dispositif, en identifiant les lieux pertinents pour stationner le bus et en relayant l'information auprès des habitants.

Les associations locales peuvent également intervenir ponctuellement à bord du bus ou orienter les publics vers le dispositif.

Cette coopération permet de renforcer l'interconnaissance entre acteurs et d'améliorer l'orientation des habitants vers les services adaptés.

Le Bus en + agit ainsi comme un connecteur territorial, facilitant les échanges entre les acteurs du social, de la santé et de l'accompagnement.

Ainsi, suivant les besoins identifiés sur le territoire, des partenaires peuvent aussi participer aux interventions du Bus en + afin d'enrichir l'offre de service proposée aux habitants.

Quelques illustrations :

- Gestion de crise des intempéries de février 2026 :
  présence du Barreau de Bordeaux et du Barreau de Libourne
  + ADIL, aux côtés des professionnels du Département de la Gironde
- Equipe mobile précarité psy (EMPP) de Charles Perrens sur le Médoc
- Ligue contre le cancer ou prévention santé sexuelle (aux abords des lycées)
- Création d'un « environnement petite enfance » à Saint-Vivien de Médoc où le Bus en + est à proximité du LAEP (Lieu d'Accueil Enfants Parents), Relais Petite Enfance;
- France Parkinson dans le Médoc
- ASEPT (Association Santé Education et Prévention sur les Territoires) Gironde dans le Médoc
- Mise à disposition de deux automates de biologie médicale délocalisée, grâce à la décision dérogatoire de l'ARS Nouvelle-Aquitaine, une première en France. Cela permet de « dépister pour traiter » sans délai les publics les plus exposés, et d'éviter le renoncement au soin des personnes éloignées du CeGIDD (Centre Gratuit d'Information, de Dépistage et de Diagnostic).

Témoignages de l'équipe mobile précarité psy (EMPP) de Charles Perrens sur le Médoc :

« Selon moi, le Bus en + est un dispositif essentiel assurant des missions de services publics permettant d'aller au plus près des personnes, réduisant ainsi le sentiment d'isolement. Il permet d'apporter au citoyen un accès aux droits et aux soins même dans les endroits les plus reculés, auprès des personnes les plus précaires ou dont les problématiques psychosociales sont un frein à l'accès aux services de l'Etat.
En ce qui me concerne, il permet un lieu de développement des missions d'aller-vers les publics précaires pouvant présenter des souffrances psychiques au moyen des permanences EMPP. C'est un lieu d'accueil et d'écoute, sécure, repéré et repérant tant pour les bénéficiaires que pour l'infirmière EMPP et les partenaires. Les permanences EMPP permettent un soutien aux acteurs de premières lignes, ainsi qu'une possibilité d'orientation rapide, au plus près du lieu de vie des personnes. Les avantages sont nombreux : entretien confidentiel, échanges partenariaux, déstigmatisation de la psychiatrie, sécurité. »

Jennifer Laborde infirmière psychiatrique

« Le Médicobus* constitue un levier d'aller-vers permettant, dans le cadre d'une dynamique partenariale pluridisciplinaire, de favoriser l'accès aux soins, à la prévention et aux droits des personnes isolées ou en situation de fragilité. Le médicobus est un des outils pour répondre en partie aux enjeux d'équité territoriale. »

Témoignage d'Aurore Valette, Coordinatrice Centre Local d'Information et de Coordination (CLIC) du Pôle territorial Solidarité Haute-Gironde

* À noter : Le Médicobus a pour objectif de faciliter l'accès aux soins des populations les plus fragiles. Utilisant le « Bus en + » du Département de la Gironde, il est porté par la Communauté professionnelle territoriale de santé (CPTS) Haute-Gironde. Il s'agit d'une expérimentation de 3 ans en Haute-Gironde, territoire marqué par le départ de nombreux médecins généralistes sans remplacement, accentuant les inégalités d'accès aux soins. Le Médicobus répond à cette urgence. Dans le cadre du Médicobus, des permanences communes sont mises en place au sein du Bus avec l'équipe autonomie du Pôle Territorial de Solidarité de la Haute-Gironde.

Témoignages de bénéficiaires du Bus en +

Accéder aux droits numériques

« J'étais complètement bloquée avec mes démarches en ligne »

Lors d'une permanence du Bus en +, une habitante est venue spontanément demander de l'aide. Elle rencontrait depuis plusieurs semaines des difficultés pour accéder à son compte Ameli afin de déposer une demande de Complémentaire Santé Solidaire.

Chaque tentative se soldait par une déconnexion liée au système de double authentification sur son téléphone. Frustrée et découragée, elle avait fini par renoncer à effectuer ses démarches.

Accompagnée par la conseillère numérique présente dans le bus, elle a pu débloquer sa situation et finaliser sa demande en ligne.

Depuis, elle revient régulièrement au Bus en + pour être accompagnée dans ses démarches administratives numériques.

Ce premier échange a permis non seulement de résoudre un problème concret, mais aussi de restaurer une relation de confiance avec les services publics.

Soutenir les proches aidants

« Nous ne savions plus vers qui nous tourner »

Lors d'une intervention du Bus en + sur un marché local, un couple est venu à la rencontre de l'équipe présente.

La femme expliquait être aidante de son frère de 74 ans, vivant dans un autre département et confronté à une perte importante d'autonomie liée à un handicap physique et cognitif.

Fatigués et inquiets, les deux aidants ne parvenaient plus à comprendre les

démarches administratives engagées pour l'orientation de leur proche vers une structure adaptée.

Grâce à l'échange avec les professionnels présents dans le Bus en +, la situation a pu être relayée auprès du CLIC, qui a pris le relais pour accompagner le couple dans les démarches et l'orientation de leur proche.

Ce premier contact a permis d'identifier une situation d'aidance fragile et d'activer rapidement un accompagnement adapté.

Retrouver des solutions dans l'urgence

« Je n'avais plus les moyens de me nourrir »

Dans une petite commune rurale, un habitant a pris rendez-vous dans le Bus en + après avoir été orienté par la mairie.

Intérimaire sans mission depuis plusieurs semaines, il se trouvait dans une situation de grande précarité et expliquait ne plus avoir les moyens de subvenir à ses besoins.

Dans le Bus en +, il a été accueilli par deux professionnelles qui ont pu :

- solliciter immédiatement une aide alimentaire d'urgence auprès de la commune,
- lui remettre un colis de dépannage disponible à bord du bus,
- organiser un entretien d'embauche le jour même avec la mairie, qui recherchait un agent saisonnier.

Ce premier échange a permis de répondre à une situation d'urgence tout en ouvrant des perspectives de reprise d'activité et d'accompagnement social.

Un modèle simple, adaptable et reproductible

L'une des forces du Bus en + réside dans sa simplicité de fonctionnement.

Il ne s'agit pas de créer un nouveau service, mais plutôt de mobiliser différemment des compétences déjà présentes sur les territoires, dans un format mobile et coopératif. Le Bus en + ne remplace pas les missions départementales ou communales, mais il leur donne un autre moyen de s'exercer et d'être identifiées. Le Bus en + ne se substitue pas aux Maisons du département des solidarités ni aux autres services sociaux des CCAS et des communes, il met en mouvement des professionnelles qui interviennent toujours dans leur cadre de missions sous une autre forme plus valorisante et visible auprès des personnes et des partenaires.

Le modèle repose sur quelques principes clés :

- un véhicule aménagé pour accueillir les habitants,
- une équipe pluridisciplinaire mobilisée selon les besoins,
- une coopération étroite avec les acteurs locaux,
- une capacité d'adaptation aux réalités de chaque territoire.

Cette souplesse permet au dispositif de s'adapter à des contextes territoriaux variés et de faire évoluer les interventions en fonction des besoins identifiés.

C'est précisément cette capacité d'adaptation qui rend le Bus en + particulièrement pertinent dans une logique d'essaimage.

Une nouvelle manière de travailler : la transformation interprofessionnelle

Propos recueillis de Sandrine Dastouet-Teillier, Dr Sara El Alaoui, Dr Anne-Charlotte Marcotte, Pôle Territorial de Solidarité (PTS) du Médoc.

Le Bus en + a amené des évolutions méthodologiques permettant à des professionnels de travailler de façon différente ensemble (les avantages et les inconvénients, les conseils de ces professionnels), en co-intervention, favorisant le décloisonnement, l'analyse et interrogeant la posture professionnelle.

Dans la formation du travail social, le développement social est en principe abordé comme une matière essentielle et prioritaire : il s'agit d'adopter une approche globale d'un territoire, d'un quartier, d'un village, qui permette d'avoir une connaissance fine des ressources de l'environnement dans lequel on travaille.

Cette méthodologie de projet — le diagnostic territorial, la co-construction avec les habitants à partir de leurs besoins exprimés, l'implication des partenaires et des élus du territoire — est normalement inscrite dans les programmes d'études.

En fait, il ne s'agit pas d'une évolution mais bien d'une pratique professionnelle des travailleurs sociaux.

Tous ne la développent pas pour autant, selon les postes et les missions qu'ils occupent ; il y a aussi une question d'appétence et de compétence.

Les travailleurs sociaux qui effectuent des actions collectives sont souvent minoritaires dans les équipes, parfois seuls, ou à deux ou trois ; c'est grâce à leur mobilisation et à leur force de conviction qu'ils entraînent les nouveaux et nouvelles qui acceptent d'essayer l'expérience.

Cela ne va pas de soi, aller vers l'Autre et le faire dans un groupe de professionnelles pluriprofessionnelles, c'est accepter de se faire confiance, d'être dans une approche toujours d'apprendre des autres et de soi, de rester ouvert à l'altérité, de croiser les spécificités et trouver les complémentarités des interventions des acteurs présents : habitants, professionnels, partenaires.

Effectivement, il s'agit de décloisonner les logiques dans lesquelles nous travaillons au quotidien, de garder un regard critique aussi, et ouvert à la nouveauté, à ce qui se produit sous nos yeux comme au premier jour ; c'est accepter l'idée que c'est une aventure humaine et que l'on ne maîtrise pas tout, qu'il faut un lâcher-prise sur des savoirs que l'on croyait immuables, intangibles.

Les professionnels de tous horizons qui animent ces interventions « innovantes » parce que hors des « bureaux » et des « murs » de la réception traditionnelle du public, adoptent naturellement un regard large et global sur les personnes qu'ils rencontrent et apprennent à travailler ensemble, parce que l'intérêt d'être plus efficace dans les réponses formulées aux personnes est indéniable et plus rapide.

L'envie d'appréhender le métier de manière globale devient un réflexe pour cette minorité de professionnelles identifiées comme celles sur lesquelles reposent les actions collectives ou expériences innovantes, et elle grandit aussi vite que l'incompréhension chez les professionnelles qui ne la pratiquent pas.

L'idée n'est pas de les opposer ni d'obliger toutes les professionnelles à pratiquer l'individuel et le collectif, mais de respecter les compétences de chacun pour faire équipe.

Il est souvent constaté avec le recul que les professionnelles qui ont animé ou pris en charge des actions collectives évoluent vers d'autres horizons par la suite, du fait de la panoplie de compétences acquises.

Témoignages de professionnels

« Le Bus en + a créé de nouvelles dynamiques de travail entre les services et avec les partenaires du territoire. Il nous permet d'être plus proches des habitants et de construire des actions communes avec les associations ou les collectivités. »

Sandrine Dastouet-Teillier, Conseillère en développement territorial – Pôle Territorial de Solidarité du Médoc

« Dans le Bus en +, la relation avec les personnes est différente. Les habitants se confient plus facilement. On peut repérer des situations d'isolement ou d'aidance qui seraient passées inaperçues dans un cadre plus classique. »

Dr Sara El Alaoui, Responsable Territorial Autonomie - Pôle Territorial de Solidarité du Médoc

« Le Bus en + nous permet d'aller vers des publics que nous n'aurions pas rencontrés autrement. Il facilite les échanges, notamment avec les jeunes ou les familles isolées, et permet de proposer une offre plus adaptée aux réalités du terrain. »

Dr Anne-Charlotte Marcotte - Médecin PMI

Modèle d'intervention : fonctionnement opérationnel et gouvernance

Le fonctionnement du Bus en + repose sur un principe simple mais structurant : mobiliser des compétences déjà présentes au sein de la collectivité plutôt que de créer une structure dédiée. Cette logique transversale implique néanmoins une organisation claire, afin que chaque intervention soit correctement préparée, que les territoires restent coordonnés entre eux, et que les décisions politiques ou logistiques puissent être prises rapidement. Ce chapitre détaille comment s'articulent, au quotidien, les équipes mobilisées sur le terrain, la coordination centrale du dispositif, et les instances de pilotage qui permettent d'en assurer le suivi dans la durée.

Le dispositif repose ainsi sur une mobilisation transversale plutôt que sur des postes dédiés. Ainsi, un certain nombre d'agents du département, travaillant au sein des Maisons Départementales des Solidarités (MDS) ou au sein de la Maison Départementale de la Promotion de la Santé (MDPS) sont mobilisés lors des permanences du Bus pour apporter, dans le cadre de leurs missions, les mêmes services que dans leur structure de rattachement au plus près, avec en complément des partenaires ou d'autres agents selon les besoins identifiés localement. Aucun n'y est cependant dédié à temps plein.

Le cadre du Bus en + offre la possibilité de repenser les missions « habituelles » des agents : il complète la présence des « sites » départementaux et transforme, à moyen terme, la logique du travail social en l'inscrivant dans une dynamique durable d'intervention « hors les murs », en proximité.

Voici les agents qui sont mobilisés autour du Bus en plus :

Pour la coordination :

- → Chef de projet Bus en +
- → 1 personne en charge de la coordination logistique des sorties
- → 1 responsable qualité, en charge notamment de la collecte des données
- → 1 chef de projet Direction de la Communication
- → 1 référent Bus en + par territoire où le bus est déployé (souvent le conseiller en développement des territoires pour la coordination / planification des interventions)
- → 1 personne chargée de la coordination pour les sorties santé (Maison Départementale de Promotion de la Santé)
- → 1 personne du cabinet du Président (lien avec les maires et validation des partenaires mobilisés)

Pour les sorties terrain :

- Des chauffeurs
- Médecins Adultes / PMI / médecin responsable de Pôle / Santé sexuelle
- Puéricultrices
- Infirmier Santé sexuelle
- Chargé de mission santé sexuelle hors les murs
- Secrétaires médico-sociales
- Travailleurs sociaux
- Conseillère numérique départementale
- Responsable territoriale insertion/chargés d'insertion
- Coordinatrice du CLIC /Responsable Territoriale Autonomie / Coordinatrice médico-sociale CLIC

Autour du Bus en + s'est ainsi constituée une équipe projet, qui se réunit à minima tous les 2 mois. Ainsi, la chef de projet Bus en + réunit autour d'elle les personnes suivantes pour un comité technique Bus en + :

- Référents Bus en + par territoire où le bus est déployé ;
- Personne chargée de la coordination pour les sorties santé ;
- Chef de service des chauffeurs, qui est aussi le point de contact auprès des mairies pour le choix d'emplacement du bus ;
- Responsable qualité, en charge notamment de la collecte des données ;
- Chef de projet Direction de la Communication.

Lors de ces réunions sont traités les sujets suivants :

Systématiquement :

- Stabilisation des plannings pour les 2 mois à venir ;
- Point sur la communication afférente et les demandes spécifiques (en cas d'intervention sur des événements ponctuels notamment) ;
- Traitement des demandes spécifiques ;
- Point sur les demandes en cours : cf. Si besoin d'une validation politique pour une intervention auprès d'une nouvelle commune – ces demandes sont traitées au fil de l'eau par un échange entre la chef de projet et le cabinet.

En fonction de la période :

- Point sur l'évaluation du Bus en + (cf. Lien avec l'Université de Bordeaux) ;
- Point sur les partenariats en cours : ce qui fonctionne bien et qui pourrait être essaimé, potentiels points de friction nécessitant un ajustement ;
- Pistes de développement pour le Bus en + (en termes de partenariat / valorisation…)

En plus de la réunion de l'équipe projet, à laquelle sont représentés tous les territoires d'intervention du Bus en +, certains territoires ont mis en place des réunions Bus en + mensuelles. Y participent : la référente Bus en + du territoire, les professionnels intervenant dans le bus pour le territoire notamment.

Les liens avec les partenaires sur les territoires sont en général directement effectués par les équipes territoriales des MDS qui identifient les besoins et connaissent bien le tissu local.

Ainsi, cela fonctionne très bien directement entre acteurs du territoire : personnel du Département, commune, partenaires éventuels, comme les associations. Le relais est alors fait vers le central pour les éléments suivants : validation politique d'intervention au sein de la commune (si nouvelle demande), relais avec la commune pour déterminer l'emplacement du bus et prévoir l'arrêté afférent, élaboration d'une convention avec la commune concernée, inscription des sorties dans le planning, mise à disposition de chauffeur pour la sortie du bus, récupération de la caisse en fonction de la thématique de la sortie. En effet, le fait que le bus intervienne dans différents domaines/sur différentes thématiques, implique que le matériel utile à chaque thématique soit stocké dans une caisse spécifique. Cela a un impact en termes de stockage et de logistique. Il convient de trouver le système le plus adapté pour toujours disposer du matériel adéquat en fonction de la / des thématique(s) de sortie du bus.

Toutefois, sur des interventions spécifiques, il se peut que le lien soit effectué en central, directement via la chef de projet Bus en +. Ce fut notamment le cas lors de la mobilisation du Bus en + dans la gestion de la crise liée aux intempéries de février 2026. En effet, la demande de mobilisation du Bus en + a émané à la fois du cabinet et des communes sinistrées. Un partenariat s'est alors mis en place avec les Barreaux de Bordeaux et de Libourne notamment. C'est la chef de projet qui faisait le lien entre les territoires (personnel du département à mobiliser), les Barreaux et les mairies.

Un comité de pilotage du projet se tient une fois par an pour faire le bilan de l'année écoulée et faire le point sur les perspectives de l'année à venir. En plus des membres de l'équipe projet, participent à ce COPIL annuel : l'élu référent du projet, une personne du Cabinet, les directeurs/trices de Pôle Territorial de Solidarité où le bus intervient, la chargée de mission santé du Département.

S'agissant des chauffeurs, ils sont identifiés pour le Bus en +, avec un roulement mis en place selon un principe de polyvalence. Les chauffeurs ont à disposition tous les sites avec les photos des positionnements du bus sur les différentes communes par territoire. Les chauffeurs qui ne sont pas mobilisés sur le bus occupent d'autres activités mais peuvent glisser sur le bus si nécessaire.

Conditions de réussite et prérequis territoriaux

Identifier les territoires dans le besoin : quels critères ?

Avant de déployer un Bus en +, la première démarche est de partir de l'expression des attentes des maires, des associations locales ou de la connaissance départementale des besoins territoriaux. Le déploiement part donc d'une interpellation ou d'une question : de quoi la population, sur un territoire donné (quartier, commune, intercommunalité, canton) a-t-elle besoin ? Plusieurs niveaux de lecture permettent d'objectiver ce besoin.

Un enjeu social et territorial : zones rurales ou périurbaines marquées par l'éloignement aux services publics, difficultés de mobilité, fracture numérique, vieillissement de la population, précarité. La logique d'aller-vers se justifie dès lors qu'une situation d'isolement (géographique ou humaine) est identifiée. Ce n'est pas un obstacle au dispositif, c'est au contraire ce qui en fait la pertinence.

Un enjeu de santé publique : sans se substituer au service médical, l'intervention est ciblée sur les « déserts médicaux », les zones où sont identifiés des départs de médecins généralistes sans remplacement (comme observé en Haute-Gironde). L'intention est d'apporter une première réponse coordonnée et ancrée dans la prévention, le dépistage mais aussi notre relation à l'environnement (santé environnementale) afin de dépasser les difficultés d'accès mais aussi proposer une approche de la santé dans toutes politiques pour éviter au mieux l'apparition, le développement de pathologies ou la perte d'autonomie.

Un enjeu politique : une volonté affichée de la collectivité de contribuer à la justice sociale et territoriale avec un dispositif qui traite directement la source des inégalités. C'est aussi promouvoir une vision d'un « service public de la porte d'à côté », qui se rend proche des habitants (dans sa proximité géographique comme dans sa manière de s'exprimer). Il en va du pouvoir d'agir, c'est-à-dire donner à chacun la capacité de pouvoir agir. L'exécutif départemental tient à proposer une action publique qui répond au besoin de relation humaine : être accueilli, écouté, compris par un échange de personne à personne.

Pour objectiver ce diagnostic, plusieurs relais peuvent être mobilisés :

- → les agents de terrain des Maisons du Département des Solidarités ou des Pôles Territoriaux de Solidarité, qui connaissent le mieux les besoins remontés du quotidien et les zones où le non-recours aux droits est le plus marqué ;
- → les associations locales, souvent déjà au contact des publics les plus éloignés et capables de signaler les manques ;
- → les communes elles-mêmes, en première ligne pour observer les difficultés de leurs habitants et identifier les lieux de passage pertinents (marchés, écoles, mairies) ;
- → les analyses territoriales des services de statistiques publiques (INSEE, DREES, CREAI...).

Une fois le territoire identifié, construire les conditions de la réussite

Le diagnostic du besoin ne suffit pas : la réussite du dispositif dépend ensuite de la capacité à construire, sur le terrain, un écosystème de relais et de confiance.

La relation avec les communes : les mairies sont le premier relais local. Elles permettent d'identifier les emplacements pertinents pour le bus, de relayer l'information auprès des habitants, et donnent au dispositif sa légitimité de proximité. Cette relation se construit en amont du lancement et se nourrit dans la durée (cf. chapitre 6).

La relation avec les associations et les partenaires : les associations locales et les partenaires institutionnels, notamment ceux déjà en contact avec les publics vulnérabilisés (allocataires du RSA, travailleurs saisonniers, aide alimentaire, accompagnement à la parentalité, du handicap, des aînés, aidants...), sont des relais précieux pour faire connaître le dispositif et orienter les habitants vers le bus.

« Le Bus en + avec l'équipe PMI Enfance (médecin et puéricultrice) est positionné à proximité du LAEP, sur le parking de l'école de Saint-Vivien-de-Médoc. Plusieurs familles ont fréquenté les 2 lieux sur une même matinée. Nous fréquentons souvent le même public, c'est bien repéré et cela permet des échanges et une meilleure coopération entre nos 2 lieux d'accueil. »

Témoignage de la responsable du Lieux d'accueil enfants parents (LAEP) « Les Bulles d'Alice », Mme Amélie Virenque

« Notre association nationale France Parkinson, qui venait de s'implanter dans le Médoc a été invitée à participer au Bus en +, sur le marché de Saint-Vivien-de-Médoc, marché très fréquenté et réputé du Nord Médoc.
Avec une table et des chaises ainsi que notre matériel kakemono, beaucoup de personnes se sont approchées, nous posant des questions sur la maladie de Parkinson et où trouver le réseau aidant. D'autres personnes se sont adressées à l'équipe du bus, appuyée par le docteur Sara El Alaoui. Femmes enceintes, problèmes sociaux, montage de dossiers, information sur les droits, etc. sont reçues par l'équipe confidentiellement à l'intérieur du bus. Bref une action à renouveler avec la Mairie de Saint-Vivien-de-Médoc. »

Témoignage de André Magniez, France Parkinson

« Avoir le dispositif du Bus en + est très complémentaire et bénéfique pour nous en premier lieu, puisque c'est un bon relais d'information sur nos ateliers, mais également pour le public puisqu'il leur permet de connaître tous les services publics itinérants ou en permanences locales sur le Médoc. »

Témoignage de Nathalie, Association santé éducation et prévention sur les territoires (ASEPT) Gironde

« Le Bus en + a permis d'être davantage en lien avec les structures aux alentours du bus. Je pense notamment à la carte au nom de la PMI de Villenave d'Ornon que nous avons créé à la médiathèque Les étoiles. Nous empruntons des livres pour nos actions collectives et nous profitons du temps au Bus en + pour les ramener à la fin d'une consultation. »

Témoignage d'une puéricultrice de PMI, PTS des Graves

La relation avec les services publics et les acteurs de santé :

Au fil du déploiement, des partenariats peuvent se construire avec les acteurs de santé du territoire, l'Agence Régionale de Santé (ARS) bien sûr, mais aussi une Communauté Professionnelle Territoriale de Santé (CPTS), qui réunit les professionnels de santé d'un même bassin de vie pour mieux organiser leur réponse aux besoins locaux, comme cela a été le cas avec la CPTS Haute-Gironde et le Médicobus (cf. chapitre 2). Ces partenariats ne sont pas un prérequis pour lancer le dispositif : ils se construisent souvent une fois le bus présent sur le territoire et identifié par les acteurs locaux. Le Bus en + entend d'abord réduire le nombre et la distance des déplacements des Girondines et Girondins vers les professionnels de promotion de la santé et de prévention du Département et peuvent être une alternative possible aux visites à domicile.

Une communication claire et continue : faire connaître le dispositif, ses horaires et ses lieux de passage est une condition de réussite à part entière, qui demande une organisation dédiée dès la conception (cf. chapitre 6).

Les signaux qui doivent inciter à la vigilance

S'assurer de la réussite du dispositif c'est aussi être vigilant à des signaux qui, sans remettre en cause la pertinence du dispositif, peuvent freiner son plein potentiel :

- un budget de fonctionnement non sécurisé sur plusieurs années (mobilisation d'agents en nombre suffisant et sur la durée), qui fragiliserait le dispositif ;
- un manque de portage politique clair ou de relais en interne, qui peut conduire à un essoufflement après le lancement ;
- une absence de coordination minimale entre les services départementaux et les partenaires, qui rendrait difficile la construction d'une offre cohérente.

Ce qui a permis l'ancrage du Bus en + en Gironde

L'expérience girondine illustre concrètement ces facteurs :

- un lancement organisé séparément et par étape sur chaque territoire d'intervention plutôt que de façon centralisée, pour que chaque zone se sente concernée (cf. chapitre 6) ;
- un déploiement appuyé sur les équipes territoriales déjà présentes (Maisons du Département des Solidarités, Pôles Territoriaux de Solidarité) comme porte d'entrée vers les acteurs locaux (cf. chapitre 4) ;
- un lien direct et continu avec les communes pour le choix des emplacements et la diffusion de l'information.

L'analyse de l'Université de Bordeaux

Afin d'objectiver ces facteurs de réussite, le Département de la Gironde a missionné l'Université de Bordeaux, via son Master « Chargé·es d'études sociologiques », pour encadrer un travail de recherche mené par ses étudiants autour du Bus en +. L'intention : mener une enquête auprès des Girondines et des Girondins, des professionnels départementaux et des acteurs du territoire pour mettre en lumière les points forts et les points faibles de ce dispositif et

proposer d'éventuelles pistes d'adaptation/amélioration pour faciliter l'aller vers et comparer les approches entre territoires. Résultat principal de l'analyse sur l'année 2025/2026 : le « Bus en + » est apprécié par ses utilisateurs malgré la réserve légitime des utilisateurs ne souhaitant pas témoigner de leur situation de vulnérabilité, celles et ceux qui ont accepté de répondre à l'enquête ont témoigné l'apprécier. Le bus, avec son équipement performant, est, selon eux, bien pensé, en particulier pour les sujets liés la santé. Sa forte visibilité a contribué à sa notoriété.

À la suite d'une première année de partenariat, une convention de partenariat entre le Département de la Gironde et l'Université de Bordeaux a été mise en place pour les deux années à venir afin d'affiner l'analyse. En plus du travail de la promotion du Master « Chargé·es d'études sociologiques », un étudiant va également effectuer un stage sur le sujet du Bus en + cette année.

Témoignage Jacques Raynaud, élu en charge de la mission Santé et du Bus en +

Comment est née l'idée du Bus en + ?

Tout a commencé pendant la pandémie de Covid-19, le Département coordonnait la vaccination des personnes âgées au sein de résidences autonomie et de résidences services, et de personnes en situation de précarité au sein de permanences d'associations qui œuvrent auprès des plus démunis (personnes en situation de précarité, sans papiers, sans domicile fixe…). Pour aller plus loin, et faire le lien entre solidarités humaines et territoriales, nous avons organisé le déplacement d'un Vaccibus dans tous les territoires de Gironde pour accompagner les communes dans l'organisation de la vaccination de leurs résidents, grâce aux professionnels de santé libéraux locaux volontaires.

Nous avions alors pu constater combien, au-delà de la vaccination, ce service public au 1er kilomètre permettait l'identification de problématiques de santé plus globales, en lien avec l'environnement social.

Le Bus en + s'inscrit dans cette dynamique d'intervention de proximité pour l'élargir et la pérenniser : c'est en quelque sorte un prolongement des Maisons du Département des Solidarités (MDS).

Qu'est-ce qui différencie le Bus en + d'autres services itinérants ?

L'ADN de ce service public mobile c'est de compléter le maillage des services départementaux et facilite l'accès au soin et aux services des personnes les plus éloignées pour des raisons géographiques et/ou psychosociales. Nous amenons au cœur des communes nos services départementaux : selon les passages, un médecin, une sage-femme, une puéricultrice, des travailleurs sociaux, un laboratoire d'analyses… Dans le bus ou à proximité, nous tenons des permanences : avec la PMI (enfant bas âge, suivi femme enceinte), la prévention sexuelle, des aides aux aidants pour les personnes âgées, le service insertion, les droits sociaux, et d'autres services suivant les territoires.

Il est aussi équipé d'un laboratoire d'analyse mobile inédit, ce qui en fait un lieu ressource pour informer sur les droits et permettre leur accès, dans le cadre des compétences départementales, et sans se substituer à l'offre médicale.

C'est d'ailleurs cet esprit qui a fait naître le projet Mutuelle Girondine, complémentaire à celui du Bus.

Quelles sont les capacités d'interventions du Bus ?

Dans le plus grand département de France, nous voulons faciliter l'accès et la proximité. Quand les citoyens ne peuvent venir à nous, nous allons à eux. Amener chacune et chacun à trouver ainsi sa place pour se projeter dans la pleine citoyenneté de sa vie.

En temps ordinaire, les passages du Bus sont coordonnés avec les communes, chacun prend ainsi sa part dans l'hospitalité, le soin et l'accueil des fragilités humaines. Peu à peu, nous voyons s'animer la nation solidaire autour du Bus en + : les associations qui embarquent avec les professionnels du soin et du lien, les voisins et proches qui amènent une connaissance…

En temps « extraordinaire » : Sidaction, festivals, catastrophes naturelles, ou pour des situations qui le sont (sans domicile fixe, saisonnier), le Bus est rapidement mobilisable pour apporter un accompagnement d'urgence.

Comment le Bus en + lie soin, santé et social ?

La question de la santé ouvre à la question sociale. Et réciproquement.

Comme je l'ai dit, le Bus en + a pour mission première la prévention en santé : elle nous permet d'identifier d'autres difficultés liées à l'autonomie ou une situation sociale très défavorisée, souvent difficile à repérer car hors des circuits institutionnels. L'approche est celle de la santé en toutes choses, un accompagnement systémique de la population.

En travaillant avec la CPAM, les collectivités, les associations, l'aide alimentaire, les partenaires en santé, comme l'ARS, les CPTS et des partenaires comme le Centre Hospitalier Charles Perrens (pour la santé mentale), nous pouvons faire de chaque étape du Bus une permanence personnalisée aux besoins du territoire et des citoyens en matière d'accès aux droits et de leur mise en œuvre. C'est un formidable outil pour que la solidarité soit une et indivisible !

Communication et acceptabilité locale

Communication : travailler en lien étroit avec la Direction de la communication

La communication autour du Bus en + repose sur un principe fondateur : la Direction de la communication doit être associée au projet dès les premières étapes de sa conception. C'est cette implication précoce qui permet de construire une identité visuelle cohérente, de produire des outils adaptés aux différents publics et de garantir la lisibilité du dispositif sur le territoire.

Dans le cas du Département de la Gironde, l'ensemble de la campagne de communication a été conçue et réalisée en interne par la Direction de la communication, sans recours à une agence extérieure. Ce choix a permis à la fois de maîtriser les coûts et de disposer d'une réactivité indispensable pour un dispositif nécessitant des mises à jour fréquentes.

Les outils créés au moment du lancement

Pour le lancement du Bus en +, plusieurs supports ont été produits pour couvrir différents niveaux de communication : sensibilisation du grand public, mobilisation des partenaires institutionnels et information de proximité à l'échelle des communes.

Les supports d'information de proximité constituent le socle de la communication opérationnelle :

- **Des flyers et affiches** annonçant le planning de passage du bus, déclinés par territoire (deux zones géographiques distinctes : le Médoc et la Haute-Gironde). Ces documents permettent aux habitants et aux structures locales de connaître les dates et lieux d'intervention.
- **Un kit de communication générique** mis à disposition des communes. Ce kit leur permet de relayer l'information localement, à leur propre échelle, en s'appuyant sur des éléments visuels harmonisés avec l'identité du dispositif et des encarts laissés vides pour qu'elles puissent remplir les informations pratiques (lieux, horaires) en autonomie.
- **Des flyers et affiches spécifiques** pour les actions spécifiques en santé sexuelle, permettant de cibler des publics particuliers lors d'interventions thématiques.

La signalétique du bus lui-même a également fait l'objet d'une attention particulière :

- **Le véhicule** a été habillé selon l'identité visuelle définie. Les logos des différents partenaires et financeurs ont été positionnés de manière stratégique.
- **Des kakémonos « Bienvenue »** installés à bord du véhicule pour créer un accueil chaleureux et identifier clairement l'espace.
- **Des kakémonos « Bus en + »** conçus spécifiquement pour les temps d'inauguration.
- **Des flammes extérieures** assurant la visibilité du bus sur ses lieux de stationnement.
- **Un barnum**, suivant les lieux et la saison (en période estivale, cet ajout n'est pas anecdotique afin de permettre aux agents et aux partenaires de recevoir les citoyens à l'ombre, et donc faciliter la venue).

Un plan média a également été déployé lors du lancement, articulé autour de trois canaux complémentaires :

- **Des annonces presse** (publicités) dans les éditions locales du Quotidien Sud-Ouest et dans les journaux locaux des deux zones (deux vagues : novembre et décembre/janvier), permettant de toucher un large public sur chaque territoire.
- **Un spot radio** diffusé sur France Bleu Gironde (deux vagues : novembre puis janvier, avec mise à jour du planning), pour une communication audio complémentaire.
- **Une vidéo en « motion design »**, intégrée aux canaux numériques du Département. L'objectif était de visualiser le concept du Bus en +, les différents espaces et les équipements disponibles.

La mobilisation des partenaires et du réseau institutionnel a été assurée via :

- Une invitation officielle au nom du Président pour les temps protocolaires ;
- Des actualités régulières publiées sur gironde.fr ;
- Des publications sur les réseaux sociaux du Département ;
- Des envois via la newsletter institutionnelle et sur l'intranet ;
- Des communiqués de presse à destination des médias locaux.

La communication : un rythme bimestriel

Une fois le dispositif lancé, la communication s'est structurée autour d'un calendrier bimestriel (tous les deux mois), calé sur le planning de passage des bus. Cette périodicité est dictée par la nécessité de mettre à jour régulièrement les supports d'information, les lieux et les dates d'intervention variant d'une période à l'autre.

- → **En 2024**, le plan de communication récurrent comprenait : une vague d'annonces presse en début d'année (janvier), le renouvellement des kakémonos extérieurs (oriflammes de 2,70 m), la mise à jour des flyers et affiches « planning », et la poursuite de la diffusion numérique.
- → **En 2025**, la stratégie a été recentrée sur la communication de proximité, sans achat d'espace publicitaire : 9 000 dépliants calendriers et 1 980 affiches ont été imprimés et distribués bimestriellement dans les communes, les lieux de proximité et chez les partenaires. La diffusion dématérialisée via les Pôles Territoriaux de Solidarité (PTS), pour relais auprès des partenaires, est venue compléter ce dispositif. Malgré l'absence de plan média payant, 29 parutions presse ont été comptabilisées sur l'année 2025, témoignant de l'intérêt constant des médias locaux.

Point de vigilance

La mise à jour régulière des plannings de passage constitue l'un des défis opérationnels majeurs d'un dispositif itinérant pour la communication. Il est donc fortement conseillé d'anticiper ce point dès la conception, en fixant des délais internes stricts et en prévoyant une organisation dédiée à la mise à jour des outils, ce qui implique une organisation interne solide. Il convient également de clarifier dès le départ les rôles de chacun dans la distribution (qui distribue quoi, à qui, et dans quel périmètre).

Lancement : organiser des temps forts avec les élus, la presse et les partenaires

Le lancement d'un tel dispositif ne se résume pas à la mise en service des véhicules : il constitue un moment politique et symbolique fort, qui engage l'adhésion des élus locaux, des partenaires et des habitants.

Le Département de la Gironde a choisi d'organiser deux temps d'inauguration distincts, correspondant aux deux territoires d'expérimentation :

1. Le 15 novembre 2023 à Saint-Vivien-de-Médoc, avec un temps protocolaire réunissant les élus du territoire et les partenaires locaux.

2. Le 16 novembre 2023 à Cavignac (Haute-Gironde), dans les mêmes conditions.

Ce double lancement a permis d'ancrer le dispositif dans la géographie locale et d'associer immédiatement les acteurs de chaque zone. En mobilisant des partenaires issus du champ social, de la santé et du milieu associatif, ces inaugurations ont posé les bases d'une dynamique coopérative territoriale.

Les périodes de catastrophes climatiques (inondations, incendies notamment), sont aussi l'occasion de mobiliser le Bus en + et donc de le faire connaître sur des territoires où il n'intervenait pas en temps ordinaire. La meilleure communication réside donc dans l'action : c'est là que les citoyens, les élus, les partenaires et les journalistes peuvent estimer in vivo toute l'utilité du Bus en +.

Organisation logistique et mobilisation

La mobilisation a été assurée par l'envoi d'invitations protocolaires via l'outil d'e-mailing institutionnel, garantissant une diffusion ciblée et traçable.

Parallèlement, la diffusion des premiers supports (flyers et affiches) a été confiée à un service interne (Pôle ressources solidarité), chargé de la distribution physique dans les communes et les lieux de proximité. Cette présence est indispensable : elle assure une couverture géographique large et crée un premier contact humain avec les acteurs locaux, essentiel au bon ancrage du projet.

Prévoir des temps de lancement distincts par territoire est un choix stratégique fort. Cela permet à chaque zone de se sentir pleinement concernée et évite l'écueil d'un lancement centralisé perçu comme « lointain ». De même, s'appuyer sur des outils institutionnels éprouvés (e-mailing, kit communes) garantit une efficacité optimale à moindre coût. Enfin, anticiper la production de l'ensemble des supports (kakémonos, invitations, kits) est indispensable pour assurer une communication coordonnée dès le premier jour.

Budget en communication

Les moyens financiers ont été plus importants en 2023 pour promouvoir le lancement du Bus en + et assurer sa visibilité initiale. Le budget mobilisé par la Direction de la communication comprenait essentiellement l'achat d'espace publicitaire et la fabrication de la signalétique. En 2025, les actions de communication non payantes ont été privilégiées, le dispositif commençant à être identifié par le public et les partenaires.

ANNÉE	BUDGET
2023	15 000 €
2024	3 000 €
2025	0 €
2026	864 €

Feuille de route de l'essaimage

Cette feuille de route synthétise les grandes étapes à anticiper pour déployer un dispositif inspiré du Bus en +. Elle ne remplace pas les éclairages détaillés donnés dans les chapitres précédents, mais permet de garder une vue d'ensemble et de vérifier, étape par étape, que les bons sujets et les bons acteurs ont été mobilisés.

ÉTAPE	CE QU'IL FAUT FAIRE CONCRÈTEMENT	ACTEURS À MOBILISER	POUR ALLER PLUS LOIN
1. Diagnostic territorial	Identifier les zones d'éloignement aux services (mobilité, désertification médicale, isolement), recenser les acteurs déjà présents sur le territoire	Élus locaux, associations, collectivités, agents des PTS et MDS	Voir chapitre 5
2. Construction du collectif d'acteurs	Réunir les partenaires potentiels autour du projet, identifier qui peut porter politiquement et opérationnellement le dispositif	Élu référent, direction de la collectivité, communes, associations locales, structures de santé (CPTS, ARS…)	Voir chapitres 4 et 5
3. Définition des objectifs	Clarifier les priorités du territoire et les publics cibles	Élu référent, services sociaux et santé, Direction des territoires (PTS en Gironde), partenaires associatifs, chef de projet	Voir chapitres 1 et 2
4. Sécurisation du financement	Construire un plan de financement combinant financement public structurant et apports privés ciblés	Direction financière, mission philanthropie/mécénat, partenaires fondations, collectivités (Région, Europe), chef de projet	Voir chapitre 9
5. Bus et aménagement	Définir le cahier des charges du véhicule, prévoir l'habillage extérieur	Services techniques/logistiques, Direction de la communication	Voir chapitre 9
6. Mobilisation des moyens humains	Identifier les professionnels mobilisables au sein des structures existantes	Responsables de pôles/services (social, santé, autonomie, insertion), DRH, chef de projet	Voir chapitre 4
7. Planning de tournée	Définir les lieux et fréquences de passage, anticiper la mise à jour régulière	Référents territoriaux, mairies, chef de service des chauffeurs, chef de projet	Voir chapitre 6 et annexes
8. Communication et lancement	Associer la communication dès la conception, organiser des temps forts territorialisés	Direction de la communication, élus, presse locale, partenaires, chef de projet	Voir chapitre 6
9. Pilotage et amélioration continue	Mettre en place une gouvernance, organiser le suivi qualitatif et la remontée des besoins du terrain	Chef de projet, comité technique, COPIL	Voir chapitres 4 et 8

Mesure de performance et d'impact

Le suivi de pilotage, pour gérer le dispositif au quotidien

Depuis son lancement, le Bus en + fait l'objet d'un suivi régulier reposant sur des indicateurs d'activité : nombre de bénéficiaires accompagnés, répartition des publics, nombre de communes desservies et de partenaires mobilisés, nombre et type d'actions menées (entretiens, ateliers, permanences), satisfaction des usagers et des professionnels. Ce suivi, mené notamment lors des comités techniques bimestriels et du COPIL annuel, permet d'ajuster le fonctionnement du dispositif en continu : plannings, partenariats, points de friction.

Ce niveau de suivi est indispensable, mais il renseigne sur l'activité du dispositif, pas sur ses effets réels sur le territoire.

La mesure d'impact social, pour évaluer la politique publique

Au-delà du pilotage, la question de l'impact social du Bus en + reste à construire pleinement : dans quelle mesure le dispositif réduit-il effectivement le non-recours aux droits et aux soins ? Quels effets a-t-il sur les parcours des usagers, les pratiques professionnelles, les dynamiques territoriales ? Cette évaluation est nécessaire pour comprendre le besoin réel du territoire et orienter les choix de politique publique, au-delà du seul constat d'activité.

Le Département de la Gironde a engagé ce travail avec l'Université de Bordeaux, et construit actuellement, avec un partenaire externe, une démarche de mesure d'impact social du Bus en + : les travaux sont menés en 2026, pour une mise en œuvre à partir de 2027. Cette méthode n'est donc pas encore disponible à ce stade et ne peut pas être livrée comme un outil clé en main dans ce guide.

Recommandation pour les territoires en essaimage

Il est conseillé aux territoires souhaitant s'inspirer du Bus en + d'anticiper dès la conception du projet la question de la mesure d'impact, et de ne pas se limiter aux seuls indicateurs d'activité. Une évaluation d'impact prend du temps à construire ; plus elle est pensée tôt, mieux elle pourra éclairer les choix de développement du dispositif.

Risques et limites du dispositif

Un modèle exigeant en moyens financiers

Le déploiement d'un dispositif tel que le Bus en + repose sur un modèle qui, bien que souple dans son fonctionnement, nécessite un niveau d'investissement financier significatif, tant en phase de lancement qu'en fonctionnement.

La mise en place d'un Bus en + implique un investissement de départ important. Celui-ci comprend à la fois l'acquisition du véhicule, son aménagement intérieur afin de garantir un accueil adapté et confidentiel, ainsi que son habillage extérieur pour assurer sa visibilité sur le territoire.

À titre indicatif, cet investissement peut atteindre environ 250 000 €, selon le niveau d'équipement retenu. Il constitue un prérequis essentiel pour proposer un service de qualité, à la fois professionnel, accessible et identifiable par les habitants.

A titre d'exemple : Les deux premiers bus ont été cofinancés à hauteur de 80 % des montants d'investissements par l'Union européenne (Fonds Européen de Développement Régional). Ce financement entre dans le cadre de la réponse de l'Union à la pandémie COVID-2019. Son financement s'élève à 442 033€ dont 353 626€ au titre du FEDER – REACT EU

Au-delà de l'investissement initial, le Bus en + repose sur des coûts de fonctionnement récurrents qui doivent être anticipés dès la conception du projet. Ceux-ci concernent notamment la logistique du véhicule (entretien, carburant, assurance), la coordination du dispositif, la mobilisation des équipes, ainsi que les actions de communication nécessaires pour faire connaître le service aux bénéficiaires mais aussi aux partenaires.

Ces dépenses s'inscrivent dans une logique de service public pérenne. Elles impliquent donc une vision à moyen et long terme, afin de garantir la continuité du dispositif et la qualité de l'accompagnement proposé.

Le coût réel du dispositif : ordres de grandeur

Le tableau ci-dessous donne un ordre de grandeur du budget annuel de fonctionnement du Bus en +, calculé sur la base des temps de mission réellement consacrés au dispositif par les agents de la collectivité (et non de postes créés), ainsi que le coût d'investissement d'un bus supplémentaire et de ses équipements.

	2 BUS (EXISTANT)	3 BUS (AVEC EXTENSION)
Coût RH chargé annuel	221 742 €	299 060 €
Fonctionnement hors RH (entretien, carburant, assurance, communication)	5 000 €	6 000 €
Investissement (achat et équipement d'un bus supplémentaire)	n/a	220 000 €
Total annuel	**226 742 €**	**525 060 €** (dont 220 000 € d'investissement non récurrent)

*Données budgétaires arrêtées au 7 janvier 2026, susceptibles d'évoluer.

Le coût marginal de fonctionnement d'un bus supplémentaire, hors investissement initial, s'élève à environ 78 000 € par an (77 318 € de RH + 1 000 € de fonctionnement hors RH). Il est porté principalement par le temps de chauffeur et la mobilisation des professionnels sur les sorties terrain, calculée au prorata du temps réellement consacré au dispositif.

Bus et aménagement : des choix faits dans un espace contraint

Le Bus en + est un fourgon aménagé d'environ 20 m^2, un espace réduit qui impose de faire des choix clairs sur ce qui doit y trouver sa place. L'aménagement a été pensé autour des besoins identifiés pour les permanences : un espace de consultation garantissant la confidentialité des échanges, un espace d'accueil pour ne pas faire attendre les usagers à l'extérieur, une autonomie électrique suffisante pour fonctionner sans dépendre d'un branchement sur place (même s'il est conseillé de pouvoir disposer d'un branchement à proximité), et une accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (rampe d'accès, marchepied).

Les deux premiers Bus en + disposaient en outre d'un laboratoire d'analyses mobile, qui en faisait des véhicules particulièrement complets pour les consultations médicales. Le troisième bus ne sera pas équipé de ce laboratoire : ce choix illustre bien que chaque territoire en essaimage peut arbitrer lui-même, selon ses besoins et son budget, entre un aménagement plus complet ou plus simple. Le laboratoire n'est pas une condition pour qu'un Bus en + fonctionne, mais un atout dont disposaient les deux premiers véhicules.

L'habillage extérieur du bus, conçu avec la Direction de la communication (cf. chapitre 6), permet à la fois d'assurer sa visibilité sur le territoire et de signaler clairement sa fonction. À l'intérieur, des vitres opacifiées garantissent la confidentialité des échanges, un point essentiel pour des permanences qui touchent à la santé, au social ou à des situations personnelles sensibles.

Pour un territoire qui souhaiterait s'inspirer du dispositif, l'enjeu n'est pas de reproduire un cahier des charges figé, mais de partir des services que l'on souhaite proposer à bord pour en déduire l'aménagement nécessaire : un espace de consultation confidentiel est sans doute incontournable, le reste (laboratoire, modules supplémentaires) pouvant être ajusté selon les moyens disponibles et les priorités du territoire.

Un enjeu de sécurisation des financements

L'un des principaux points de vigilance réside dans la sécurisation du modèle économique du dispositif. Le recours à des financements externes, notamment via la philanthropie et des partenaires privés, constitue un levier précieux pour soutenir l'investissement initial ou accompagner le changement d'échelle.

Toutefois, ces financements restent par nature ponctuels. Ils ne peuvent se substituer à un financement public structurant, indispensable pour assurer la pérennité du dispositif. Il est donc essentiel de construire un modèle financier équilibré, reposant sur un socle public solide, complété par des apports privés ciblés.

Un modèle optimisé grâce aux ressources existantes

Le Bus en + permet de maîtriser les coûts en s'appuyant sur ce qui existe déjà (professionnels, compétences, équipements...). Il repose en grande partie sur la mobilisation de professionnels déjà en poste au sein de la collectivité et sur des partenaires, qui interviennent dans le cadre de leurs missions, dans un format différent.

Cette organisation ne demande pas nécessairement la création de postes supplémentaires, tout en renforçant l'efficacité des interventions. Elle favorise également une meilleure coordination entre les acteurs et une approche plus transversale des situations accompagnées.

Le principal enjeu financier réside dans la capacité à trouver un équilibre entre ambition territoriale et soutenabilité budgétaire. Un déploiement trop rapide, non accompagné de financements sécurisés, pourrait fragiliser le dispositif ou en dégrader la qualité.

À l'inverse, une montée en charge progressive, adaptée aux capacités financières de la collectivité et aux besoins du territoire, permet de consolider le modèle dans la durée et de garantir son impact.

Un besoin de priorisation interne : faire avec les limites budgétaires et RH

Le Bus en + repose sur la mobilisation d'agents de la collectivité déjà en poste, intervenant sur le dispositif dans le cadre de leurs missions habituelles. Ce choix implique une coordination entre la volonté politique et les services départementaux pour maintenir un équilibre entre la présence d'agents en nombre suffisant sur les implantations fixes (Maisons du Département des Solidarités, Pôles Territoriaux de Solidarité) et leur mobilisation sur le dispositif itinérant.

Il est donc nécessaire, pour les territoires qui souhaiteraient s'inspirer du dispositif, d'anticiper cette question dès la conception : clarifier explicitement, au niveau de la gouvernance politique et technique du projet, que la mobilisation sur le bus s'inscrit dans l'exercice normal ou renouvelé des missions et non en plus de celles-ci, et sécuriser cet arbitrage dans la durée plutôt que de le laisser dépendre des seules marges de manœuvre locales.

Points de vigilance pour l'essaimage

Dans une perspective d'essaimage, plusieurs éléments doivent être particulièrement anticipés. Il est essentiel d'évaluer de manière réaliste le coût global du dispositif, en intégrant à la fois l'investissement initial et les dépenses de fonctionnement. La sécurisation de financements sur plusieurs années constitue également un facteur clé de réussite. Enfin, le Bus en + doit être pleinement intégré aux politiques publiques existantes, afin d'en garantir la cohérence et la pérennité, tout en veillant à ne pas dépendre excessivement de financements externes.

Perspectives et prochaines étapes

Le Bus en + est un dispositif vivant, qui continue d'évoluer au fil des besoins identifiés sur les territoires et des opportunités de partenariat. Plusieurs chantiers sont en cours ou à l'étude pour les prochaines années.

Vers une mesure d'impact social

Comme évoqué au chapitre 8, un groupe de travail est en cours de constitution pour construire une mesure d'impact social du dispositif, avec une potentielle participation de professionnels issus des mécènes et partenaires du projet. Les travaux sont menés en 2026, pour une mise en œuvre à partir de 2027.

De nouveaux partenariats à développer

Plusieurs pistes de partenariat sont à l'étude pour enrichir l'offre du Bus en + :

- le déploiement de la télémédecine à bord du bus,
- un partenariat avec les structures de solidarité alimentaire,
- avec Apaisad, autour d'un possible café des aidants itinérant (suggestion du Pôle Territorial de Solidarité du Libournais),
- avec l'association Rose Up, pour relayer l'information sur l'association directement dans le bus,
- avec la mutuelle Mutami,
- d'autres pistes sont à l'étude, à l'image d'autres dispositifs itinérants existants (Bergobus, Mon p'tit camion).

Sécuriser les conditions d'intervention

Une procédure est en cours d'élaboration en cas de chute devant le bus, en lien avec le service prévention et handicap, afin de sécuriser les conditions d'accueil du public.

Ajuster le dispositif au plus près des besoins du territoire

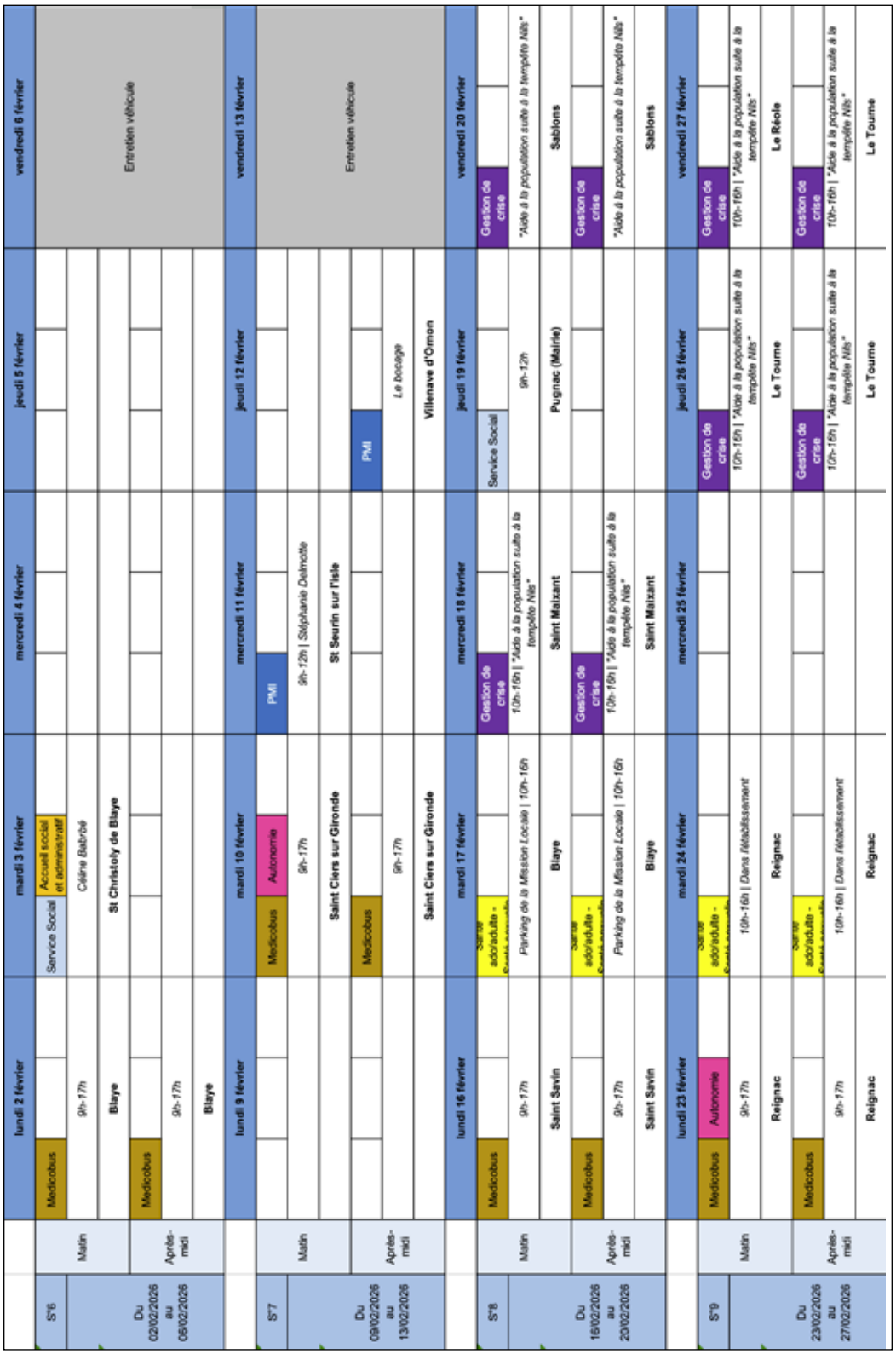
Au-delà de ces chantiers, deux axes de travail transversaux sont à poursuivre dans la durée :

- renforcer et diversifier les partenariats, en s'appuyant sur ce qui fonctionne déjà bien dans les territoires d'expérimentation ;
- continuer à interroger les communes (notamment via les Centre communal d'action sociale (CCAS) et les Centre intercommunal d'action sociale (CIAS)) et les partenaires pour ajuster le dispositif aux besoins réels, qui évoluent avec le temps.

Annexes, outils pratiques

Cette annexe regroupe les éléments pratiques destinés à illustrer concrètement le fonctionnement du Bus en + et à servir de modèle pour les territoires en essaimage.

→ **Exemple de planning de tournée du Bus en +**



			lundi 2 février	mardi 3 février	mercredi 4 février	jeudi 5 février	vendredi 6 février
S°6	Du 02/02/2026 au 06/02/2026	Matin	Medicobus 9h-17h Blaye	Service Social / Accueil social et administratif Céline Babrié St Christoly de Blaye			Entretien véhicule
		Après-midi	Medicobus 9h-17h Blaye				
			lundi 9 février	mardi 10 février	mercredi 11 février	jeudi 12 février	vendredi 13 février
S°7	Du 09/02/2026 au 13/02/2026	Matin		Medicobus / Autonomie 9h-17h Saint Ciers sur Gironde	PMI 9h-12h | Stéphanie Delmotte		Entretien véhicule
		Après-midi		Medicobus 9h-17h Saint Ciers sur Gironde		PMI Le bocage Villenave d'Ornon	
			lundi 16 février	mardi 17 février	mercredi 18 février	jeudi 19 février	vendredi 20 février
S°8	Du 16/02/2026 au 20/02/2026	Matin	Medicobus 9h-17h Saint Savin	Samsah adoladulte - Parking de la Mission Locale | 10h-16h Blaye	Gestion de crise 10h-16h | "Aide à la population suite à la tempête Nils" Saint Maixant	Service Social 9h-12h Pugnac (Mairie)	Gestion de crise "Aide à la population suite à la tempête Nils" Sablons
		Après-midi	Medicobus 9h-17h Saint Savin	Samsah adoladulte - Parking de la Mission Locale | 10h-16h Blaye	Gestion de crise 10h-16h | "Aide à la population suite à la tempête Nils" Saint Maixant		Gestion de crise "Aide à la population suite à la tempête Nils" Sablons
			lundi 23 février	mardi 24 février	mercredi 25 février	jeudi 26 février	vendredi 27 février
S°9	Du 23/02/2026 au 27/02/2026	Matin	Medicobus / Autonomie 9h-17h Reignac	Samsah adoladulte - 10h-16h | Dans l'établissement Reignac		Gestion de crise 10h-16h | "Aide à la population suite à la tempête Nils" Le Tourne	Gestion de crise 10h-16h | "Aide à la population suite à la tempête Nils" Le Réole
		Après-midi	Medicobus 9h-17h Reignac	Samsah adoladulte - 10h-16h | Dans l'établissement Reignac		Gestion de crise 10h-16h | "Aide à la population suite à la tempête Nils" Le Tourne	Gestion de crise 10h-16h | "Aide à la population suite à la tempête Nils" Le Tourne

		lundi 2 février	mardi 3 février	mercredi 4 février	jeudi 5 février	vendredi 6 février
S°6	Matin	Entretien véhicule	Santé ado/adulte - Santé sexuelle	Autonomie / Accueil social et administratif		Autonomie / Insertion / Conseiller numérique
Du 02/02/2026 au 06/02/2026			*Parking entre le lycée Odile Redon et collège les Lesques | 10h-16h*	*9h00-12h00 | Marjorie Tricaud*		*9h30-12h30 | Cécile Huguet Poublan | Parking face à la mairie*
			Lesparre	**Saint Vivien (Marché)**		**Saint Yzan de Medoc**
	Après-midi		Santé ado/adulte - Santé sexuelle			
			Parking entre le lycée Odile Redon et collège les Lesques | 10h-16h			
			Lesparre			

		lundi 9 février	mardi 10 février	mercredi 11 février	jeudi 12 février	vendredi 13 février
S°7	Matin	Entretien véhicule				Service Social / Insertion
Du 09/02/2026 au 13/02/2026						*9h30-12h30 | Cécile Huguet Poublan | Parking face à la mairie*
						Saint Seurin de Cadourne
	Après-midi					

		lundi 16 février	mardi 17 février	mercredi 18 février	jeudi 19 février	vendredi 20 février
S°8	Matin	Entretien véhicule			Service Social / Accueil social et administratif	
Du 16/02/2026 au 20/02/2026					*9h00-12h00 |*	
					Margaux-Cantenac	
	Après-midi					

		lundi 23 février	mardi 24 février	mercredi 25 février	jeudi 26 février	vendredi 27 février
S°9	Matin	Entretien véhicule	PMI	PMI		Service Social / Accueil social et administratif
Du 23/02/2026 au 27/02/2026			*9h30-12h30 | Anne Charlotte Marcotte*			*9h30-12h30 | Laure Chadapeaud*
			St Estèphe (Parking mairie)	**Saint Vivien (Ecole LAEP)**		**Le verdon**
	Après-midi					

Budget de fonctionnement* du bus en plus sur 1 an
(1/12/25)

le CD33 et tout partenaire ou donateur potentiel du dispositif bus en plus

Détail	Coût chargé annuel d'1 ETP	% ETP	2 bus			3 bus
			Nombre de personnes	Coût chargé sur 1 an	Nombre de personnes	Coût chargé sur 1 an
. Pour la coordination	**427 600 €**			**63 400 €**		**69 400 €**
chef de projet bus en plus		20	1		1	
coordination logistique des sorties		15	1		1	
responsable qualité		10	1		1	
DirCom		10	1		1	
conseillers en développement des territoires pour la coordination / planification des interventions		10	3		4	
personne chargée de la coordination pour la Maison Départementale de Promotion de la Santé		8	1		1	
. Pour les sorties terrain	**697 600 €**			**142 637 €**		**213 955 €**
chauffeurs		75	2		3	
médecin Adultes/PMI		5,9	2		3	
puéricultrice		5,9	2		3	
infirmier Santé sexuelle		3,9	2		3	
médecin Santé sexuelle		3,9	2		3	
chargée de mission santé sexuelle hors les murs		3,9	2		3	
secrétaire Médico sociale		7,9	2		3	
travailleur social		7,9	2		3	
conseillère numérique départementale		3,9	2		3	
chargés d'insertion		7,9	4		6	
coordinatrice du CLIC		3,9	2		3	
. Rédaction du livre blanc / essaimage	**95 000 €**			**9 500 €**		**9 500 €**
. 1 chargé de mission		10	1		1	
. Gestion partenariats philanthropiques	**73 000 €**			**6 205 €**		**6 205 €**
Responsable mission		8,5	1		1	6 205 €
Coût total RH				**221 742 €**		**299 060 €**
Com: supports				3 000 €		3 500 €
Entretien, carburant, assurance				2 000 €		2 500 €
				226 742 €		**305 060 €**

→ **Détail du budget de fonctionnement et d'investissement :** en complément de la synthèse présentée au chapitre 9.

→ **Exemples de supports de communication :** flyers et plannings de passage du Bus en +, à titre d'illustration des outils mis à disposition des communes (cf. chapitre 6).

Affiche A3 personnalisable

Affiche A3 personnalisable EXEMPLE

Affichette A4 calendrier
Masque de fond Word

Affichette A4 calendrier
EXEMPLE

Flyer A5
personnalisable

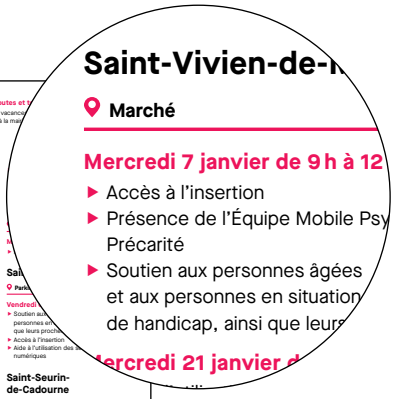
Flyer A5
personnalisable
EXEMPLE

Stickers 80 mm

Post insta / Facebook
1080 px

Story 1080 × 1920px
avec espace pour ajout
de texte

Test de mis en
forme de texte
sur insta

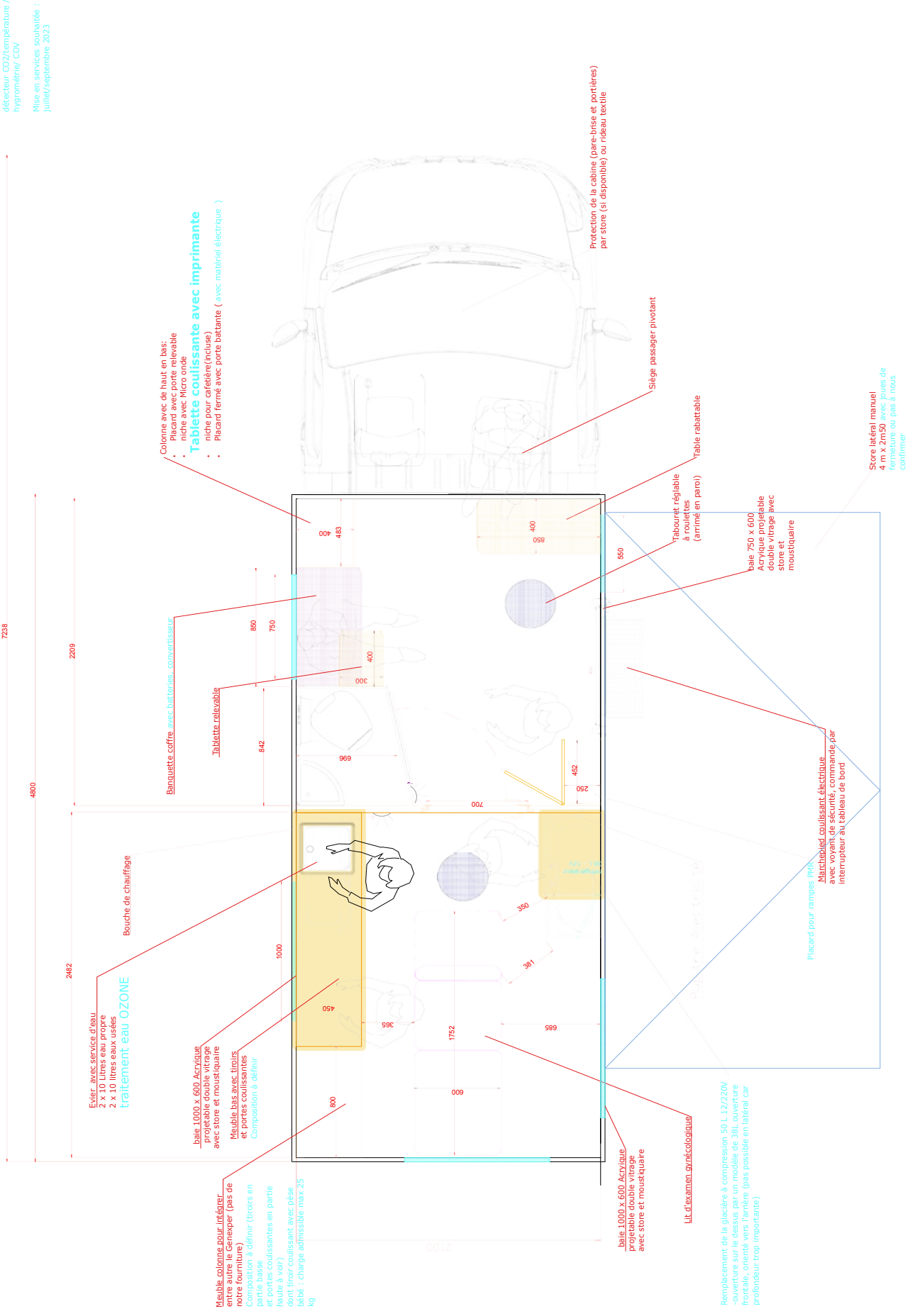


Dépliants A5 calendrier

Affiche
spéciale
PMI

Kakémono
80×200 cm
signalétique

→ Plan d'aménagement du bus



gironde.fr/bus-en-plus

Fondation OCIRP
Engagés pour l'autonomie !

UNION EUROPÉENNE
Fonds Européen de développement Régional

La philanthropie girondine

Gironde
LE DÉPARTEMENT

Département de la Gironde - DirCom - Imprimerie du Département de la Gironde - imprim'vert® - octobre 2026