



Berne, le 25 avril 2024

Appel à projets pour la construction de hubs de recharge rapide le long des routes nationales : 2e session de questions

Questions et réponses

Numéro du document : ASTRA-D-23D83401/931

1 Réponses aux questions

1.1 Dossier de demande

| Question | Réponse |
|--|---|
| Les références d'un partenaire de coopération mentionné nommément dans le dossier de demande (au sens d'un prêt de capacité d'un sous-traitant) peuvent-elles être indiquées comme référence type selon l'annexe X9 « Référence d'aptitude selon Tableau 1 » ? | <i>Les références de sous-traitants ne sont pas autorisées, étant donné que la prestation caractéristique doit être fournie par le requérant lui-même.</i> |
| À plusieurs reprises, il est question du « concept » (par ex. : la procédure prévue pour l'aménagement de places de recharge supplémentaires par parc de stationnement doit être présentée dans le concept). Quelles sont les attentes en la matière ? Plans, rendus, présentation générale ? Fait-il partie des 20 pages ? Est-ce une annexe ? Un document séparé ? | <i>L'évaluation des dossiers de demande se fait sur la base des concepts à soumettre, qui ne doivent pas dépasser 20 pages. La limite des 20 pages ne s'applique qu'aux exigences relatives au concept telles qu'elles sont définies au chapitre 6 des conditions de participation. Les autres documents à fournir, tels que les certificats d'aptitude ou la check-list (voir annexe 2 des conditions de participation), ne sont pas compris dans cette limite des 20 pages. Il est possible de compléter ces 20 pages par des annexes, mais celles-ci ne seront pas prises en considération lors de l'évaluation. Au stade du concept, il n'est pas nécessaire de fournir des études de faisabilité ou des plans pour les parcelles ou les sites individuels. Par ailleurs, 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</i> |



| | |
|--|---|
| | <i>devront être fournis uniquement après l'attribution des lots, dans un délai de trois ans (cf. ch. 6.1).</i> |
| Quels types de documents sont admis dans le concept ? Photos, plans, rendus ? Ou est-ce uniquement du texte (Arial 10) ? | <i>Outre du texte, il est possible d'y ajouter des photos, des plans, des rendus, etc.</i> |
| Faut-il présenter un projet pour chaque site ou une présentation générale de notre produit suffit-elle ? | <i>Au stade du concept, il n'est pas nécessaire de fournir des projets ou des plans pour chaque parcelle ou site. 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> |

1.2 Conditions de participation

| Question | Réponse |
|---|---|
| Concernant l'extrait du registre des poursuites que les requérants doivent présenter dans leur candidature (chapitre 5.3 des conditions de participation), qu'en est-il pour les entreprises étrangères ? En Allemagne, il y aurait la <i>Schufa</i> (association de protection pour la garantie générale des crédits). Serait-ce une solution possible dans un premier temps pour les entreprises qui ne sont pas enregistrées en Suisse ? | <i>Les requérants ne sont pas tenus de présenter un extrait du registre des poursuites. Toutefois, en cas de doutes quant à la capacité économique d'un requérant, l'OFROU peut exiger ledit extrait et en tenir compte lors de son examen.</i> |
| Pour les requérants domiciliés en Allemagne, un document équivalent (par ex. de <i>Creditreform</i> ou de la <i>Schufa</i>) pourrait-il être fourni en lieu et place d'une extrait du registre des poursuites ? | <i>Voir la réponse à la question précédente.</i> |
| S'agissant de l'attestation de la capacité financière et économique (section 5.3 de l'invitation), le requérant peut-il soumettre un certificat de faillite délivré par le tribunal compétent, qui est l'équivalent italien de l'extrait du registre des poursuites visé au point X6 de la check-list (annexe 2) ? | <i>Voir la réponse à la question précédente.</i> |
| Le critère du chiffre d'affaires minimal décrit au ch. 5.3 « Preuve de la capacité financière et économique » est-il rempli si l'entreprise soumissionnaire est entièrement dirigée par une société anonyme réalisant au moins ce chiffre d'affaires minimal du total du bilan mentionné ? | <i>Non. Conformément au ch. 5.3 des conditions de participation, chaque requérant ou consortium doit apporter la preuve de sa capacité financière et économique. La preuve ne peut être apportée que par les entreprises participant à l'appel. Les preuves financières d'autres entreprises qui ne sont pas directement requérantes (comme les sociétés mères) ne peuvent donc pas être prises en considération.</i> |
| « Le chiffre d'affaires du requérant (ou de l'ensemble des participants au consortium) doit être supérieur à 200 % du montant budgétisé | <i>Le budget est déterminé en fonction du projet soumis par le requérant. L'OFROU a tout intérêt à ce que les projets soient réalisés. Le but du</i> |

| | |
|--|--|
| <p>pour la planification, l'autorisation et la construction des hubs de recharge rapide prévus. » Qui fixe le budget ? D'autres preuves de la capacité financière sont-elles acceptées ? Par ex. une promesse d'investissement ?</p> | <p><i>présent critère d'aptitude est donc de s'assurer que le requérant est en mesure de financer la planification, la construction et l'exploitation du projet qu'il envisage.</i></p> <p><i>La fourniture d'autres preuves telles qu'une promesse d'investissement n'autorise pas le requérant à se soustraire à l'exigence de réaliser un chiffre d'affaires supérieur à 200 % du montant budgétisé pour la planification, l'autorisation et la construction des hubs prévus. Il est toutefois possible de constituer des consortiums afin d'atteindre ensemble le chiffre d'affaires requis.</i></p> |
| <p>Si l'entreprise candidate a été créée il y a moins de trois ans et ne dispose donc que d'un seul bilan annuel révisé, l'exigence visée au point 5.3 de l'invitation peut-elle être considérée comme remplie en présence d'un chiffre d'affaires annuel excédant 200 % du montant budgété pour la planification, l'autorisation et la construction du hub de recharge rapide ?</p> | <p><i>Si une entreprise existe depuis moins de trois ans, il est possible qu'on lui demande, au besoin, de présenter les bilans annuels révisés dont elle dispose à ce jour. Pour le reste, elle est en principe libre de choisir la manière dont elle entend prouver sa capacité économique à l'OFROU. Les bilans annuels révisés seront exigés (uniquement) en cas de doute ; ils ne doivent toutefois pas être fournis au préalable pour satisfaire au critère d'aptitude 5.3.</i></p> |
| <p>Existe-t-il un modèle de document pour la déclaration personnelle relative aux cotisations sociales et aux impôts ? Si oui, pouvez-vous le mettre à disposition ? Si non, quel format doit être utilisé ?</p> | <p><i>Oui, un modèle de document correspondant peut être téléchargé (« Auto-déclaration du paiement des impôts et des cotisations sociales dans les délais impartis », sous « Documents »).</i></p> |
| <p>Une déclaration personnelle du paiement des impôts et des cotisations sociales dans les délais impartis issue d'un pays de l'UE est-elle reconnue ?</p> | <p><i>La déclaration personnelle est obligatoire pour tous les requérants, quel que soit le lieu du siège social de leur entreprise. Elle est donc également obligatoire pour les requérants établis en dehors de la Suisse et est reconnue comme telle.</i></p> |
| <p>Quel est le calendrier prévu pour la suite de la procédure d'adjudication ?</p> | <p><i>L'annonce de l'attribution des lots est prévue pour la fin de l'été.</i></p> |
| <p>En ce qui concerne le ch. 6.2.1, T1, est-il correct que le service adjudicateur attribue plus de points aux concepts comportant plus de points/stations de recharge ? Accordera-t-il par ex. toujours la préférence aux concepts à 8 points de recharge plutôt qu'à ceux qui en comportent 6 ?</p> | <p><i>Le nombre de places de recharge prévu dans l'équipement initial n'est pas évalué. L'exigence minimale doit toutefois être remplie (voir T1). La procédure prévue pour l'aménagement de places de recharge supplémentaires par parc de stationnement doit être présentée dans le concept et sera évaluée.</i></p> |
| <p>Qu'entend-on par « recharge intelligente » ?</p> | <p><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></p> |
| <p>Les cartes Visa, MasterCard, V-Pay, Maestro, American Express et girocard sont-elles utilisées couramment en Suisse ?</p> | <p><i>En Suisse, les cartes de paiement les plus courantes sont la Visa, la Mastercard, l'American Express et la Maestro.</i></p> |

| | |
|---|--|
| <p>Peut-on installer un totem publicitaire (avec branding, signalétique et transparence des prix) ? Le nom de l'entreprise peut-il également être inscrit sur le magasin mobile ?</p> | <p><i>La question concernant la publicité autorisée sur les sites des hubs est en cours d'examen. Un guide relatif aux réclames routières à proximité des hubs de recharge rapide sera mis à la disposition des exploitants après l'attribution des lots.</i></p> |
| <p>« Les dommages entravant ou empêchant la recharge sur une place ad hoc doivent être réparés sous 24 heures. » Quels dommages concrets doivent être réparés dans les 24 heures ? Les dommages occasionnant une mise hors service de la station de recharge doivent « seulement » être réparés aussi rapidement que possible et ne sont pas soumis au délai de 24 heures. Comment définissez-vous exactement le délai de 24 heures ? S'agit-il de 24 heures ou de 24 heures de travail (heures effectuées les jours ouvrables) ?</p> | <p><i>Une liste des dommages potentiels à réparer dans les 24 heures n'est pas pertinente. La réparation des dommages peut se faire de différentes manières : par ex. réparation à distance ou intervention d'un collaborateur du service technique sur site. Le délai de 24 heures mentionné s'applique aussi bien aux jours ouvrables qu'aux week-ends et aux jours fériés. Remarque : la durée approximative de la mise hors service de l'ensemble d'une station de recharge doit être communiquée à l'OFROU dans les 24 heures suivant la survenance du dommage.</i></p> |
| <p>Après la signature de la convention de réservation d'un lot, le requérant se voit-il indiquer un interlocuteur concret auprès de la police des constructions de l'OFROU ?</p> | <p><i>Les personnes de contact seront définies en temps voulu et communiquées aux exploitants.</i></p> |
| <p>L'affirmation suivante (tableau 6.2.3, Z2) « Les prix appliqués par les requérants doivent être raisonnables, facilement et clairement comparables, transparents et non discriminatoires » ne s'applique-t-elle pas aux contrats de fournisseurs MSP conclus avec des tiers sur lesquels nous n'avons aucune influence ?</p> | <p><i>Fixation des prix entre les CPO et les MSP : Les exploitants des hubs de recharge rapide ne doivent pas faire de discrimination entre les CPO et les différents MSP lors de la fixation des prix au niveau B2B. Une différenciation du niveau de prix est toutefois admise, à condition qu'elle soit proportionnelle et objectivement justifiée, et donc fondée sur des critères non discriminatoires. Les différences de prix justifiées entre divers MSP peuvent résulter de coûts administratifs et de transaction variables, mais aussi de critères commerciaux tels que le nombre de clients du MSP.</i> <i>Les prix appliqués par les MSP doivent être raisonnables, transparents et non discriminatoires pour les utilisateurs.</i></p> |
| <p>Est-ce qu'une autre société (par ex. une société suisse en cours de création) peut (également) remplacer le requérant au cours de la période d'autorisation de 20 ans ?</p> | <p><i>L'autorisation ne peut être transférée à des tiers qu'avec l'accord écrit de l'OFROU (cf. annexe 6 Modèle d'autorisation d'utilisation, point IV., ch. 12.). Elle se fonde sur les rapports de propriété existants au moment de son octroi. Si ces derniers viennent à changer, le requérant doit en informer l'OFROU immédiatement par écrit.</i></p> |
| <p>Est-il possible de procéder à un changement d'associé au sein des filiales d'une société anonyme au cours de la période d'autorisation de 20 ans ?</p> | <p><i>Voir la réponse à la question précédente.</i></p> |
| <p>Tous les critères d'évaluation semblent être de nature plutôt qualitative (avantages pour le client, perspectives, intelligibilité). Comment les différentes parties de l'appel d'offres sont-elles</p> | <p><i>Les sites des hubs de recharge rapide doivent être aménagés de manière attrayante pour les clients. C'est pourquoi toutes les demandes doivent répondre à des standards de convivialité</i></p> |

| | |
|---|--|
| <p>évaluées ? Cela dépend-il entièrement de l'évaluation de l'expert ?</p> | <p><i>et de confort définis, qui sont notamment de nature qualitative. Les concepts présentés seront évalués par un comité d'experts. Chaque expert(e) les évaluera de manière individuelle et indépendante suivant un schéma prédéfini (voir aussi annexe 3 des conditions de participation).</i></p> |
| <p>Si un lot est remporté et que 11 sites sont ainsi réservés, tous les sites attribués selon la convention doivent-ils être aménagés en sites de recharge ou est-il possible d'équiper uniquement ceux qui sont considérés comme les plus attractifs ?</p> | <p><i>Il incombe au requérant d'évaluer la faisabilité d'un hub de recharge rapide sur les parcelles pendant 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). Il est possible de renoncer à réaliser un hub de recharge rapide à condition de pouvoir 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> |

1.3 Autorisation d'utilisation

| | |
|--|--|
| <p>Art. 11, responsabilité : Pourquoi la clause de responsabilité est-elle déséquilibrée (par ex. responsabilité totale de l'exploitant vis-à-vis de l'OFROU pour les dommages consécutifs, mais responsabilité très limitée de l'OFROU vis-à-vis de l'exploitant) ?</p> | <p><i>Dans le cadre de la 2^e session de questions, l'OFROU a relevé une imprécision au chap. IV, ch. 11, let. b, du modèle d'autorisation d'utilisation. La phrase « Toute responsabilité pour des dommages consécutifs, quels qu'ils soient est expressément exclue » est supprimée.</i></p> |
| <p>Art. 13 d : Est-il correct de supposer que l'art. 13 d) est une base obligatoire pour l'art. 13 c) ? Ou des raisons techniques ou autres peuvent-elles permettre à l'OFROU de tirer les conséquences de l'article 13 c) pour des raisons autres que l'article 13 d) [...] ?</p> | <p><i>Le ch. 13d du modèle d'autorisation d'utilisation vient préciser le ch. 13c à l'aide d'exemples. Cette énumération n'est toutefois pas exhaustive. D'autres raisons valables (voir ch. 13c) peuvent également conduire à un déplacement ou à un enlèvement de l'installation.</i></p> |

1.4 Fiches d'information

| Question | Réponse |
|--|--|
| <p>Pour les surfaces indiquées comme programme de biodiversité et surfaces de compensation écologique, n'est-il pas nécessaire de créer une surface de compensation ?</p> | <p><i>Si, c'est nécessaire. Si une parcelle est concernée, un concept précisant le plan d'aménagement est exigé. L'objectif est de réduire le moins possible les surfaces de compensation. On examine ensuite avec l'OFROU comment la surface peut être compensée ailleurs. Pour de nombreuses parcelles, une étude au cas par cas est nécessaire, car la situation est plus complexe et requiert l'implication de plusieurs acteurs tels que les unités territoriales et les filiales. C'est toutefois l'OFROU qui prescrit comment les surfaces doivent être compensées.</i></p> |
| <p>Pour la parcelle Wünnewil-Flamatt/A12, l'entrée et la sortie d'autoroute peuvent-elles être utilisées comme voies d'accès au hub de recharge ?</p> | <p><i>Non. La desserte des hubs de recharge rapide ne peut se faire qu'à partir du réseau routier secondaire et doit être compatible avec la circulation.</i></p> |
| <p>Lot 1 - parcelle de Moutier : De quel projet futur de l'OFROU s'agit-il et quelle sera son influence sur le hub de recharge rapide en termes de surface et de calendrier ?</p> | <p><i>D'ici à la fin de l'année, le système d'éclairage (relamping) sera modifié dans les deux tunnels voisins.</i></p> |
| <p>Lot 1 - parcelle d'Airolo : La fermeture temporaire est-elle uniquement due aux conditions météorologiques ?</p> | <p><i>L'utilisation de la parcelle est limitée dans le temps en raison des conditions météorologiques et dépend du déneigement de la route du col du Gothard. La route du col est généralement ouverte vers la fin mai et peut être utilisée jusqu'à fin octobre/début novembre environ, selon l'arrivée de l'hiver.</i></p> |
| <p>Lot 2 – Mesocco : La remarque de l'OFROU selon laquelle « L'accès depuis l'autoroute est restreint, complexe et coûteux. » sous-entend-elle que le site peut quand même être desservi par l'autoroute et non pas seulement par le réseau routier secondaire ?</p> | <p><i>Non. La desserte des hubs de recharge rapide ne peut se faire qu'à partir du réseau routier secondaire et doit être compatible avec la circulation.</i></p> |
| <p>Lot 1 - parcelle de Henggart : À quel goulet d'étranglement fait-on référence et comment celui-ci doit être pris en considération ?</p> | <p><i>Le goulet d'étranglement est principalement causé par les projets « 04/08 Umbau Knoten AS Henggart » et « N04/08 Kleinandelfingen - Verzweigung Winterthur, Engpassbeseitigung (Vierspurausbau) ». Dans le premier projet, le carrefour en T existant du côté ouest sera transformé en giratoire. Il faut donc s'attendre à ce que la surface libre sur le côté ouest du terrain ne soit pas utilisable / planifiable sans restriction. Au moins la partie nord de la surface libre sur le côté ouest du terrain sera durablement transformée ou utilisée par le projet de route nationale. Dans ce contexte, la géométrie de la chaussée existante devra également être légèrement adaptée. Pour le deuxième projet, l'utilisation des surfaces libres du côté est de la parcelle n'est pas possible en raison de</i></p> |

| | |
|---|--|
| | <i>l'élargissement des voies. De plus, la surface située dans « l'oreille » de raccordement comporte une forte pente.</i> |
| Lot 4 - parcelle Wünnewil-Flamatt : Les surfaces imperméabilisées situées juste avant le pont de la Singine peuvent-elles être également desservies ? Faudra-t-il tenir compte d'autres éléments lors de la mise en œuvre ? | <i>Les hubs de recharge rapide ne peuvent être construits que s'ils n'entravent pas la fonctionnalité des routes nationales, l'exploitation courante, les réserves de surface pour l'aménagement et l'entretien des routes nationales, etc. Les aspects environnementaux doivent aussi être pris en considération. Sans une analyse approfondie des scénarios, il n'est pas possible de répondre à cette question à l'heure actuelle.</i> |
| Lot 1 - parcelle de Frauenfeld : Une partie de la surface de stationnement de la Hungerbühlstrasse peut-elle également être desservie ? | <i>Si la question porte sur un raccordement / accès direct du tracé de la sortie d'autoroute à la surface de stationnement de la Hungerbühlstrasse, la réponse est non. À cet égard, il n'est pas possible d'empiéter sur une sortie existante. Pour la construction de « parcelles privées », c'est en premier lieu le droit de la construction communal / cantonal qui est déterminant. Du point de vue de l'OFROU, une desserte des surfaces appartenant à la route nationale à partir de la Hungerbühlstrasse serait à nouveau envisageable (pour autant qu'elle soit entièrement aux normes).</i> |
| Indications concernant le volume de trafic par parcelle (TJM) : Ces valeurs s'entendent-elles pour les deux sens de circulation combinés ou pour un seul sens de circulation ? | <i>Les indications relatives au trafic journalier moyen (TJM) tiennent compte des deux sens de circulation.</i> |
| Outre l'annexe 4 - Fiches d'information relatives aux parcelles : Mettez-vous à disposition d'autres informations par parcelle (notamment les plans de raccordement aux égouts, les plans relatifs au tracé souhaité des routes, la nature du sol, les arbres, la tension) ? | <i>Des informations plus détaillées sont également disponibles dans les extraits du cadastre. Les opérateurs ont également la possibilité de demander des informations supplémentaires sur les parcelles auprès des filiales (si elles existent).</i> |
| Pourriez-vous nous fournir toutes les informations disponibles concernant les parcelles mentionnées dans les annexes 1 et 4 et qui font l'objet de l'appel d'offres, notamment les données relatives au trafic automobile, réparties si possible entre le trafic léger et le trafic lourd, ainsi qu'aux prestations de service offertes à proximité des différentes parcelles ? | <i>Les principales informations disponibles concernant les différentes parcelles ont déjà été communiquées dans les fiches d'information y relatives (cf. annexe 4). Ces dernières contiennent également des données concernant le trafic journalier moyen (TJM). Une représentation différenciée du TJM par classe (p. ex. trafic lourd) est disponible dans les documents du comptage suisse automatique de la circulation routière sous le lien indiqué sur le site Internet de l'OFROU. Il appartient aux requérants de se procurer des informations supplémentaires.</i> |
| Un accès direct à partir de l'autoroute, bretelles de sortie comprises, n'est pas autorisé. Cependant, pour certains lots tels que les sites de Vaulruz, Belmont-sur-Yverdon ou Chavornay, l'accès semble compliqué en raison de cette restriction. Pourriez-vous nous expliquer | <i>Il appartient au requérant d'examiner la faisabilité d'un hub de recharge rapide sur les parcelles pendant la période de réservation. En principe, la desserte des parcelles mentionnées doit être possible à partir du réseau routier secondaire.</i> |

| | |
|---|---|
| <p>brèvement comment une desserte adéquate peut être réalisée dans de tels cas ? D'après les extraits du cadastre et les photos, seule une desserte via l'entrée ou la sortie d'autoroute est réalisable ici.</p> | <p><i>L'entreprise doit expliquer dans son concept comment elle compte procéder.</i></p> |
| <p>La surface sur laquelle la station est construite peut-elle être utilisée comme installation de chantier si l'OFROU l'exige ? Ou ce point porte-t-il sur la période précédant l'ouverture de la station ?</p> | <p><i>Conformément au ch. 6.2.1 des conditions de participation (T1), si une place ou une station de recharge est partiellement ou totalement fermée pour des raisons juridiques ou des motifs liés à la circulation (par ex. utilisation temporaire de l'aire de repos comme site pour installations de chantier), l'exploitant ne pourra prétendre à un site de remplacement ou à tout autre dédommagement par l'OFROU. Cela vaut également pour la période suivant l'ouverture.</i></p> |
| <p>Les sites mentionnés sont-ils techniquement réalisables en termes d'infrastructure de réseau ?</p> | <p><i>Il incombe au requérant d'évaluer la faisabilité d'un hub de recharge rapide sur les parcelles pendant la période de réservation. Cela comprend également le raccordement au réseau. Tous les raccordements électriques jusqu'au point de charge inclus sont du ressort du requérant.</i></p> |
| <p>La plupart des sites se trouvent à l'intérieur d'une bretelle d'entrée / de sortie d'autoroute, ce qui rend l'accès difficile. Comment l'OFROU envisage-t-il la desserte de ces sites ?</p> | <p><i>La desserte routière des parcelles est du ressort de l'exploitant. La desserte des 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></p> |
| <p>Comment desservir des parcelles entièrement entourées par le réseau routier principal ?</p> | <p><i>Comme indiqué dans l'information préalable à la première série de questions, la desserte des parcelles ne peut se faire qu'à partir du réseau routier secondaire. La desserte routière des parcelles est du ressort de l'exploitant. Celui-ci doit exposer dans son concept comment il compte la réaliser sur place, en faisant appel à sa créativité. En fin de compte, il s'agit de savoir si la variante choisie est techniquement réalisable en tenant compte de la sécurité routière. Si les conditions locales ne permettent pas une desserte par le réseau routier secondaire, il convient de procéder à un examen au cas par cas en collaboration avec l'OFROU.</i></p> |
| <p>Sur certaines parcelles désignées, il n'y a guère de place pour les hubs de recharge rapide. Y a-t-il une distance minimale à respecter entre le hub de recharge rapide et la sortie d'autoroute ? Pour trouver une surface adaptée, il faudra éventuellement utiliser un parking existant, situé à quelques centaines de mètres de la sortie.</p> | <p><i>Il appartient au requérant de décider comment réaliser le hub de recharge rapide sur la parcelle mise à disposition par l'OFROU. Celui-ci devra faire preuve de créativité, laquelle se reflètera dans son concept. Toutefois, s'il souhaite utiliser des parcelles en dehors de la parcelle de l'OFROU pour son hub de recharge rapide, ce n'est plus l'OFROU qui est compétent, mais le canton, la commune ou le propriétaire foncier</i></p> |

| | |
|---|--|
| | <i>privé concerné. Dans ce cas, c'est le droit de la construction cantonal ou communal qui joue un rôle. Les rapports de propriété des parcelles adjacentes peuvent être consultés dans les cadastres RDPPF cantonaux.</i> |
| En raison de l'espace limité, les hubs de recharge devront probablement être réalisés sur d'autres surfaces. Dans quelle mesure la construction d'infrastructures de recharge est-elle alors soutenue ou encouragée par l'OFROU ? | <i>La construction d'infrastructures de recharge sur des parcelles adjacentes ou d'autres parcelles privées ne relève pas de la compétence de l'OFROU et n'est donc pas soutenue ou encouragée par l'OFROU.</i> |