



Berne, le 2 avril 2026

Stations de recharge rapide pour poids lourds électriques – 2^e série de questions

Questions et réponses

Numéro de document : ASTRA-D-0B253501/1659

Table des matières

1. Généralités	2
2. Réponses aux questions	2
Chapitre 2 : « Introduction »	2
Chapitre 3 : « Aspects formels »	6
Chapitre 4 : « Description de la procédure »	9
Chapitre 5 : « Exigences posées aux requérants »	9
Chapitre 6 : « Exigences concernant le dossier de demande »	9
Annexe 3 : « Fiches d'information relatives aux sites »	13

1. Généralités

Estimation sommaire des coûts de l'infrastructure électrique :

En étroite concertation avec les gestionnaires de réseau de distribution (GRD), l'OFROU a établi une première estimation sommaire des coûts générés par les raccordements électriques et le transformateur, qui ne tient pas compte des coûts des travaux de génie civil requis. Les montants indiqués pour chaque lot doivent être interprétés uniquement comme des chiffres indicatifs et sont fournis sans engagement ni garantie. Il s'avère que les coûts peuvent varier fortement d'un site à l'autre, en fonction des conditions locales et des puissances de raccordement requises. En outre, pour les sites optionnels et, dans certains cas, pour les sites existants, les informations disponibles sont insuffisantes pour une première estimation sommaire des coûts.

Sur la base de la première estimation, les coûts pour les différents lots (hors sites optionnels et sites existants pour lesquels les informations manquent) sont les suivants :

Lot	Coûts	Sites sans estimation des coûts
1	env. 5,00 mio	Pierre Féline Jura, Concise, Raron
2	env. 5,09 mio	Büsisee Nord/Süd, St-Prex Lac, SVKZ Rothenburg
3	env. 4,18 mio	Forrenberg Nord, SVKZ Chavornay

S'agissant des sites existants sans estimation des coûts, les vérifications effectuées jusqu'à présent permettent de conclure qu'en ce qui concerne les coûts d'infrastructure électrique, il ne faut pas s'attendre à des montants excessifs par rapport aux autres sites.

Les informations et estimations ci-dessus sont fournies sans aucune garantie. L'OFROU décline toute responsabilité quant aux informations et estimations susmentionnées.

2. Réponses aux questions

Chapitre 2 : « Introduction »

	Questions	Réponses
1.	Les stations de recharge pour poids lourds seront-elles dotées de leur propre transformateur ?	Oui, les stations de recharge pour poids lourds électriques seront en principe équipées de leur propre transformateur. Une exploitation des synergies lors de la construction de ce dernier sera examinée uniquement dans le cas des aires de repos appelées à héberger de futures stations de recharge pour voitures de tourisme.
2.	Comment procédera-t-on si le site héberge déjà des stations de recharge destinées aux voitures de tourisme ? La puissance du transformateur existant sera-t-elle répartie proportionnellement ?	Voir la question 1.
3.	Quels seront les canaux et les obligations de communication en cas d'agrandissement (qui informe qui, quand et sous quelle forme) ?	Il appartient à l'OFROU de décider d'éventuels agrandissements de l'infrastructure de recharge. Celui-ci informera par écrit les exploitants concernés de sa décision. D'autres parties prenantes telles que les GRD pourront également être impliqués.
4.	Que faut-il entendre exactement par « sites optionnels » et dans quel délai est-il prévu de les réaliser ?	Les sites « optionnels » sont des sites planifiés qui devraient idéalement être réalisés le long des routes nationales dans les années à venir. Les indications données actuellement pour ces sites ne sont pas

		précises ; elles servent uniquement à les situer géographiquement. La date de réalisation des sites optionnels n'est pas connue pour le moment (voir la question 1 de la première série de questions).
5.	Les voitures de tourisme avec remorque pourront-elles utiliser elles aussi les stations de recharge pour camions électriques ?	Les stations de recharge sont destinées exclusivement aux camions électriques et servent en premier lieu à la recharge. Lors de celle-ci, elles peuvent également être utilisées pour le respect des temps de repos. Il n'est pas permis d'occuper la station sans recharger le véhicule, afin de ne pas restreindre sa disponibilité pour les autres camions électriques. L'utilisation de la station de recharge par des voitures de tourisme, y compris avec remorque, n'est pas autorisée.
6.	Les espaces verts ou les terrains non bâtis (à l'intérieur des zones d'entrée et de sortie) peuvent-ils être utilisés pour l'installation de places de recharge ou d'éléments d'infrastructure tels que les batteries de stockage ?	En principe, cela devrait être possible dans certains cas, notamment pour les éléments d'infrastructure. Les distances par rapport aux dispositifs de retenue des véhicules doivent être respectées. Dans les zones d'entrée et de sortie, il faut également prendre en considération les normes VSS en vigueur. Dans certains cas, la borne de recharge peut être considérée comme un obstacle, raison pour laquelle elle doit être sécurisée (par ex. avec une protection contre les chocs). En outre, les espaces verts doivent pouvoir être entretenus et exploités. L'emplacement de la borne de recharge étant par conséquent décisif, un examen au cas par cas demeure indispensable.
7.	L'exploitant peut-il installer une puissance supérieure à celle proposée par l'OFROU ?	Oui (voir la question 8).
8.	Si l'exploitant souhaite installer une puissance supérieure à celle fournie par l'OFROU, doit-il assumer directement les coûts supplémentaires pour le raccordement ou un préfinancement par l'OFROU est-il possible ?	Si l'exploitant souhaite, sur un site, une puissance supérieure à la puissance de raccordement définie (par ex. équipement avec MCS), il assume intégralement les coûts supplémentaires qui en résultent pour la mise à disposition de l'infrastructure électrique. Cette puissance supplémentaire n'est pas préfinancée par l'OFROU.
9.	L'appel d'offres prévoit le remboursement du préfinancement des raccordements au réseau (et des transformateurs) par l'OFROU : est-il uniquement question ici des sites effectivement équipés ou de l'ensemble des sites du lot ?	Il est obligatoire d'équiper tous les sites d'un lot. L'indemnité est due au moment de la mise en service des différents sites.
10.	Qui fixe l'étendue de l'extension ? L'exploitant ou l'OFROU ?	La décision finale revient à l'OFROU.
11.	Existe-t-il déjà des références ou des valeurs indicatives pour déterminer le « prix du marché » pour les différents sites ?	L'utilisation des surfaces pour l'appel à projets actuel ne nécessitera pas d'indemnité supplémentaire (voir également les questions 8 et 17 de la première série de questions).
12.	Un loyer est-il dû pour tous les sites d'un lot ou uniquement pour ceux sur lesquels des travaux de construction sont effectivement réalisés ?	Voir les questions 9 et 11.
13.	À partir de quel moment le loyer est-il dû ?	Voir les questions 9 et 11.

14.	Segmentation des groupes d'utilisateurs : comment va-t-on s'assurer du point de vue technique et réglementaire que l'infrastructure de recharge destinée spécifiquement aux camions électriques ne sera pas utilisée indûment par les voitures de tourisme ? Compte tenu des écarts prévisibles entre les tarifs pour les voitures de tourisme et ceux pour les camions électriques, nous entrevoyons ici un important potentiel de conflit. Quelles exigences concrètes l'OFROU pose-t-il aux CPO pour garantir durablement cette séparation ? Pouvez-vous nous citer un exemple ?	L'OFROU élabore actuellement une réglementation (signalisation et marquage) des stations de recharge rapide pour le trafic lourd, de manière à établir clairement que ces installations sont exclusivement réservées à celui-ci. Par ailleurs, l'aménagement de l'infrastructure de recharge (par ex. l'agencement des places de recharge, les voies d'accès ou les dimensions des aires de stationnement) peut contribuer à éviter son utilisation par des voitures de tourisme. Du point de vue technique et opérationnel, la mise en œuvre et la garantie de la séparation relèvent des exploitants. Ces derniers sont toutefois soumis aux prescriptions et aux exigences de l'OFROU (notamment en ce qui concerne les mesures de construction et la signalisation).
15.	Intégration et gestion des surfaces : les capacités sur les aires de repos existantes sont aujourd'hui déjà utilisées à plein. Comment la coopération avec les CPO déjà en activité sur place va-t-elle être organisée ? Y a-t-il des directives claires pour prioriser l'utilisation des surfaces et pour éviter les goulets d'étranglement dans l'approvisionnement énergétique ? Certains sites ne disposent plus que d'une capacité restreinte en kW.	En principe, un transformateur propre sera prévu pour les stations de recharge rapide destinées aux camions électriques, de sorte que celles-ci puissent être exploitées indépendamment de l'infrastructure de recharge existante pour les voitures de tourisme. Pour l'utilisation des surfaces, aucun ordre de priorité ne sera fixé entre l'infrastructure de recharge pour les voitures de tourisme et celle pour les camions électriques. Lors de la planification de chaque site, il sera tenu compte du régime de circulation existant et des conditions locales. La coordination concrète avec les exploitants déjà en activité sur place interviendra dans le cadre de la planification de projet pour chaque site. En cas de congestion du réseau électrique, il reviendra aux GRD concernés de fixer des priorités.
16.	Le raccordement au réseau et le transformateur installés sur un site par le GRD local peuvent-ils également être utilisés pour alimenter le réseau et participer ainsi au marché de l'énergie (p. ex. Day Ahead, Intraday et services système tels que l'énergie de réglage) au moyen d'un réservoir tampon existant ou éventuellement installé sur le site par le contractant, ou est-il possible que le GRD local les conçoive à cet effet ?	Non. Pour l'heure, le raccordement au réseau et le transformateur sont prévus exclusivement pour l'exploitation de l'infrastructure de recharge. Une injection dans le réseau ou l'utilisation pour des activités sur le marché de l'énergie ne sont pas autorisées et le GRD ne procède à aucun aménagement à cet effet.
17.	L'appel d'offres porte sur les stations de recharge rapide pour poids lourds électriques. Les cars électriques seront-ils autorisés à utiliser cette infrastructure de recharge ? Si tel est le cas, seront-ils assimilés aux poids lourds électriques dans les futurs systèmes de réservation ou seront-ils relégués au second plan ?	Bien que l'appel d'offres porte sur les poids lourds électriques, il est prévu actuellement de permettre à l'ensemble du trafic lourd d'utiliser les stations de recharge rapide. L'éventuel établissement d'un ordre de priorité sera examiné en temps voulu.
18.	D'après les documents d'appel d'offres ainsi que la première série de questions-réponses, le refinancement des coûts d'infrastructure préfinancés	Oui, l'OFROU vise un refinancement à 100 % sur toute la durée de l'autorisation. Celui-ci comprend l'ensemble des coûts occasionnés à l'OFROU par la mise à disposition de l'infrastructure de recharge

	<p>par l'OFROU s'effectuera au moyen de contrats de réservation durant les 22 ans d'exploitation.</p> <p>Est-il exact que le refinancement contractuel par l'exploitant porte sur l'intégralité des coûts d'infrastructure préfinancés par l'OFROU (conformément aux postes de coûts définis dans les documents) ?</p>	<p>(transformateur et raccordement au réseau). Durant toute la période d'autorisation, l'OFROU ne participera pas financièrement aux stations de recharge rapide.</p>
19.	<p>Si des transformateurs ou des points de raccordement au réseau sont utilisés conjointement par plusieurs exploitants (par ex. stations de recharge rapide pour camions électriques, infrastructure de recharge pour voitures de tourisme ou autres installations), selon quels principes les coûts et les indemnités seront-ils répartis entre les différents exploitants ?</p>	<p>En principe, l'infrastructure est séparée. Si des synergies doivent être utilisées, une décision sera prise au cas par cas.</p>
20.	<p>Si un exploitant a remporté un lot, peut-il se désister complètement pour des raisons économiques ou dans d'autres circonstances imprévues ?</p>	<p>Après l'adjudication d'un lot et avant la signature de la convention de réservation, l'exploitant reçoit un formulaire lui permettant de confirmer son intérêt. Tant qu'il n'y a pas eu de confirmation, l'exploitant peut refuser le lot. Après la confirmation et la signature de la convention, un désistement complet n'est en principe pas possible.</p>
21.	<p>Sur les sites où sont prévues des places de recharge pour poids lourds électriques, est-il autorisé de construire et d'exploiter également une infrastructure de recharge pour voitures de tourisme ? Si tel n'est pas le cas, prévoyez-vous de délivrer à l'avenir des autorisations d'exploitation pour les voitures de tourisme sur les sites en question ?</p>	<p>Les stations de recharge rapide pour voitures de tourisme sur les aires de repos ont déjà fait l'objet d'un appel d'offres. Il n'est en principe pas prévu de procéder à un nouvel appel pour la construction de stations de recharge rapide destinées aux voitures de tourisme le long des routes nationales. De plus, la construction et l'exploitation de stations de recharge rapide pour voitures de tourisme ne sont pas permises dans le cadre du présent appel à projets.</p>
22.	<p>Quel est le prix moyen de vente de l'électricité renouvelable produite en Suisse ?</p>	<p>Nous ne sommes malheureusement pas en mesure de répondre à cette question, étant donné que cela ne relève pas de notre domaine de compétence.</p>
23.	<p>Quel est le prix de vente moyen dans les stations de recharge publiques ?</p>	<p>Nous ne sommes malheureusement pas en mesure de répondre à cette question, étant donné que cela ne relève pas de notre domaine de compétence.</p>
24.	<p>Pourrions-nous récupérer notre matériel au bout des 22 ans de concession ?</p>	<p>Au terme de la durée d'autorisation, l'exploitant doit démonter toutes les parties d'installation des stations de recharge rapide à ses frais et les retirer de l'aire de repos concernée. S'il a modifié l'infrastructure de l'aire de repos, il doit remettre celle-ci dans son état initial, à ses frais, sous réserve d'autres accords avec l'OFROU au moment du démontage.</p>
25.	<p>Quel coefficient de foisonnement est utilisé pour dimensionner les installations électriques ?</p>	<p>En principe, le dimensionnement est établi sur la base de la puissance de charge nominale des points de recharge. La puissance de raccordement effectivement disponible dépendra toutefois des capacités locales du réseau et pourra s'en écarter, dans certains cas, en accord avec le GRD compétent.</p>

26.	Comment est calculé le trafic journalier de véhicules lourds ? Est-ce qu'il ne s'agit que de flotte locale ou bien de transit international ?	Le trafic journalier moyen (TJM) est établi à partir du comptage suisse automatique de la circulation routière (CSACR, cf. Résultats annuels et mensuels) et comprend à la fois le trafic intérieur et le trafic de transit sur un tronçon routier donné.
27.	L'OFROU se réserve le droit d'évaluer le projet détaillé pour un emplacement. Quel mécanisme est en place si l'OFROU et l'entreprise exécutante ne parviennent pas à s'entendre sur un projet détaillé ? Par exemple, deux places de stationnement devraient être supprimées à un emplacement, car sinon des coûts très élevés en résulteraient. Cependant, l'OFROU n'autorise la suppression que d'une seule place de stationnement.	En principe, la réalisation concrète d'un site est le fruit d'une collaboration entre l'exploitant et les services compétents dans les filiales de l'OFROU. S'il s'avère impossible de trouver une solution commune, la décision finale est prise par l'OFROU.
28.	Si l'exploitant souhaite une puissance de raccordement plus élevée et prend à sa charge les coûts supplémentaires, qu'en est-il des coûts supportés par l'OFROU en cas d'un éventuel remplacement (endommagement du matériel ou remplacement) ?	L'OFROU prend à sa charge uniquement les coûts du remplacement de l'option de base.
29.	La procédure d'autorisation comprend plusieurs demandes. Sur la base de ses expériences, quelle est la probabilité selon l'OFROU que toutes les autorisations requises soient délivrées pour un site et que le projet puisse finalement être mis en œuvre ?	D'après les expériences faites dans le cadre du projet « Stations de recharge rapide pour voitures de tourisme sur les aires de repos », l'OFROU estime très probable la délivrance de l'ensemble des autorisations sur les aires de repos et les centres de contrôle du trafic lourd. Cette indication est donnée sans engagement ni garantie.

Chapitre 3 : « Aspects formels »

	Questions	Réponses
30.	Y a-t-il un plafond de coûts pour les clarifications approfondies effectuées par l'OFROU ?	Les études préalables et vérifications générales effectuées par l'OFROU sont financées par le budget de ce dernier. Les coûts engendrés par l'examen du projet de détail et la délivrance de l'autorisation sont fixés sur la base de l'OE mol-OFROU et assumés par l'exploitant. Le plafond de coûts est fixé à 5000 francs (ch. 5.2 de l'annexe de l'OE mol-OFROU).
31.	La décision de réaliser les « sites optionnels » revient-elle à l'exploitant ou celui-ci en a-t-il l'obligation ?	Si les sites optionnels sont réalisés, les exploitants sont soumis à une obligation de mise en œuvre.
32.	L'appel d'offres exige que la recharge soit possible même en cas d'interruption de la liaison avec le back-end. Cela peut entraîner d'importants défauts de paiement. L'OFROU assume-t-il la responsabilité de défauts de ce type et garantit-il une compensation en conséquence ?	Non, la liaison relève de l'exploitant. L'OFROU n'assume aucune responsabilité pour d'éventuels défauts de paiement.
33.	La convention de réservation sera-t-elle publiée avant le dépôt du dossier de demande ?	Une publication préalable de la convention de réservation n'est pas prévue.

34.	Des pénalités contractuelles sont-elles prévues si les délais de mise en œuvre mentionnés au ch. 3.8 ne sont pas respectés pour des raisons propres à l'exploitant et si les sites sont équipés plus tard que prévu au ch. 3.8 ? Que se passe-t-il en outre lorsque des points de recharge sont défectueux et que leur remise en état est retardée ?	Les adjudicataires sont tenus de réaliser toutes les parcelles d'un lot. Les éventuelles conséquences d'un retrait ou d'un défaut de réalisation fautif de l'exploitant sont définies de manière contraignante dans la convention de réservation. Il sera toujours tenu compte du cas d'espèce.
35.	Selon les documents d'appel d'offres, un transfert de l'autorisation est possible à l'expiration de la période de réservation. Quels critères l'OFROU applique-t-il lors de l'examen et de l'autorisation d'un tel transfert, notamment en cas de transfert à des entreprises liées à l'exploitant actuel ?	Le transfert de la convention de réservation et de toutes les autorisations intervient dans des cas exceptionnels. À cet égard, l'aptitude du nouvel exploitant est déterminante (cf. ch. 5 des conditions de participation) et celui-ci doit en principe satisfaire aux exigences générales posées aux requérants par les documents d'appel d'offres. La réserve d'approbation sert en premier lieu à pouvoir réagir aux changements liés au marché (modifications de la répartition des lots ou changement d'exploitant au profit d'entreprises indépendantes). Il s'agit moins de permettre les transferts internes de propriété au sein d'un groupe d'entreprises. Néanmoins, un examen individuel est effectué afin de tenir compte de chaque cas de façon appropriée.
36.	Les exploitants actuels de stations de recharge rapide pour voitures de tourisme sur les aires de repos de l'OFROU disposent de données statistiques sur l'utilisation de leur infrastructure. Celles-ci sont intéressantes pour le calcul du <i>business case</i> (interne). Nous demandons à l'OFROU de mettre à disposition ces données statistiques sur l'utilisation des stations de recharge rapide pour voitures de tourisme, afin d'éviter tout avantage concurrentiel pour les exploitants de cette infrastructure.	L'OFROU ne met pas à disposition de données internes spécifiques aux exploitants de stations de recharge rapide pour voitures de tourisme.
37.	Pour le calcul du <i>business case</i> (interne), les coûts préfinancés par l'OFROU pour le raccordement et le transformateur jouent un rôle essentiel. Nous demandons à l'OFROU de fournir pour tous les sites mentionnés aux annexes 3 et 4 une indication contraignante de ces frais de raccordement. Comment l'OFROU envisage-t-il de traiter les écarts, notamment les surcoûts ? Seront-ils pris en charge par l'OFROU ou la Confédération ?	Voir le chapitre 1 « Généralités ».
38.	Les GRD compétents disposent-ils déjà d'informations concrètes concernant la puissance de raccordement envisageable, ou la puissance de	La disponibilité des puissances de raccordement fixées par l'OFROU pour l'ensemble des sites a déjà été clarifiée de manière approfondie avec les GRD compétents. Les puissances de

	raccordement maximale disponible, pour chaque site ? En effet, ces informations revêtent une importance centrale pour la conception technique de l'infrastructure de recharge, d'une part, et pour la planification des projets et des investissements, d'autre part.	raccordement fixées sont mises à disposition par les GRD. Les personnes responsables auprès des GRD sont informées des projets, et les interlocuteurs seront communiqués aux exploitants une fois que les lots auront été attribués.
39.	À l'heure actuelle, pouvez-vous déjà fournir des informations supplémentaires sur les modalités de remboursement du préfinancement ? Les montants du remboursement nous intéressent particulièrement, de même que le modèle prévu pour l'amortissement pendant la durée de l'autorisation d'utilisation. Cette information est primordiale pour l'évaluation économique et le calcul de l'offre.	L'OFROU vise un amortissement du préfinancement sur toute la durée de la période d'autorisation. L'indemnité sera probablement due annuellement, et augmentera au fur et à mesure de manière progressive. Aucune indication ne peut être donnée en l'état au sujet du montant de l'indemnité (voir également le chap. 1 « Généralités »).
40.	En réponse à la première série de questions, vous avez indiqué qu'à l'heure actuelle, aucune taxe spécifique liée à la consommation de courant de recharge n'est prévue. Pour la fiabilité de la planification, nous vous prions de nous fournir des informations concrètes sur la manière dont ces éventuelles taxes d'utilisation pourraient être conçues, et sur la façon dont ce sujet sera intégré dans les autorisations d'utilisation.	À l'heure actuelle, aucune taxe spécifique liée à la consommation de courant de recharge n'est prévue. De même, aucune intégration d'une telle taxe dans les autorisations d'utilisation n'est envisagée.
41.	Dans votre réponse à la première série de questions, vous avez déterminé qu'en règle générale, l'autorisation d'utilisation prend fin 22 ans après la signature de la convention de réservation, et que l'OFROU se réserve le droit de prolonger la durée de l'autorisation de cinq ans au maximum, en précisant que les modalités d'application seront fixées en temps voulu. Entre-temps, avez-vous défini les critères et les conditions pour qu'une telle prolongation de la durée de l'autorisation soit octroyée, et déterminé quelles seront les modalités d'application de cette éventuelle prolongation ?	Nous n'avons pas encore défini les modalités d'application pour la prolongation de l'autorisation. Celles-ci devraient notamment se concrétiser dans le cadre de la collaboration avec l'exploitant concerné.
42.	Le requérant peut-il partir du principe que les travaux d'entretien, qui sont de toute manière déjà nécessaires aujourd'hui, continueront d'être effectués par les services concernés à l'avenir, sans que les coûts ne soient répercutés sur le requérant ? Cette question concerne notamment (mais pas uniquement) : <ul style="list-style-type: none"> le déneigement des places de stationnement extérieures (qui 	L'exploitant est responsable de l'exploitation et de l'entretien de ses installations, y compris des aires de recharge. Il doit assumer les frais qui en découlent. En sont exclus les frais liés au service hivernal et au nettoyage des aires asphaltées, y compris des aires de recharge. Ces tâches incomberont à l'unité territoriale et seront financées par l'OFROU.

	<p>deviendront des places de recharge) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> le vidage des poubelles existantes ou ajoutées ultérieurement. 	
--	---	--

Chapitre 4 : « Description de la procédure »

	Questions	Réponses
43.	La traduction des questions et des réponses en français et en italien a été retardée. Le délai pour la remise des offres sera-t-il repoussé en conséquence ?	Non, malgré cet état de fait, le délai pour le dépôt des offres ne sera pas repoussé.
44.	Pouvez-vous d'ores et déjà nous donner les noms des experts ?	Les noms des personnes formant le groupe d'experts seront communiqués ultérieurement.

Chapitre 5 : « Exigences posées aux requérants »

	Questions	Réponses
45.	Des références d'entreprises liées entre elles (c'est-à-dire des entreprises juridiquement indépendantes, mais qui sont liées par une participation au capital, un rapport de subordination ou un rapport sociétaire) peuvent-elles être utilisées pour la preuve de la capacité technique du requérant (de l'entreprise soumissionnaire), ou faut-il constituer une communauté de soumissionnaires des entreprises liées entre elles ?	Non, la référence doit être fournie par l'entreprise « soumissionnaire ». Dans cette situation, nous recommandons la constitution d'une communauté de soumissionnaires officielle. Toutefois, les participations multiples ne sont pas admises.
46.	Est-il possible que des entreprises liées entre elles s'empruntent des références les unes aux autres ?	Non, il n'est pas possible d'emprunter une référence à une autre entreprise. En revanche, il est possible de constituer une communauté de soumissionnaires. À noter toutefois que les participations multiples ne sont pas admises.

Chapitre 6 : « Exigences concernant le dossier de demande »

	Questions	Réponses
47.	Si des soumissionnaires obtiennent le même nombre de points, comment les départagerez-vous pour l'attribution des lots ?	Dans les faits, il est hautement improbable d'obtenir exactement le même nombre de points, puisque les évaluations sont exprimées avec des décimales. Si deux dossiers devaient obtenir le même nombre exact de points, l'attribution serait soumise à un tirage au sort.
48.	Existe-t-il des restrictions concernant le stockage sur batterie, notamment en termes de place ?	Oui, voir la question 16.
49.	Les frais de recharge peuvent-ils varier en fonction de l'attractivité des sites au sein d'un même lot ?	Le modèle de tarification et de facturation doit être identique au sein d'un même lot, ce qui signifie que les mêmes prix doivent être proposés sur tous les sites faisant partie d'un lot (voir la réponse à la question 59 de la première série de questions).
50.	La tarification dynamique est-elle autorisée ? Il s'agirait d'une variation des tarifs par site en fonction du taux d'utilisation ou du prix d'achat de	Non, voir la question 49.

	l'électricité (y compris le prix pour la puissance de charge).	
51.	Pourquoi exiger uniquement de l'électricité produite en Suisse à partir de sources d'énergie 100 % renouvelables ? De l'électricité produite à 100 % dans l'Union européenne ne suffirait-elle pas ?	En ce qui concerne les stations de recharge rapide pour poids lourds électriques, de l'électricité produite en Suisse à partir de sources d'énergie 100 % renouvelables est exigée afin de soutenir la réalisation des objectifs énergétiques et climatiques suisses et de garantir que son origine puisse être retracée de bout en bout.
52.	Le fournisseur d'électricité local peut-il garantir la disponibilité de courant renouvelable en quantité suffisante ?	L'approvisionnement en électricité produite en Suisse à partir de sources d'énergie 100 % renouvelables dépend de l'EAE locale. À partir d'une consommation annuelle de 100 000 kWh, l'électricité peut être achetée sur le marché libre.
53.	Le courant doit-il provenir d'un fournisseur d'électricité local ou peut-il être acheté sur le marché libre ?	À partir d'une consommation annuelle de 100 000 kWh, l'électricité peut être achetée sur le marché libre.
54.	Le nombre de places de stationnement peut-il être réduit afin d'avoir plus de place pour l'infrastructure de recharge (p. ex. en installant des îlots) ?	La réduction du nombre de places de stationnement existantes doit être limitée au strict minimum et ne peut avoir lieu, là où cela s'avère nécessaire, qu'avec l'accord de l'OFROU.
55.	L'appel d'offres mentionne le <i>plug & charge</i> : cette technologie doit-elle d'ores et déjà être complètement implémentée et prête à fonctionner, ou cela suffit-il qu'elle soit installée lorsqu'elle sera une norme industrielle établie ?	Chaque équipement de recharge doit être préparé au niveau matériel pour la communication ISO 15118-20 (à l'exception de la fonction « recharge bidirectionnelle »). La technologie <i>plug & charge</i> ne doit pas nécessairement être entièrement implémentée dès la mise en service. Il faut toutefois garantir qu'il sera possible de mettre à jour le logiciel pour l'adapter à la norme ISO 15118-20 et que cette fonctionnalité pourra être installée dans les meilleurs délais dès qu'elle sera établie sur le marché pour les poids lourds.
56.	L'appel d'offres prévoit que les dommages qui gênent ou empêchent la recharge doivent être réparés sous 24 heures. Pour certains sinistres, dans le cas où un véhicule renverse une station de recharge et entraîne la mobilisation d'une équipe spéciale, par exemple, ce délai ne doit pas être respecté de facto. Dans ce contexte, dispose-t-on d'une certaine marge de manœuvre, de sorte que la règle des 24 heures doive simplement être considérée comme une valeur indicative (« en règle générale ») ?	Chaque situation est évaluée au cas par cas. Sur le principe, le délai des 24 heures doit être respecté.
57.	Fiabilité de la planification via la réservation : est-il prévu, voire obligatoire, de mettre en place un système de réservation contraignant afin de respecter les horaires stricts du secteur logistique (mot-clé : durée de la conduite et du repos) ?	L'OFROU approuve la mise en place d'un système de réservation ; un tel concept sera d'ailleurs pris en compte lors de l'évaluation des demandes. Dès que des plateformes nationales ou internationales seront établies sur le marché, le requérant devra offrir un service de réservation et être raccordé à l'une de ces plateformes (cf. exigence T5), ce qui garantira la fiabilité de la planification pour le secteur logistique.
58.	Quelle est la plus-value de l'exigence selon laquelle le matériel informatique	L'OCPP n'est pas une norme officielle, mais fait tout de même office de standard de facto jusqu'à la

	doit être compatible avec le protocole OCPP ?	publication de l'IEC 63110. Actuellement, l'objectif est de transférer l'OCPP dans l'IEC 63110. Dans l'invitation à déposer une demande lancée par l'OFROU, l'OCPP et l'IEC 63110 sont toutes deux indiquées comme normes envisageables.
59.	Si la capacité de communication via l'OCPP peut être prouvée, le matériel informatique qui permet la communication via l'OCPP mais qui n'inclut pas le protocole sera-t-il pris en compte ?	Oui. Toutefois, dès que les normes IEC 63110-1 à 3 (parties à l'étude) seront publiées, elles devront être utilisées.
60.	Est-il important pour remplir et évaluer le critère 2 « Construction et exploitation de points de recharge disposant d'une puissance de charge minimale de 350 kW » que les points de recharge concernés soient construits et exploités sur un site de référence dans une zone de recharge pour poids lourds ou pour voitures de tourisme, ou seule la puissance de charge constatée par point de recharge fait-elle foi, indépendamment de l'affectation au parc de recharge ?	Le critère « Construction et exploitation de points de recharge disposant d'une puissance de charge minimale de 350 kW » sera évalué pour chaque point de recharge en fonction de la puissance de charge. Ce critère sera évalué indépendamment de l'attribution du parc de recharge.
61.	Pour le moment, l'infrastructure de recharge pour les poids lourds électriques en Suisse n'en est qu'à ses débuts. Il n'existe actuellement pas ou peu de grandes installations pour la recharge des poids lourds électriques dans l'espace public. Selon le catalogue des exigences de l'appel d'offres, il faut toutefois avoir de l'expérience dans ce domaine (attestée par deux projets de référence) et la pondération est relativement élevée pour ce critère. Comme le développement de la structure du marché est encore précoce, les entreprises sises en Suisse sont restreintes dans leur choix de deux projets appropriés à soumettre comme références. Comment comptez-vous garantir dans le cadre de l'appel d'offres que les entreprises suisses aient les mêmes chances que les grands soumissionnaires de l'espace européen ?	Conformément à la législation en matière de marchés publics, aucun avantage ne sera octroyé en fonction de l'origine géographique des produits, des technologies ou des entreprises. L'évaluation des projets s'effectuera uniquement sur la base des exigences et des critères indiqués dans les documents de l'appel d'offres. En outre, il convient de préciser qu'en ce qui concerne le critère 6.3.1 « Expérience du requérant », les projets de référence ne doivent pas nécessairement avoir trait à des points de recharge pour poids lourds électriques. Un projet de référence concernant les voitures de tourisme remplirait la plupart des critères (hormis le critère 4). Enfin, le projet de référence ne doit pas impérativement être accessible au public. Il incombe aux requérants de sélectionner des projets de référence qui leur rapporteront un maximum de points.
62.	Pouvons-nous utiliser les pelouses pour installer l'infrastructure de recharge ? Existe-t-il des limitations standards en la matière qui sont déjà connues, en ce qui concerne les distances par rapport aux voies de circulation, par exemple ?	Voir la question 6.
63.	Les points de recharge sont prédéfinis avec une puissance de charge de 350 kW (CCS) et 800 kW (MCS). Le courant nécessaire varie selon la tension du véhicule. Quel courant	Puissance de charge CCS : une tension comprise entre 200 V au minimum et 920 V doit être garantie pour la charge, de sorte que les véhicules dotés de systèmes de batterie compris entre 400 et 800 V puissent être rechargés.

	continu les bornes de recharge CCS et MCS doivent-elles être en mesure de garantir au minimum ?	Puissance de charge MCS : une tension comprise entre 500 V au minimum et 1000 V doit être garantie pour la charge.
64.	Les puissances indiquées par type de point de recharge doivent-elles être comprises comme des valeurs maximales, ou le point de recharge doit-il aussi être en mesure de garantir cette puissance sur la durée (pendant une heure, par ex.) ?	Chaque point de recharge doit être en mesure, sur le plan technique, de fournir la puissance de charge mentionnée en continu.
65.	Quelle température doit pouvoir supporter l'infrastructure de recharge sans réduction de la puissance de charge (puissance minimale prescrite) ?	La puissance de charge nominale doit être disponible en continu dans un environnement dont la plage de température est comprise entre - 5 et 40 °C au minimum. Si la température environnante dépasse ces limites, l'installation de recharge doit continuer de fonctionner de manière raisonnablement efficace (<i>derating</i>).
66.	Concrètement, que doit contenir le dossier de candidature ? Est-ce qu'on présente un concept général applicable à tous les sites de tous les lots ? Dans ce cas, le concept doit être théorique seulement ? Que veut dire « concept » ? Quel niveau de détail est attendu ?	Un concept général et standardisé doit figurer dans le dossier de demande. Il doit décrire le plan d'agencement des places de recharge et inclure le positionnement de l'infrastructure de recharge (y c. les armoires techniques et les transformateurs). Ce concept ne doit pas correspondre spécifiquement à un site ; il doit servir de représentation théorique et schématique. Dans ce contexte, une variante pour les cases de stationnement en épi et une variante pour les cases de stationnement longitudinales doivent être incluses. Des plans détaillés pour les différents sites devront être remis dans un délai de trois ans, mais seulement après l'attribution des lots.
67.	Pour l'aspect « production et stockage d'électricité sur place » : le texte dit que le concept doit préciser comment l'électricité produite à partir d'installations photovoltaïques de l'OFROU sera utilisée pour l'exploitation de l'infrastructure. Qu'est-ce qui est attendu ? Une explication théorique ? Une proposition de dimensionnement d'un cas concret pour un site du lot, ou tous les sites d'un lot, ou tous les lots ?	Le concept doit présenter la manière dont l'électricité produite à partir d'installations photovoltaïques sera théoriquement utilisée pour l'exploitation de l'infrastructure de recharge. Un scénario concret au sujet des dimensions ne doit pas être élaboré pour chaque site. L'objectif est de montrer qu'il est possible, sur le principe, de produire de l'électricité localement et de la stocker (stockage tampon, par exemple), et d'indiquer comment cette production sera intégrée au concept d'exploitation.
68.	Dans le dossier de demande, doit-on répondre point par point aux exigences T1, T2 etc., ou présenter un concept global qui réponde aux exigences ?	Dans le dossier de demande, il convient de présenter un concept qui réponde aux exigences minimales et qui décrive comment ces dernières seront satisfaites. Il n'est pas nécessaire de fournir des plans détaillés pour chaque site. Toutefois, le concept doit être exposé de manière claire et compréhensible.
69.	Dans les prescriptions des distributeurs d'électricité suisses indiquées au n° T4 de l'appel d'offres, un système local et dynamique de gestion de la charge, qui surveille et pilote la puissance de charge, est mentionné au chap. 12. Est-il correct qu'une gestion dynamique de la charge pour les stations de recharge rapide est autorisée dans le cadre du présent appel d'offres, dans la	Oui, une gestion dynamique de la charge pour les stations de recharge rapide est autorisée, dans la mesure où les exigences en matière de puissance de charge et de disponibilité listées dans les documents de l'appel d'offres sont satisfaites.

	<p>mesure où les exigences en matière de puissance de charge et de disponibilité listées dans les documents de l'appel d'offres sont satisfaites ? Ou seules des solutions installées sur site sont-elles autorisées ?</p>	
--	--	--

Annexe 3 : « Fiches d'information relatives aux sites »

	Questions	Réponses
70.	<p>Le TJM VL est indiqué dans l'annexe 4. En plus de celui-ci, l'OFROU peut-il renseigner le TJMO VL pour tous les sites mentionnés dans les annexes 3 et 4 ?</p>	<p>Ces données sont publiées chaque année. Les rapports annuels ad hoc sont disponibles sur notre site Internet (Résultats annuels et mensuels), de même que l'emplacement des postes de comptage (SVZ Data Dashboard).</p>