



**Région
de Nyon**

MOBILITÉ

Directive de financement du Fonds régional pour une mobilité collective et innovante (FRM) 2024- 2034

Version du 27 février 2025

Table des matières

| | |
|--|----|
| Préambule..... | 3 |
| Article 1. But | 3 |
| Article 2. Financement..... | 3 |
| Article 3. Clause de sortie | 3 |
| Article 4. Eligibilité et critères d’attribution | 4 |
| 4.1 Eligibilité..... | 4 |
| 4.2 Critères..... | 4 |
| 4.2.1 Axe 1 : exploitation | 4 |
| 4.2.2 Axe 2 : marketing | 7 |
| 4.2.3 Axe 3 : innovation | 7 |
| 4.2.4 Accompagnement opérationnel | 8 |
| Article 5. Gouvernance | 9 |
| Article 6. Ampleur et bases de calcul de la contribution financière..... | 9 |
| Article 7. Procédure d’examen de la demande | 9 |
| Article 8. Communication de la décision | 10 |
| Article 9. Modalités de mise en œuvre..... | 10 |



Préambule

Ce fonds s'inscrit dans la continuité du précédent programme régional de réorganisation des transports publics débuté en 2010 et financé à hauteur de CHF 13.9 M par 51 communes. Si le premier programme de transports publics a permis la concrétisation de nombreuses mesures en matière de développement d'offre, d'aménagements priorisant les transports publics, d'accompagnement et d'actions de sensibilisation en faveur des transports publics, les efforts déjà engagés depuis 13 ans doivent se poursuivre. Le nouveau fonds a pour vocation de répondre, à l'échelle locale, aux besoins de la population et aux enjeux de transition écologique de la mobilité. Il encourage le report modal vers des solutions de mobilité collective et accompagne les communes et les transporteurs dans la mise en place de véhicules innovants et moins polluants.

Article 1. But

- a. Le présent fonds sert au financement de projets en faveur d'une mobilité collective et innovante visant à accompagner le développement des transports publics sur la période 2024-2034.
- b. Les projets doivent s'inscrire dans l'un des trois axes du programme :
 - **Axe 1, exploitation** : appui aux expérimentations d'offres supplémentaires pour répondre aux besoins des habitants notamment pendulaires, aux besoins de loisirs de proximité et développer des offres spécifiques dans les sous-régions.
 - **Axe 2, marketing** : développement d'une stratégie de promotion de la mobilité durable.
 - **Axe 3, innovation** : réponses aux opportunités et besoins d'innovation en phase avec les enjeux de transition écologique de la mobilité.

Article 2. Financement

Le présent fonds est alimenté par les communes du district de Nyon ayant validé leur participation financière par leur Conseil communal/général. La liste des communes partenaires figure dans l'annexe 1. La contribution est établie à hauteur de **CHF 9/habitant/an** et pour **10 ans**, sur la base des statistiques de la population communale de 2022.

La Région de Nyon émet chaque année un appel de fonds auprès des communes partenaires afin de financer le programme de mesures. Toutefois, si certaines communes souhaitent verser leur participation financière selon d'autres modalités, sous réserve qu'elle représente à minima et en moyenne CHF 9/habitant/an, elles doivent prendre contact avec le Secrétariat de la Région.

Article 3. Clause de sortie

Le nouveau programme et son fonds affecté couvrent une période de 10 ans (2024-2034), soit trois législatures (2021-2026, 2026-2031 et 2031-2036). Le préavis régional prévoit une clause de sortie légitime pour les communes partenaires qui souhaiteraient quitter le programme pendant la période. Ainsi, après un minimum de cinq ans d'engagement, les communes auront la possibilité d'annoncer leur retrait (au plus tôt d'ici au 31 décembre 2028) avec un effet après deux années civiles (1^{er} janvier 2031).

Dans ce cas, le montant total du fonds affecté sera réévalué et la Région de Nyon proposera une priorisation des mesures restantes à mettre en œuvre au Conseil intercommunal.

Article 4. Eligibilité et critères d'attribution

4.1 Eligibilité

Pour être éligible, le projet doit être situé sur une commune contribuant au fonds régional de mobilité et encourager le report modal vers des solutions de mobilité collective et innovante. A titre exceptionnel, la Région peut soutenir une action en dehors du territoire régional, lorsqu'elle contribue de manière manifeste et pertinente au développement de la région.

Un soutien au titre du fonds régional de mobilité ne constitue pas un droit pour le demandeur. De même, il ne donne pas droit à renouvellement lorsqu'il a été attribué lors d'un exercice antérieur.

4.2 Critères

Le projet doit s'inscrire dans l'un des 3 axes du programme. Indépendamment de l'axe dans lequel ce dernier s'inscrit, des critères d'évaluation d'ordre général s'appliquent :

- Le projet s'inscrit-il dans la dynamique de développement régional en matière de mobilité ?
- Le projet s'inscrit-il dans la politique publique cantonale de mobilité et/ou du projet de territoire du Grand Genève ?
- Le projet a-t-il fait l'objet d'un travail partenarial avec d'autres entités telles que les communes, le canton, les transporteurs ?
- Le maître d'ouvrage du projet a-t-il déjà déterminé / obtenu des budgets pour le financement de ces fonds propres ?
- Le maître d'ouvrage du projet a-t-il déjà déterminé / obtenu l'accord de fonds tiers pour le financement du projet ?

4.2.1 Axe 1 : exploitation

➔ Objectif : rendre toujours plus attractive l'offre en transports publics et répondre aux besoins de la population

Il est prévu de financer des expérimentations de courses supplémentaires sur les lignes de bus régionales dans le but d'offrir, d'une part, de meilleures cadences (30 minutes toute la journée, voire 15 minutes aux heures de pointe selon la fréquentation de la ligne), de meilleures dessertes en nocturne ou les week-ends et d'expérimenter des dessertes complémentaires du territoire. D'autre part, il est aussi envisagé de soutenir le développement d'une solution de transport à la demande en réponse aux besoins de déplacements de loisirs et locaux (au sein de la même sous-région ou entre deux sous-régions sans avoir un transbordement dans une gare régionale).

Critères spécifiques à l'axe 1, exploitation :

- A. Mesures d'expérimentation pour la mise en place de courses supplémentaires sur les lignes de bus régionales et la création de nouvelles lignes de transport public régional**

- Les expérimentations sont engagées sur une **période de 2 ans** avec un financement du fonds régional de mobilité à **une hauteur maximale de 100%**, en adéquation avec le calendrier des périodes budgétaires biennuelles du Trafic Régional de Voyageurs (TRV), détaillées dans le tableau ci-dessous :

| Période biennale TRV | Date à respecter pour demander l'intégration de nouvelles courses supplémentaires |
|-----------------------------|--|
| 2025-2026 | 31 octobre 2023 |
| 2027-2028 | 31 octobre 2025 |
| 2029-2030 | 31 octobre 2027 |
| 2031-2032 | 31 octobre 2028 |
| 2032-2033 | 31 octobre 2030 |

- Les expérimentations liées à la mise en place de courses supplémentaires sur une ligne de transport public régionale ou la création d'une nouvelle ligne de transport régional sont engagées à condition que :
 - Le taux de couverture des charges de la ligne atteigne le seuil minimal imposé par l'Office Fédéral des Transports (OFT) : 10% jusqu'à un nombre de 18 paires de courses/jour et 20% pour un nombre supérieur à 18 paires de courses/jour.
 - Le critère adéquation offre-demande édicté par l'OFT dans le cadre du TRV soit respecté. Ainsi, la Confédération établit le nombre de paires de courses par jour (l'offre) agréées par le TRV sur la base de la fréquentation observée sur le tronçon déterminant, à savoir le tronçon le plus chargé situé à plus d'1,5 km de la gare (la demande).
- Il s'agit donc de développer des expérimentations qui permettent de maximiser les chances d'atteindre un objectif réaliste en matière de fréquentation sur la période donnée, dans la perspective d'une reprise des courses au titre du TRV.
- Toute expérimentation engagée s'accompagne d'efforts de communication/sensibilisation spécifiques en collaboration avec les communes concernées et les transporteurs.
 - a. Scénarios selon les résultats de fréquentation
 - Scénario 1 : La ligne atteint les objectifs de fréquentation fixés par l'OFT. La reprise d'une ou plusieurs paires de courses dans le mécanisme TRV peut être demandée au Canton.
 - Scénario 2 : La ligne n'atteint pas, ou seulement partiellement, les objectifs. Dans ce cas, le prolongement du financement des expérimentations par le fonds régional de mobilité sur une **nouvelle période de transition de deux ans est possible**. La contribution du fonds de mobilité s'établira ainsi :
 - **3^e année : 50% de cofinancement.**
 - **4^e année : 25% de cofinancement.**

Lorsque la contribution du fonds régional de mobilité ne finance pas la totalité du coût des expérimentations, le solde doit être supporté par les communes desservies.

Au terme des deux ans de phase de transition, la contribution du fonds régional de mobilité s'arrêtera et les communes devront se déterminer sur la poursuite ou la suppression des courses expérimentales. En cas de poursuite, les communes s'engageront à financer 100% du coût.

b. Modalités de financement des courses supplémentaires sur les lignes de bus régionales

A chaque période biannuelle, une convention de financement est établie par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), en concertation avec les transporteurs publics et la Région de Nyon. Sur cette base, et dans les cas où la contribution du fonds régional de mobilité ne financerait pas la totalité des expérimentations, la Région de Nyon établit une convention avec les communes partenaires qui règle la répartition financière avec chacune d'entre elles. Dans ce cadre, afin de faciliter les démarches administratives et financières, les transporteurs refacturent trimestriellement le coût des courses expérimentales à la Région. La Région paye ces factures sur le fonds mobilité, sur les comptes des préavis dédiés. Une refacturation finale est ensuite effectuée par la Région en fin d'année aux communes.

Lorsque la contribution du fonds régional s'arrête, les conventions qui auront été passées entre la Région de Nyon et les communes s'éteindront. Dans le cas où les communes souhaiteraient continuer à financer 100% des courses expérimentales, un contrat sera directement établi entre ces dernières et le transporteur afin de régler la répartition financière.

B. Développement d'un projet de transport à la demande en faveur des mobilités pendulaires ou de loisirs

Dans le cadre de la 1^{re} génération de fonds TP, le développement des lignes de bus régionales s'est concentré sur le rabattement des flux vers les 4 gares régionales du district : Coppet, Nyon, Gland et Rolle. Or, les besoins en déplacement des habitants de la Région sur des lignes davantage « transversales » sont également prégnants. En effet, il n'existe pas de liaisons en transport public permettant des rabattements vers les gares du NStCM, à des fins de mobilité pendulaire ou touristique ; de nombreuses activités de loisirs se pratiquent souvent sur des communes de proximité avec lesquelles il n'y a pas de lien en transport public. Pour autant, la mise en place d'une ligne fixe et régulière ne répond pas toujours aux besoins identifiés et la recherche d'une solution plus flexible pour ce type de besoins s'avère davantage pertinente dans un premier temps.

Ainsi, ce fonds permet d'accompagner le financement d'études de faisabilité et la mise en œuvre des meilleures solutions en matière de projet de transport à la demande, en fonction des besoins identifiés. Dans le cadre de la mise en exploitation de nouvelles liaisons de transport à la demande, **un financement du fonds régional de mobilité pourra être sollicité à une hauteur maximale de 100% sur une période de 2 ans**. A la faveur d'un bilan positif permettant de mettre en exergue la pertinence du projet et l'atteinte d'un taux de fréquentation en adéquation avec les objectifs initiaux, un cofinancement complémentaire du fonds régional de mobilité pourra être activé **sur une nouvelle période de 2 ans** selon les modalités suivantes :

- 3^e année : 50% de cofinancement.
- 4^e année : 25% de cofinancement.

Lorsque la contribution du fonds régional de mobilité ne finance pas la totalité du coût du transport à la demande, le solde doit être supporté par les communes desservies.

Au terme des deux ans de phase de transition, la contribution du fonds régional de mobilité s'arrêtera et les communes devront se déterminer sur la poursuite ou la suppression du

transport à la demande. En cas de poursuite, les communes s'engageront à financer 100% du coût.

4.2.2 Axe 2 : marketing

- ➔ Objectif : développer de nouvelles mesures informatives et incitatives afin d'encourager le report modal de la population, des visiteurs et des employé(e)s des entreprises de la région

Le plan de marketing du nouveau programme transports publics se décompose suivant trois axes similaires à ceux développées dans le cadre du 1^{er} fonds TP. D'une part, des mesures informatives sont produites pour communiquer sur les offres de transport existantes ou leurs évolutions auprès de tous les publics, diffusées via de multiples canaux (sites internet, réseaux sociaux, supports imprimés, etc.) Ces mesures sont aussi transmises et détaillées aux communes pour faciliter la diffusion des informations. Ensuite, des mesures incitatives sont mises en place pour encourager l'usage des transports publics et de la mobilité active pour tous types de déplacement (loisirs, pendulaires, achats, etc.) Ces actions visent un changement de comportement dans la durée. Enfin, le soutien auprès des communes et des entreprises pour le développement des plans de mobilité interentreprises est poursuivi.

4.2.3 Axe 3 : innovation

- ➔ Objectif : soutenir la transition écologique de la mobilité en accompagnant techniquement et financièrement les initiatives portées par les communes ou les transporteurs

Le principal enjeu de la prochaine décennie sera de réduire l'impact écologique de la mobilité privée et publique. La quasi-totalité des bus qui circulent actuellement dans le district sont alimentés par de l'énergie fossile. Les transporteurs publics mènent des réflexions pour effectuer une transition de leur flotte vers des véhicules hybrides, voire 100% électriques. Ces évolutions nécessitent d'importants moyens financiers et l'engagement des autorités publiques à ce titre apparaît aujourd'hui indispensable. De nouveaux types de véhicules sont aussi testés à l'heure actuelle et il s'agira d'accompagner les communes qui souhaiteraient réaliser des expérimentations sur leur territoire, avec l'objectif de diffuser les tests concluants à d'autres communes pour répondre à des besoins de déplacement intercommunaux. Selon les opportunités, le programme pourra aussi accompagner les communes qui le souhaitent afin d'étudier la mise en place d'une stratégie régionale d'implantation de système de recharges électriques des véhicules privés et publics (étude par sous-région ou étude régionale complète).

Critères spécifiques à l'axe 3, innovation :

A. Décarbonation de la flotte des bus de transports publics

La décarbonation des flottes de bus de transports publics constitue un volet important du panel de mesures du plan climat vaudois pour atteindre des objectifs de réduction de -60% des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici à 2030 et de neutralité carbone d'ici 2050. Les besoins en financement sont conséquents et la participation de la Région à cette action ne peut s'effectuer que de manière mesurée, au regard des disponibilités financières dédiées au sein de cet axe.

Ainsi, à l’instar des modalités régissant l’obtention de contributions fédérales relatives au financement de la décarbonation du transport urbain vers de l’électrique, il est proposé les principes de calcul suivants :

| | |
|---|--|
| | Coût du matériel roulant d’un bus fonctionnant avec une énergie moins émissive en CO ₂ (électrique, hydrogène, ...) |
| - | Coût du matériel roulant d’un bus diesel traditionnel |
| + | Coûts des infrastructures nouvelles (stations de recharge et autres installations indispensables, hors dépôt) |
| = | Montant de l’assiette de dépenses éligibles |

- Sur cette base, et après déduction des fonds tiers obtenus sur le projet (Confédération, Canton de Vaud, etc.), la participation via le nouveau fonds régional de mobilité sera au maximum de 25%. Pour ce type de soutien, la Région sollicitera une expertise externe afin de vérifier les coûts annoncés par les transporteurs.

B. Stratégie régionale pour le déploiement d’infrastructures de recharges publiques

Parmi les mesures permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre, la décarbonation des véhicules individuels et le déploiement de bornes de recharge électriques constitue un enjeu majeur. Toutefois, pour des raisons de disponibilité financière, la Région ne financera pas, à ce stade, les infrastructures de recharges publiques. Le fonds de mobilité soutiendra plutôt des études visant à définir une stratégie régionale d’implantation de ces dernières.

C. Expérimentations de solutions de mobilité innovantes, en faveur de la transition écologique

En complémentarité des lignes de transports publics traditionnelles, la recherche de solutions de mobilité en transport collectif via de nouveaux types de véhicules plus modulables, plus flexibles, adaptables à des configurations de desserte plus locales, en interne à une commune ou entre plusieurs communes et en faveur de la transition écologique pourra faire l’objet d’un accompagnement financier du fonds régional de mobilité. Dans ce cadre, il s’agira de **soutenir uniquement la phase d’expérimentation**, préalable à une mise en œuvre d’un système pérenne. La participation via le nouveau fonds régional sera au maximum de 25%. Les critères d’évaluation spécifique à cette action seront les suivants :

- Caractère innovant et valeur ajoutée du projet
- Viabilité du projet
- Critères d’éco-conditionnalité du projet

4.2.4 Accompagnement opérationnel

Dans le cadre du 1^{er} programme de réorganisation des transports publics lancé en 2010, la Région de Nyon s’est structurée et s’est dotée de compétences techniques afin d’assurer le pilotage administratif et financier du programme et suivre la réalisation des mesures d’aménagement, d’exploitation et de marketing, en partenariat avec les communes partenaires, le Canton de Vaud et les transporteurs. Le nouveau fonds régional de mobilité va permettre de poursuivre l’ensemble des efforts engagés pour développer et renforcer l’offre de transports

publics. Afin de piloter ce 2^e programme de mesures et accompagner la mise en œuvre des projets qui seront cofinancés dans le cadre du nouveau fonds régional de mobilité, il est nécessaire de poursuivre le financement de l'accompagnement opérationnel.

Article 5. Gouvernance

La mise en place d'une gouvernance claire et dynamique pour chacun des partenaires est également une des clés de la réussite de ce nouveau programme.

Au quotidien, la Région de Nyon a la charge de la gestion du programme au service des communes, des transporteurs et du Canton de Vaud. Elle apporte des conseils techniques auprès des partenaires, assure la mise en œuvre des mesures détaillées dans les trois axes de travail et a la charge du suivi financier du programme.

Au cours de la période 2024-2034, la Région s'engage à produire deux rapports intermédiaires de bilan (de mise en œuvre et financier) et perspectives, ainsi qu'un rapport final.

Commissions permanente et consultative

Une commission permanente, la Commission de mobilité (CoMob) réunissant des délégués issus du Conseil intercommunal, analyse chacun des préavis déposés en lien avec le fonds.

Une commission consultative, réunissant des représentants des sous-régions, les transporteurs de la Région, des experts en matière d'innovation pourra également être créée et se réunir au moins une fois par an, à la demande du Comité de direction. La commission consultative aura pour rôle d'échanger sur les opportunités d'innovation et le déploiement de futurs projets participant au développement de solutions en matière de mobilité collective et innovante.

Article 6. Ampleur et bases de calcul de la contribution financière

Le montant total de la contribution financière et les dispositions d'octroi tiennent compte du coût total du projet, des disponibilités du fonds, du respect des critères énumérés dans l'article 4, des contributions financières de tiers. Les financements accordés sont calculés sur la base de dépenses TTC, le montant maximum attribué est définitif, non révisable à la hausse et calculé au prorata des dépenses réelles. Le Comité de direction de la Région de Nyon soumettra un préavis au Conseil intercommunal, en vue du financement de chaque mesure. Le Comité de direction pourra néanmoins valider le financement de certaines mesures d'accompagnement dans le cadre de ses compétences financières. Il en informera le Conseil intercommunal systématiquement.

Article 7. Procédure d'examen de la demande

Pour les porteurs de projet autres que la Région de Nyon, et sauf cas particulier et justifié, le dépôt du dossier doit être préalable au commencement de la réalisation de l'opération. Les demandes de contribution financière sont adressées par courrier au Secrétariat de la Région de Nyon.

Article 8. Communication de la décision

La communication de la décision d'attribution est effectuée par une lettre d'octroi.
L'établissement d'une convention est obligatoire dès lors qu'un financement régional est supérieur ou égal à CHF 30'000.

Article 9. Modalités de mise en œuvre

Pour les porteurs de projet autres que la Région, les modalités de mise en œuvre des soutiens du fonds régional de mobilité sont décrites en annexe 2 :

- Pièces justificatives
- Modalités de versement des soutiens
- Obligations du bénéficiaire
- Communication
- Durée de validité
- Contrôle
- Perte du droit au soutien et reversement

Article 10. Litige

Le porteur de projet qui dépose un dossier s'engage à accepter les conditions de la présente directive de financement.

Les parties s'efforcent de régler à l'amiable et dans les meilleurs délais les différends qui pourraient survenir. Dans le cas d'un litige, le for juridique exclusif est à Nyon.

Adopté par le Comité de direction dans sa séance du 27 février 2025.

Annexe 1

Liste des communes participant au Fonds Régional de Mobilité

| Communes | Population au 31.12.2022 | Participation Fonds Régional de Mobilité/an en CHF | Participation Fonds Régional de Mobilité/10 ans en CHF |
|--------------------|--------------------------|--|--|
| Arnex-sur-Nyon | 240 | 2160 | 21600 |
| Arzier-Le Muids | 2 954 | 26586 | 265860 |
| Begnins | 1 938 | 17442 | 174420 |
| Bogis-Bossey | 923 | 8307 | 83070 |
| Borex | 1 131 | 10179 | 101790 |
| Bursinel | 503 | 4527 | 45270 |
| Bursins | 766 | 6894 | 68940 |
| Burtigny | 414 | 3726 | 37260 |
| Chavannes-de-Bogis | 1 314 | 11826 | 118260 |
| Chavannes-des-Bois | 1 019 | 9171 | 91710 |
| Chésérèx | 1 251 | 11259 | 112590 |
| Coinsins | 499 | 4491 | 44910 |
| Commugny | 2 983 | 26847 | 268470 |
| Coppet | 3 184 | 28656 | 286560 |
| Crans | 2 357 | 21213 | 212130 |
| Crassier | 1 233 | 11097 | 110970 |
| Dully | 631 | 5679 | 56790 |
| Eysins | 1 768 | 15912 | 159120 |
| Founèx | 3 763 | 33867 | 338670 |
| Genolier | 2 026 | 18234 | 182340 |
| Gilly | 1 446 | 13014 | 130140 |
| Gingins | 1 270 | 11430 | 114300 |
| Givrins | 1 024 | 9216 | 92160 |
| Gland | 13 686 | 123174 | 1231740 |
| Grens | 400 | 3600 | 36000 |
| Longirod | 541 | 4869 | 48690 |
| Luins | 618 | 5562 | 55620 |
| Marchissy | 499 | 4491 | 44910 |

| | | | |
|----------------|---------------|----------------|------------------|
| Mies | 2 226 | 20034 | 200340 |
| Mont-sur-Rolle | 2 759 | 24831 | 248310 |
| Nyon | 22 461 | 202149 | 2021490 |
| Perroy | 1 542 | 13878 | 138780 |
| La Rippe | 1 197 | 10773 | 107730 |
| Rolle | 6 321 | 56889 | 568890 |
| Saint-Cergue | 2 786 | 25074 | 250740 |
| Saint-George | 1 069 | 9621 | 96210 |
| Signy-Avenex | 583 | 5247 | 52470 |
| Tannay | 1 720 | 15480 | 154800 |
| Tartegnin | 249 | 2241 | 22410 |
| Trélex | 1 427 | 12843 | 128430 |
| Le Vaud | 1 411 | 12699 | 126990 |
| Vich | 1 160 | 10440 | 104400 |
| Vinzel | 378 | 3402 | 34020 |
| Céligny | 845 | 7605 | 76050 |
| Total | 98 515 | 886 635 | 8 866 350 |

Annexe 2

Modalités de mise en œuvre des soutiens FRM

1. Pièces justificatives

Le bénéficiaire doit justifier de la réalisation du projet et de sa conformité avec la décision d'attribution.

Le bénéficiaire doit produire la copie des factures acquittées ou un relevé détaillé des factures ou charges supportées, visé par la personne habilitée (responsable de la structure, réviseur comptable). Les pièces justificatives pourront être demandées au besoin.

Si la décision d'attribution comporte des réserves particulières, celles-ci devront être levées par le bénéficiaire avant la demande du premier versement ou, selon le cas, avant le versement du solde.

2. Modalités de versement du soutien

Les modalités de versement sont les suivantes (hors expérimentations) :

- Une avance de 20% maximum peut être versée.
- Les éventuels acomptes ne peuvent être inférieurs à 20% du soutien, et seront versés sur justificatifs.
- Le solde ne peut être inférieur à 20%.

Pour percevoir l'intégralité d'un soutien du fonds régional de mobilité, les dépenses réalisées doivent être au minimum égales à la dépense fixée initialement. Si les dépenses réalisées n'atteignent pas la dépense éligible, le versement est alors calculé au prorata des dépenses réelles.

3. Obligation d'informer

Quel que soit son statut, le demandeur informera la Région des demandes de soutien déposées simultanément et des octrois déjà obtenus auprès d'organismes publics ou privés.

La libération de la contribution financière n'est autorisée que lorsque le bénéficiaire présente à la Région de Nyon un plan de financement maîtrisé démontrant la capacité d'atteindre les objectifs.

4. Obligations du bénéficiaire

- a. Le bénéficiaire est tenu d'utiliser le financement régional conformément au projet déposé et/ou à la convention signée par les deux parties.

- b. Il s'engage à utiliser le soutien exclusivement à la réalisation de l'objet qui a motivé la décision d'attribution. Lorsque le projet connaît une importante réorientation, une nouvelle demande peut être déposée.
- c. Le bénéficiaire ne peut redistribuer tout ou partie de l'aide régionale au profit d'un autre organisme.
- d. Le bénéficiaire doit renseigner la Région sur l'avancement des travaux si elle le demande et l'informer sans délai de toute modification du projet initial.
- e. Dans le cas d'un soutien à la décarbonation des flottes de bus, le bénéficiaire s'engage à assurer l'exploitation de son nouveau matériel roulant pendant une durée minimum de 5 ans.

5. Communication

Le bénéficiaire est tenu de faire mention du financement de la Région de Nyon dans ses supports de communication y compris sur d'éventuels panneaux de chantiers.

Le bénéficiaire d'un financement régional s'engage à prendre contact avec la Région de Nyon systématiquement et préalablement à toute organisation de cérémonies protocolaires afin d'en préciser les modalités pratiques (cartons d'invitation, discours, etc.) et pour se concerter en vue d'une éventuelle prise de parole de la Région. Il veillera à appliquer les dispositions prévues dans le protocole de communication de la Région de Nyon.

6. Durée de validité

L'opération soutenue devra être démarrée dans un délai de deux ans. Un délai spécifique, adapté au calendrier de l'opération, peut être prévu. Ce délai s'apprécie à compter de la date de la lettre d'octroi ou de la signature de la convention. Son terme met fin à la durée de validité de l'aide.

Le bénéficiaire disposera d'un délai supplémentaire de six mois pour produire sa demande de paiement du solde accompagnée des pièces justificatives.

Néanmoins, la Région de Nyon pourra accorder une prorogation par décision du Comité de direction, qui fera ensuite l'objet d'un courrier d'information au bénéficiaire ou d'un avenant si l'opération a fait l'objet d'un conventionnement. Dans ce cas, le bénéficiaire devra en faire la demande et justifier, avant expiration du délai initial, de la complexité du projet ou de circonstances particulières ne résultant pas de son fait et à condition que le projet ne soit pas dénaturé.

7. Contrôle

Le contrôle de l'utilisation des financements est effectué au vu des justificatifs produits au moment des demandes de versement. La Région de Nyon est habilitée à procéder à toute autre forme de contrôle, notamment sur place si l'opération le nécessite, avant et après le versement du soutien.

8. Perte du droit au soutien et reversement

Le bénéficiaire est tenu de restituer totalement ou partiellement les avances et acomptes qui lui ont été versés dans les cas suivants :

- a. En cas d'utilisation différente, apparue au moment du contrôle, de celle qui avait motivé la décision d'octroi.
- b. En cas d'inexécution partielle ou totale des conditions liées à l'octroi du financement.
- c. S'il apparaît que le bénéficiaire n'a pas suffisamment ou pas du tout mis à exécution des éléments du projet qui ont été déterminants pour l'attribution du financement.
- d. En cas de déclarations fausses ou incomplètes du bénéficiaire pour obtenir le financement, que ce soit au moment de la demande ou lors de l'exécution.
- e. En cas de non-respect des règles de communication de la Région.
- f. Dans le cas où l'exploitation d'un nouveau matériel roulant n'est pas assurée pendant une durée de 5 ans au minimum.