



Berne, le 26 mars 2024

Appel à projets pour la construction de hubs de recharge rapide le long des routes nationales : 1^{re} session de questions

Questions-réponses

Numéro de document : ASTRA-D-62D73401/1198

1 Information concernant le lot 2

La parcelle n° 733 située à Luzein (cf. page 21 des fiches d'information relatives aux parcelles) est retirée du lot 2, car elle a déjà été réservée dans le cadre de l'appel à projets précédent. Étant donné qu'aucune autre parcelle ne peut être mise à disposition en remplacement et afin que les lots demeurent identiques, les deux variantes Matzingen (a) et Wängi (b) (cf. page 15) ou Grandson (a) et (b) (cf. page 18) du lot 2 pourront être combinées afin de réaliser un hub de recharge rapide.

2 Réponses aux questions

2.1 Généralités

Question	Réponse
Outre les exigences indiquées en ce qui concerne la police de caractères et le nombre maximal de pages, un formulaire spécifique est-il prescrit pour le dépôt du dossier de demande ?	<i>Il n'existe pas de modèle à utiliser.</i>
Outre la police de caractères Arial 10, faut-il utiliser un modèle de l'OFROU pour le dossier de demande ?	<i>Voir la réponse à la question précédente.</i>
Les 20 pages peuvent-elles complétées par des annexes et si oui, ces dernières seront-elles prises en considération dans l'évaluation ?	<i>Il est autorisé de compléter les pages du concept par des annexes, mais celles-ci ne seront pas prises en considération dans l'évaluation.</i>
Est-ce que les 20 pages pour le dossier visées au chap. 6.1 excluent les documents relatifs à la liste de contrôle (annexe 2) ainsi que les annexes techniques ?	<i>La limite des 20 pages s'applique uniquement aux exigences définies pour le concept au chap. 6. Les autres documents à fournir, tels que les preuves d'aptitude ou la liste de contrôle (cf. annexe 2) ne comptent pas dans cette limite.</i>
Après l'interruption du dernier appel à projets pour la construction de hubs de recharge rapide, des sites ou des réservations de site ont-ils déjà été attribués ou le présent appel d'offres porte-t-il sur la totalité des sites proposés par l'OFROU ?	<i>Lors du dernier appel à projets pour la construction de hubs de recharge rapide, l'OFROU a appliqué le principe du « premier arrivé, premier servi » et les entreprises intéressées ont pu déposer des demandes de</i>



	<i>réserve de sites dans le périmètre des routes nationales. Jusqu'ici, quelque 50 parcelles ont été réservées. Celles-ci ne font pas partie de l'appel à projets actuel.</i>
À quel moment environ les résultats pour les différents lots seront-ils annoncés ?	<i>Il est prévu de communiquer l'attribution des lots à la fin de l'été.</i>
Une étude de préféabilité a-t-elle été réalisée sur la possibilité de modifier la viabilité et la structure du sol sur les aires sélectionnées ? Les éventuelles demandes à cet égard auprès des autorités compétentes incombent-elles à l'exploitant ou à l'OFROU ?	<i>La réalisation d'une analyse de la nature du sol incombe à l'exploitant. L'OFROU n'a effectué aucune analyse spécifique liée aux sites.</i>

2.2 Fiches d'information

Question	Réponse
Manque de place : comment l'OFROU prévoit-il d'assurer la desserte des parcelles qui sont entourées de sorties/bretelles d'autoroute, en particulier s'il n'est pas possible d'aménager une voie de décélération adaptée ?	<i>La desserte routière des parcelles est du ressort de l'exploitant. L'accès aux hubs de recharge rapide ne peut se faire qu'à partir du réseau routier secondaire et doit être compatible avec la circulation. À cet égard, la compatibilité avec la route nationale et son intérêt est primordiale : la sécurité, l'exploitation et l'entretien de la route nationale doivent être garantis en permanence (cf. ch. 2.7 des conditions de participation).</i>
Les parcelles de l'OFROU peuvent-elles être accessibles via des sorties d'autoroute, même si la réglementation indique que la desserte ne peut se faire qu'à partir du réseau routier secondaire (pas d'autoroutes) ?	<i>Non, les parcelles ne peuvent pas être desservies par des sorties d'autoroute.</i>
Les surfaces marquées sur les parcelles (dans l'annexe 4) sont-elles représentées de manière très précise et doivent-elles être strictement respectées pour la construction des hubs de recharge ? Ou est-il possible de disposer aussi des surfaces éventuellement attenantes telles que des espaces verts situés à côté d'un giratoire pour une meilleure accessibilité dans les deux sens de circulation ?	<i>Les surfaces marquées en jaune dans l'annexe 4 (fiches d'information relatives aux parcelles) sont des parcelles appartenant à la Confédération. L'étude d'éventuelles possibilités d'utilisation de surfaces attenantes relève de l'exploitant.</i>
D'après l'appel d'offres, seules les surfaces marquées en jaune sont mises à disposition et celles-ci peuvent être desservies uniquement par le réseau routier secondaire. Dans le lot 3/Ried-Brigue, une surface située en dehors de la surface jaune est pourtant marquée en rouge. Des surfaces situées en dehors de la surface jaune sont-elles également disponibles sur d'autres sites ? Comment ces surfaces peuvent-elles être identifiées de façon efficace ?	<i>Les surfaces marquées en jaune dans l'annexe 4 (fiches d'information relatives aux parcelles) sont des parcelles appartenant à la Confédération. L'étude d'éventuelles possibilités d'utilisation de surfaces attenantes relève de l'exploitant. L'infrastructure de géodonnées de la Confédération (https://map.geo.admin.ch) peut aider à recueillir des informations sur les parcelles attenantes. Sous la rubrique « Cartes affichées », il est possible de chercher d'autres cartes. En indiquant « Disponibilité du cadastre RDPPF » et en ajoutant la carte correspondante, il est possible de sélectionner certaines parcelles.</i>

	<p><i>L'information objet qui s'affiche après la sélection d'une parcelle fournit des indications telles que l'extrait RDPPF (PDF). Pour de plus amples informations, les exploitants s'adresseront aux offices cantonaux compétents.</i></p> <p><i>Il est également possible de lancer directement le moteur de recherche en saisissant « cadastre RDPPF [nom du canton] ». Une fois arrivés à la page contenant la carte cantonale, vous pouvez soit saisir le numéro de parcelle dans le champ de recherche, soit cliquer sur la surface désirée après avoir zoomé sur celle-ci. Vous obtiendrez ainsi des renseignements sur le propriétaire de la surface ainsi que ses coordonnées. Vous pouvez aussi prendre contact directement avec le canton concerné pour obtenir des informations sur la surface qui vous intéresse.</i></p>
<p>Les surfaces disponibles sur les parcelles sont extrêmement restreintes pour la construction de places de stationnement et de hubs de recharge. Dans la plupart des cas, les surfaces marquées sont délimitées principalement par l'autoroute, les sorties et parfois par des espaces verts entre l'autoroute et les sorties. Les surfaces marquées sur les parcelles dans l'annexe 4 sont-elles fixées de manière précise et doivent-elles être respectées à la lettre pour la construction des hubs de recharge ? Ou est-il possible de disposer aussi des surfaces éventuellement attenantes telles que des espaces verts situés à côté d'un giratoire pour une meilleure accessibilité dans les deux sens de circulation ?</p>	<p><i>Voir la réponse à la question précédente.</i></p>
<p>L'OFROU a la volonté de créer de nouveaux hubs de recharge dans le but de compléter les infrastructures de recharge rapide déjà installées ou prévues sur les aires de ravitaillement et de repos. Or, ces hubs de recharge ne pourront pas être connectés directement depuis l'autoroute mais seulement depuis un axe secondaire. Selon notre compréhension, les sites proposés sont proches de ou sur un accès autoroutier et ne possèdent donc pas l'avantage du monopole local des aires de ravitaillement et de repos. Quel serait l'avantage de construire des hubs sur les parcelles proposées vis-à-vis d'une autre parcelle (privée) proche de l'accès autoroutier qui dispose déjà d'un accès, de places de parc, d'une connexion au grid et potentiellement même d'autres points d'attraction (shop, restaurant etc.) ?</p>	<p><i>Compte tenu de leur situation, les parcelles de la Confédération pourront potentiellement répondre tant aux besoins de recharge des automobilistes circulant sur les routes nationales qu'aux besoins de recharge régionaux (par ex. dans l'espace urbain). D'autres sites (privés) pourront naturellement aussi jouer ce rôle à proximité des routes nationales.</i></p>
<p>Est-il exact que tous les sites de la filiale 1 de l'OFROU sont concernés par la restriction « Programme de biodiversité et surfaces de</p>	<p><i>Oui.</i></p>

compensation écologique sur le domaine des routes nationales » ?	
Est-il véritablement possible de réaliser un hub de recharge rapide sur des parcelles concernées par la remarque « Programme de biodiversité et surfaces de compensation écologique sur le domaine des routes nationales », dans la mesure où celui-ci empiètera forcément sur les espaces verts/boisés ? Existe-t-il des prescriptions ou des instructions spécifiques pour la construction d'infrastructures sur des surfaces de ce type ?	<i>Il convient d'examiner au cas par cas quelles prescriptions spécifiques s'appliquent aux différentes parcelles. La possibilité de réaliser tel ou tel projet dépend notamment des permis de construire cantonaux. L'OFROU s'emploie à faciliter la mise en œuvre du plus grand nombre de projets possible.</i>
A-t-on déjà contrôlé la présence de câbles de moyenne tension à proximité des surfaces indiquées ? Si oui, pourriez-vous nous fournir de plus amples informations à ce sujet ?	<i>Non.</i>
Pourquoi et selon quelle méthodologie/quels critères ces parcelles ont-elles été identifiées ?	<i>Les critères suivants ont été appliqués : répartition géographique, surface disponible, trafic journalier moyen (TJM), distance jusqu'au prochain site de recharge rapide le long des routes nationales (aires de ravitaillement, aires de repos, conventions de réservation existantes pour des hubs de recharge rapide), aspects qualitatifs, réserves des filiales compétentes de l'OFROU.</i>
Dans les fiches d'information, plus de 11 sites sont prévus pour chaque lot. Les variantes A et B comptent-elles comme un site ?	<i>Les variantes (a) et (b) comptent chacune comme un site. L'exploitant peut utiliser la variante la mieux adaptée pour la réalisation d'un hub de recharge rapide. L'utilisation des deux variantes sur un seul site n'est pas prévue pour des raisons d'égalité de traitement.</i>

2.3 Conditions de participation

Question	Réponse
Selon le ch. 6.2.1, T1, le nombre de places de recharge doit être régulièrement adapté aux besoins du marché afin de garantir la scalabilité en cas d'augmentation de la demande. Par qui, sur quelle base et sous quelle forme l'extension est-elle décidée ? Comment le requérant sera-t-il associé au processus d'adaptation ?	<i>La procédure prévue pour la mise en place de places de recharge supplémentaires par espace de stationnement (scalabilité en cas d'augmentation de la demande) doit être présentée dans le concept par le requérant.</i>
Selon les dispositions applicables aux hubs de recharge rapide, est-il permis d'installer, sur les aires de repos, des distributeurs automatiques non mobiles d'entreprises suisses connues, solidement placés sur le sol ? Peut-on également installer des conteneurs de vente plus volumineux qui ne seront pas fixés au sol et n'auront pas d'essieux propres, mais qui pourront être retirés dans un délai approprié ? À cet égard envisage-t-on de proposer aux utilisateurs des hubs de recharge rapide une offre la plus adaptée	<i>Oui, l'installation de distributeurs de ce type est en principe autorisée. Il s'agit en l'occurrence de constructions mobilières pouvant être démontées en 48 heures. Dans tous les cas, une autorisation doit être demandée à l'OFROU.</i>

possible, comme cela est indiqué dans les conditions de participation au ch. 6.2.2 (« Ils doivent être conçus de manière à offrir une halte agréable aux utilisateurs. ») ?	
Les toilettes sont-elles aussi soumises aux dispositions mentionnées ? En règle générale, les conducteurs de véhicules électriques ont besoin d'électricité, d'un accès à des toilettes et de possibilités de restauration. Les places de recharge dépourvues de toilettes sont considérées comme non idéales.	<i>Les toilettes sont soumises aux dispositions mentionnées. Elles constituent toutefois une exception dans la mesure où les installations sanitaires peuvent aussi être des constructions fixes.</i>
Considère-t-on qu'une installation sanitaire qui doit être raccordée au réseau d'eau potable, disposer d'un tout-à-l'égout et être construite sur une fondation en béton coulé sur place n'est pas fixée au sol, ou y a-t-il une certaine marge de manœuvre en la matière ? Un distributeur automatique de snacks, également ancré au sol pour parer le vandalisme et raccordé à l'électricité ainsi qu'à l'eau courante doit-il satisfaire aux mêmes exigences ?	<i>Seules sont autorisées les constructions mobilières, c'est-à-dire les installations de restauration mobiles (par ex. conteneurs, étals ou véhicules/remorques enregistrés et immatriculés de marchands ambulants) qui ne sont pas fixées au sol (art. 7, al. 5, ORN). Les installations de restauration doivent pouvoir être enlevées à tout moment dans un délai de 48 heures. Une fois l'autorisation octroyée, les modifications structurelles des installations de restauration mobiles (sous forme de porches, par ex. des installations en bois) ne sont admises qu'avec l'approbation écrite de l'OFROU. Les unités territoriales assurent la fonction de contrôle sur place pour l'OFROU et avertissent ce dernier en cas d'infraction. Exception : les toilettes peuvent être des installations fixes (y c. fondation en béton et raccordements).</i>
Sont autorisées uniquement les toilettes mobiles ou également les installations sanitaires fixes ?	<i>Voir la réponse à la question précédente.</i>
Quelles installations annexes est-on autorisé à fixer au sol ?	<i>Voir la réponse à la question précédente.</i>
Seules sont autorisées les installations de restauration mobiles. Il est uniquement spécifié que celles-ci ne peuvent pas être fixées au sol. Y a-t-il d'autres critères tels que le délai dans lequel une installation de restauration doit être montée et surtout démontée ?	<i>Les installations de restauration doivent pouvoir être enlevées à tout moment dans un délai de 48 heures. Pour les autres critères, il est possible d'appliquer par analogie les instructions de l'OFROU <u>ASTRA 71001 Installations de ravitaillement et de restauration sur les aires de repos (2021 V3.00) (PDF, 360 kB, 04.03.2021)</u></i>
Les distributeurs automatiques peuvent-ils être installés à un endroit défini et y demeurer ?	<i>Seuls sont admis les emplacements sur un terrain stabilisé (par ex. revêtement ou dalles à gazon). Si une autorisation en ce sens a été délivrée, les installations peuvent en principe être laissées sur place.</i>
Pour le dépôt de la demande, est-il nécessaire de remettre une étude de faisabilité par site (agencement, nombre de places de recharge, etc.) ou les critères d'évaluation mentionnés au ch. 6.3 suffisent-ils ?	<i>Au stade du concept, il n'est pas nécessaire de remettre des études de faisabilité ou des plans pour les parcelles/sites. L'agencement prévu pour les hubs de recharge rapide ainsi que d'autres aspects concernant les travaux ou l'équipement technique ne doivent être décrits que de manière générale. Les dossiers de projets individuels concernant les différentes parcelles</i>

	<i>devront être fournis uniquement après l'attribution des lots, dans un délai de trois ans (cf. ch. 6.1).</i>
Est-il judicieux pour l'évaluation des dossiers de définir un agencement et des plans pour les sites ? Quel doit-être le degré de précision des plans pour l'aménagement des sites ?	<i>Voir la réponse à la question précédente.</i>
Comment le ch. 6.3.2 est-il évalué ? Puissance de charge totale de l'ensemble du hub de recharge rapide, puissance de charge maximale d'une borne de recharge, puissance de charge moyenne par borne de recharge ou autre critère ? Le nombre de places de recharge prévu dans l'équipement initial influe-t-il sur l'évaluation de ce critère ? Est-ce que le niveau de la puissance de charge prévue dans l'équipement initial influe sur l'évaluation ?	<i>Puissance de charge : l'évaluation porte sur la présentation dans le concept de l'équipement initial en termes de puissance de charge (puissance de charge de chaque point de recharge) ainsi que de la procédure prévue pour son adaptation pendant la durée de l'autorisation. Nombre de places de recharge par hub de recharge rapide : le nombre de places de recharge prévu dans l'équipement initial n'est pas évalué. L'exigence minimale doit toutefois être satisfaite (cf. T1). La procédure prévue pour l'aménagement de places de recharge supplémentaires par emplacement de stationnement doit être présentée dans le concept et sera évaluée.</i>
Si les lots présentent tous le même intérêt pour le requérant, ce dernier peut-il renoncer à fixer un ordre de priorité, ou devrait-il indiquer une hiérarchisation arbitraire ?	<i>Il faut impérativement indiquer un ordre de priorité des lots, y compris lorsque plusieurs lots présentent le même intérêt pour le requérant.</i>
Nous souhaiterions soumettre notre candidature par l'intermédiaire d'une collaboration de trois entreprises. Est-ce qu'une candidature collaborative est éligible sachant que l'ensemble des autres critères seront couverts?	<i>La participation de consortiums est autorisée (cf. ch. 4.1.5.). Toutefois, une entreprise (y c. ses filiales et ses autres succursales nationales, etc.) ne peut participer qu'à un seul consortium. Le nom de toutes les entreprises d'un consortium doit être communiqué à l'OFROU et un extrait du registre du commerce est requis pour chacune d'elle (cf. ch. 5.2.). La composition du consortium ne peut pas être modifiée après le dépôt du dossier de demande. Il convient de désigner un représentant principal du consortium (SPOC).</i>
Le dossier de demande doit-il obligatoirement englober les cinq lots ou est-il permis de déposer une candidature pour un plus petit nombre de lots ?	<i>La candidature ne doit pas obligatoirement porter sur les cinq lots. Il est possible de la limiter à certains lots. Ceci doit être communiqué via l'ordre de priorité des lots (cf. annexe 2). En pareil cas, il convient toutefois de tenir compte du fait que selon le classement du requérant, il peut arriver qu'aucun des lots préférés ne lui soit attribué, bien qu'il fasse partie des cinq requérants les mieux classés.</i>
Est-il nécessaire de déposer une candidature pour tous les lots ou est-il possible de la limiter à certains lots (via l'ordre de priorité des lots) ?	<i>La candidature ne doit pas obligatoirement porter sur les cinq lots. Il est possible de la limiter à certains lots. Ceci doit être communiqué via l'ordre de priorité des lots (cf. annexe 2). En pareil cas, il convient toutefois de tenir compte du fait que selon le classement du requérant, il peut arriver qu'aucun des lots préférés ne lui soit attribué, bien qu'il fasse partie des cinq requérants les mieux classés.</i>

<p>Sur les parcelles où la surface est restreinte, est-il permis de réaliser un nombre réduit de places de recharge dans les nombreux cas où les possibilités d'installer un hub de recharge rapide comprenant au moins 4 places de recharge et les aires de circulation nécessaires sont très limitées ?</p>	<p><i>L'équipement initial doit toujours être composé d'au moins 4 places de recharge par hub de recharge rapide (cf. ch. 6.2.1.).</i></p>
<p>Le requérant peut-il annuler la réservation pendant la durée de cette dernière s'il ne souhaite plus réaliser son projet ?</p>	<p><i>Il est possible de renoncer à la réalisation d'un hub de recharge rapide à condition de pouvoir prouver que celui-ci n'est pas réalisable sur la parcelle en raison de coûts disproportionnés ou pour d'autres motifs importants. Il n'y aura aucune pénalité ou autre conséquence. L'OFROU se réserve le droit de lancer éventuellement un nouvel appel d'offres pour les parcelles non utilisées.</i></p>
<p>Qu'advient-il des parcelles qui, durant la période de pré-évaluation de la faisabilité, ont été jugées inappropriées pour la réalisation d'un hub de recharge rapide ? Au terme du délai, les réservations sont-elles annulées sans indemnisation ? Les parcelles concernées font-elles l'objet d'un nouvel appel d'offres ?</p>	<p><i>Si aucune demande de construction n'est déposée dans un délai de 3 ans à compter de l'attribution du lot, la réservation est annulée sans indemnisation. L'OFROU se réserve le droit de lancer éventuellement un nouvel appel d'offres pour les parcelles non utilisées.</i></p>
<p>Nous nous référons au chap. 6.2.3, paragraphe Z2 : qui sera chargé de déterminer le prix total en s'alignant sur les prix du marché ?</p>	<p><i>Il incombe à l'exploitant de fixer le prix total. Celui-ci doit s'aligner sur les prix pratiqués sur le marché.</i></p>
<p>L'aménagement d'un toit au-dessus des points de recharge (chap. 6.2.2, paragraphe U2) doit-il être considéré comme une mesure provisoire ou permanente ?</p>	<p><i>Les points de recharge et les places de recharge qui en font partie doivent être pourvus d'un toit fixé au sol, pour autant qu'aucun motif de nature juridique ou technique ne s'y oppose. Idéalement, les toitures devraient pouvoir être agrandies facilement.</i></p>
<p>En rapport avec le chap. 2.7, quels sont les intérêts de la route nationale à respecter aux fins de la desserte routière ?</p>	<p><i>L'OFROU considère que l'utilisation de la route nationale par des tiers est judicieuse, tant qu'elle n'entraîne aucun préjudice pour celle-ci. La sécurité routière, en particulier, doit être constamment garantie ; de même, il convient de tenir compte de la salubrité des locaux. Par ailleurs, rien ne doit empêcher un futur aménagement de la route nationale. L'entretien courant et le gros entretien de la route ne doivent pas non plus être entravés (cf. art. 1 du modèle de convention de réservation).</i></p>
<p>S'agissant du chap. 2.6, existe-t-il des restrictions à la conclusion d'un contrat de servitude pour l'installation de cabines, de conduites et autres, en faveur de l'entreprise électrique locale qui est propriétaire du réseau ?</p>	<p><i>Droits de conduite et servitudes (cf. annexe 6 Modèle d'autorisation d'utilisation, ch. IV.7.)</i></p> <p><i>a) Il incombe au requérant d'acquiescer les éventuels droits de conduite et servitudes nécessaires à ses installations jusqu'au bien-fonds de la route nationale.</i></p> <p><i>b) Il ne sera établi aucun droit de conduite ni aucune servitude sur la parcelle des routes nationales, sauf dans les cas où le requérant demande l'inscription d'un droit de superficie (cf. ch. 1, let. a).</i></p>

En référence au chap. 2.1, serait-il envisageable d'appliquer un modèle RCP, de manière à ce que le hub de recharge électrique puisse acquérir de l'énergie renouvelable provenant d'installations photovoltaïques situées sur l'autoroute et à proximité ?	<i>Oui, en cas d'intérêt, des synergies entre les hubs de recharge rapide et des installations photovoltaïques pourraient être exploitées. Les hubs de recharge rapide situés à proximité d'installations de ce type peuvent constituer des consommateurs d'énergie potentiels. Il appartient au requérant de créer des synergies (par ex. une communauté d'autoconsommation avec l'exploitant d'une installation photovoltaïque ou l'organisation responsable des raccordements électriques) et d'en assumer les coûts.</i>
Les données statiques et dynamiques visées au paragraphe T5 pourront-elles être fournies via des réseaux d'itinérance (<i>roaming hubs</i>) ou devront-elles être transférées dans le cadre d'accords pair-à-pair ?	<i>Les données statiques et dynamiques pourront être fournies via des réseaux d'itinérance.</i>

2.4 Autorisation d'utilisation

Question	Réponse
Les hubs de recharge sur les parcelles de l'OFROU pourront-ils profiter d'avantages sur la disponibilité du réseau ou sur la puissance d'injection (comparé aux parcelles appartenant à des privés)?	<i>Non.</i>
L'exploitant recevra-t-il une garantie écrite que pendant la durée de la concession, l'infrastructure des routes nationales ne fera l'objet d'aucune modification planifiée empêchant l'exploitation du hub et impliquant le démontage de l'infrastructure de recharge ? Nous pensons notamment aux élargissements périodiques des autoroutes ou à l'utilisation de la surface comme emplacement de stockage (installations de chantier par ex.), comme indiqué au ch. 13c du modèle d'autorisation d'utilisation.	<i>Non (cf. ch 3.6 des conditions de participation).</i>
Durée de l'autorisation : que veut-on dire exactement lorsqu'on parle d'autorisation délivrée « en règle générale » pour une période de 20 ans ? Est-il possible de raccourcir ou idéalement de prolonger ce délai ? Voir également le ch. 13b de l'autorisation d'utilisation.	<i>Le requérant se voit octroyer l'autorisation d'utiliser le bien-fonds des routes nationales (dans le respect des conditions en vigueur) pour exploiter le hub de recharge rapide pour une période de 20 ans (art. 29 ORN). Autrement dit, l'autorisation est délivrée pour une durée de 20 ans à compter de la mise en service du hub de recharge rapide. Ce délai n'est en principe pas raccourci. Dans des cas motivés, l'autorisation peut toutefois être révoquée partiellement ou totalement pour des raisons importantes, notamment le non-respect des conditions fixées ou des dispositions légales (cf. par ex. les ch. 13.b) et 13.c) du modèle d'autorisation d'utilisation). L'autorisation peut également être révoquée partiellement ou totalement en cas de modification des conditions légales ou factuelles.</i>

	<i>À l'expiration de la durée de validité de l'autorisation, celle-ci peut être prolongée. Le requérant peut présenter une demande en ce sens une année avant l'échéance de la durée de validité de cette dernière. Nul ne peut se prévaloir d'un droit à l'octroi d'une prolongation.</i>
Qu'est-ce qui est prévu au terme de la durée contractuelle de 20 ans ?	<i>À l'expiration de la durée de validité de l'autorisation, celle-ci peut être prolongée. Le requérant peut présenter une demande en ce sens une année avant l'échéance de la durée de validité de cette dernière. Nul ne peut se prévaloir d'un droit à l'octroi d'une prolongation. Lorsque l'autorisation arrive au terme de sa durée de validité, le requérant doit démonter à ses frais et enlever toutes les parties intégrantes des stations de recharge rapide dans un délai de six mois. Il doit également remettre le reste des infrastructures dans leur état initial à ses frais, si elles ont fait l'objet de modifications. Demeurent réservés les autres accords avec l'OFROU au moment du démontage, par exemple dans le cas d'un renouvellement de l'autorisation ou de la reprise des installations par un nouveau titulaire d'autorisation.</i>
Quelle est la durée de la prolongation d'autorisation, si la demande est présentée une année au plus tard avant l'expiration de la durée de validité ?	<i>Voir les réponses aux deux questions précédentes.</i>

2.5 Aspects financiers dans les conditions de participation

Question	Réponse
Pouvez-vous nous donner des informations sur les coûts de la desserte des parcelles, dans les cas où les hubs de recharge peuvent être construits à proximité des surfaces indiquées ? Selon les conditions de participation, les exploitants des hubs de recharge sont également responsables de la réalisation d'un accès compatible avec la circulation à partir du routier secondaire, ce qui signifie qu'ils doivent assumer en totalité le financement de la construction des routes desservant la parcelle. Des estimations du coût au mètre ou le coût de projets de référence pourraient notamment être utiles.	<i>L'OFROU ne peut effectuer aucune estimation concernant les frais en question, étant donné qu'il s'agit de projets de tiers. Les coûts de la desserte peuvent varier selon le site et la réalisation.</i>
S'il n'existe pas encore d'accès ou de places de stationnement (ce qui semble être le cas la plupart du temps), il incombera à l'exploitant du hub de recharge d'assurer également le raccordement compatible avec la circulation au réseau routier secondaire. Cela signifie que l'ensemble des coûts générés par la construction de la route, de l'accès et des places de	<i>Voir la réponse à la question précédente.</i>

<p>stationnement sur la parcelle devront être assumés par l'exploitant. Pouvez-vous nous donner des informations sur les coûts de la desserte des parcelles? Par exemple des estimations du coût au mètre ou le coût de projets de référence.</p>	
<p>Les installations sanitaires sont-elles financées par la Confédération comme celles des aires de repos, ou sont-elles entièrement à la charge du requérant ?</p>	<p><i>L'OFROU ne participe pas aux frais de conception, de réalisation et d'exploitation. Le requérant prend à sa charge la totalité des coûts. Voir également l'art. 9 du modèle de convention de réservation.</i></p>
<p>L'acquittement d'un loyer pour les parcelles n'est pas mentionné dans les éléments évalués. Cela signifie-t-il qu'il n'y a aucun loyer à payer ou à proposer pour les parcelles étant donné qu'il est spécifié que « La mise à disposition de chaque site par l'OFROU est gratuite. » ?</p>	<p><i>La mise à disposition de chaque parcelle/site par l'OFROU est gratuite (cf. ch. 2.5.). Autrement dit, l'exploitant n'a aucun loyer à verser pour l'utilisation des parcelles.</i></p>
<p>L'exploitant est-il tenu d'aménager chaque parcelle ? Que se passe-t-il par exemple si, en raison de caractéristiques locales complexes, le projet engendre des frais disproportionnés et qu'aucune demande de permis de construire n'est donc déposée ?</p>	<p><i>Il incombe au requérant de procéder à une évaluation de la faisabilité d'un hub de recharge rapide sur les parcelles durant la période de réservation. Un rapport d'avancement du projet doit être remis spontanément tous les six mois à l'OFROU pour chaque parcelle (cf. art. 6 du modèle de convention de réservation). Le requérant a la possibilité de renoncer à réaliser un hub de recharge rapide s'il peut prouver qu'un hub de recharge rapide sur la parcelle concernée n'est pas réalisable en raison de coûts disproportionnés ou pour d'autres motifs importants.</i></p>
<p>Selon le ch. 5.3. de l'invitation, chaque requérant ou partenaire du consortium doit apporter la preuve de sa capacité économique et financière. La capacité économique suppose que le chiffre d'affaires du requérant (ou de l'ensemble des participants au consortium) soit supérieur à 200 % du montant budgétisé pour la planification, l'autorisation et la construction des hubs de recharge rapide prévus. Suffit-il que l'un des partenaires du consortium prouve qu'il réalise le chiffre d'affaires requis ou le critère s'applique-t-il à chaque partenaire du consortium ?</p>	<p><i>Il n'est pas nécessaire que chaque partenaire dispose du chiffre d'affaires annuel requis. Il suffit que l'ensemble des participants au consortium puissent prouver qu'ils atteignent collectivement un chiffre d'affaires annuel de 200 % au total.</i></p>
<p>En ce qui concerne la capacité économique visée au ch. 5.3, le chiffre d'affaires exigé correspond à plus de 200 % du montant budgétisé pour la planification, l'autorisation et la construction des hubs de recharge rapide prévus. Le « chiffre d'affaires » désigne-t-il le chiffre d'affaires annuel ? Le « montant budgétisé » se rapporte-t-il à la réalisation de l'ensemble des 11 sites par lot ? Si ce montant atteint par exemple 1 million par site, le chiffre d'affaires annuel doit-il s'élever au moins à 20 millions ?</p>	<p><i>L'exigence relative à la capacité économique se réfère au chiffre d'affaires annuel. Celui-ci doit être au moins deux fois supérieur au montant budgétisé. Le montant budgétisé ne porte effectivement pas sur chaque site mais sur le lot (ensemble des 11 sites). Les coûts d'investissement devraient être présentés de façon détaillée, transparente et crédible.</i></p>

Pour combien de sites au total le chiffre d'affaires du requérant doit-il s'élever à plus de 200 % des dépenses d'investissement ? Celles-ci sont-elles calculées par lot pour l'ensemble des 11 sites, ou comment la capacité économique est-elle évaluée précisément ?	<i>Voir la réponse à la question précédente.</i>
Est-il possible, en lien avec la preuve de la capacité économique et financière visée au chap. 5.3, de faire valoir les capacités d'autres entités ?	<i>Il est en principe possible de se référer à une sous-traitance. La composition du chiffre d'affaires doit cependant pouvoir être facilement établie. S'il existe des doutes quant à la capacité économique du requérant, l'OFROU pourra réclamer d'autres justificatifs et les intégrer à son examen. L'OFROU se réserve notamment le droit de demander au requérant la présentation de comptes annuels contrôlés et d'un rapport de situation des trois derniers exercices (avec certification de l'expert-comptable).</i>
L'évaluation des références et des chiffres d'affaires diffère-t-elle selon que ceux-ci concernent des activités en Suisse ou à l'étranger (UE) ?	<i>Non.</i>
Les coûts de création de nouvelles aires de repos nous semblent très importants. Est-il possible de considérer des sources de financement ou des subventions publiques pour certains aspects ? Par exemple pour connecter les parcelles au grid ? Une indemnité de retour est-elle prévue à la fin de la concession (20 ans) pour l'infrastructure mise en place ?	<i>L'OFROU ne dispose d'aucune source de financement ni allocation pour le raccordement des parcelles au réseau électrique. Les requérants peuvent s'adresser directement aux services compétents en la matière pour connaître les possibilités éventuelles de subventionnement dans le cadre de la législation sur l'énergie. Lorsque l'autorisation arrive au terme de sa durée de validité, le requérant doit démonter à ses frais et enlever toutes les parties intégrantes des stations de recharge rapide dans un délai de six mois. Il doit également remettre le reste des infrastructures dans leur état initial à ses frais, si elles font l'objet de modifications. Demeurent réservées les autres accords avec l'OFROU au moment du démontage, par exemple dans le cas d'un renouvellement de l'autorisation ou de la reprise des installations par un nouveau titulaire d'autorisation.</i>

2.6 Droits et obligations du requérant

Question	Réponse
L'installation d'une toiture est-elle une obligation ou une prestation volontaire du requérant en l'absence de réserves liées au droit de la construction ou sur le plan technique ?	<i>Les points de recharge et les places de recharge associées doivent être pourvus d'un toit, pour autant qu'aucune disposition légale ou contrainte architecturale ne s'y oppose (cf. ch. 6.2.2., n° U2).</i>
Pouvez-vous nous indiquer la base légale sur laquelle se fonde l'exigence de monitoring semestriel ?	<i>L'exigence de monitoring semestriel ne requiert aucune base légale, étant donné qu'elle relève du droit privé.</i>

<p>Quelles sont les raisons principales pouvant entraîner une révocation de l'autorisation ou une obligation de démontage ?</p>	<p><i>Par justes motifs, on entend notamment toute infraction aux conditions fixées dans l'autorisation ou aux dispositions légales. L'autorisation peut également être révoquée en tout ou partie en cas de modification des conditions juridiques ou factuelles (par ex. aménagement de la route nationale, cf. ch. 3.6. des conditions de participation).</i></p>
<p>Une sanction ou d'autres conséquences sont-elles prévues si le hub n'est pas réalisé au terme de la période de réservation ?</p>	<p><i>Un rapport d'avancement du projet doit être remis spontanément tous les six mois à l'OFROU pour chaque parcelle (cf. art. 6 du modèle de convention de réservation). Le requérant a la possibilité de renoncer à réaliser un hub de recharge rapide s'il peut prouver qu'un hub de recharge rapide sur la parcelle concernée n'est pas réalisable en raison de coûts disproportionnés ou pour d'autres motifs importants. Il n'y aura aucune sanction ou autre conséquence.</i></p>
<p>Quel est le niveau de détail attendu à ce stade ? Une étude de faisabilité et un plan (layout) préliminaire spécifique sont-ils requis pour chaque aire du lot ?</p>	<p><i>Au stade du concept, il n'est pas nécessaire de remettre des études de faisabilité ou des plans pour les parcelles/sites. L'agencement prévu pour les hubs de recharge rapide ainsi que d'autres aspects concernant les travaux ou l'équipement technique ne doivent être décrits que de manière générale. Les dossiers de projets individuels concernant chaque parcelle devront être fournis uniquement après l'attribution des lots, dans un délai de trois ans (cf. ch. 6.1).</i></p>
<p>Une fois que la réservation d'un lot aura été effectuée, faudra-t-il établir, dans les trois ans, un projet définitif pour toutes les aires du lot ou l'exploitant pourra-t-il renoncer à une partie de ces aires ?</p>	<p><i>Il incombe au requérant de procéder à une évaluation de la faisabilité d'un hub de recharge rapide sur les parcelles durant la période de réservation. Un rapport d'avancement du projet doit être remis spontanément tous les six mois à l'OFROU pour chaque parcelle (cf. art. 6 du modèle de convention de réservation). Le requérant a la possibilité de renoncer à réaliser un hub de recharge rapide s'il peut prouver qu'un hub de recharge rapide sur la parcelle concernée n'est pas réalisable en raison de coûts disproportionnés ou pour d'autres motifs importants.</i></p>

2.7 Questions de définition

Question	Réponse
<p>Est-ce qu'une entrée et une sortie d'autoroute font partie du « réseau routier secondaire » ?</p>	<p><i>Non. En tant que parties intégrantes des routes nationales, les entrées et les sorties d'autoroute appartiennent au réseau routier principal.</i></p>
<p>Quelle est la définition précise du « réseau routier secondaire »? De nombreuses parcelles ne disposent de surfaces utilisables que dans la</p>	<p><i>Le réseau routier secondaire (du point de vue de la Confédération) comprend les routes</i></p>

zone séparant la route nationale des entrées / sorties d'autoroute. Est-il autorisé de prévoir un accès au hub de recharge rapide depuis ces dernières ?	<i>principales et secondaires cantonales et communales. Non, un accès au hub de recharge rapide via les entrées et sorties d'autoroute n'est pas autorisé.</i>
Qu'entend-on par « recharge intelligente », au paragraphe T6 ?	<i>La « recharge intelligente » désigne une méthode de recharge qui consiste à doser la puissance de l'électricité fournie à la batterie grâce à des informations en temps réel transmises par voie électronique. La recharge intelligente doit être possible à tous les points de recharge. C'est pourquoi les standards de communication pour la recharge intelligente doivent être adoptés afin d'assurer l'interopérabilité (par ex. ISO 15118-20:2022).</i>
Que signifie l'expression « Les dommages (...) doivent être réparés sous 24 heures » (par. B7) ? Est-ce l'intervention des réparateurs sur le terrain qui devra avoir eu lieu dans ce délai ou la résolution des problèmes rencontrés suivie de la remise en service de la station de recharge ?	<i>Les dommages entravant ou empêchant la recharge sur une place ad hoc doivent être réparés sous 24 heures. Cette opération peut se faire de différentes manières : par ex. réparation à distance ou intervention d'un collaborateur du service technique. Les dommages occasionnant la mise hors service de l'ensemble de la station de recharge doivent être réparés aussi rapidement que possible.</i>
Au paragraphe B7, que veut-on dire par « En cas d'intervention (...), le connecteur de charge doit pouvoir être libéré » ?	<i>En cas d'intervention (par ex. enlèvement d'un véhicule immobilisé pour cause de défaillance), le connecteur de charge doit pouvoir être libéré. L'exploitant doit pouvoir interrompre le processus de recharge et déverrouiller ainsi le connecteur.</i>