



Berne, le 3 février 2026

# Stations de recharge rapide pour poids lourds électriques – 1<sup>ère</sup> série de questions

## Questions et réponses

---

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

### Table des matières

<b>1. Généralités</b> .....	<b>2</b>
<b>2. Réponses aux questions</b> .....	<b>2</b>
<b>Chapitre 2 : « Introduction »</b> .....	<b>2</b>
<b>Chapitre 3 : « Aspects formels »</b> .....	<b>7</b>
<b>Chapitre 4 : « Description de la procédure »</b> .....	<b>11</b>
<b>Chapitre 5 : « Exigences posées aux requérants »</b> .....	<b>11</b>
<b>Chapitre 6 : « Exigences concernant le dossier de demande »</b> .....	<b>12</b>
<b>Annexe 3 : « Fiches d'information relatives aux sites »</b> .....	<b>14</b>

## 1. Généralités

Remarques concernant la fiche « SVKZ Rothenburg » de l'annexe 3 :

Pour le site optionnel « SVKZ Rothenburg », le dossier d'appel d'offres prévoit la construction de deux points de recharge MCS et de dix points de recharge CCS. Cette exigence fait l'objet d'une réserve :

Compte tenu de l'espace limité et de la fonction du site en question, il est probable que les mesures prévues ne puissent être mises en œuvre que de façon restreinte. Si aucune solution MCS suspendue n'est réalisable, la configuration locale permettra uniquement la construction d'un unique point de recharge MCS relié au sol. Par ailleurs, le fait que le site serve à la fois de zone de retenue et de zone de stationnement rend impossible la transformation/réaffectation au sol de places de stationnement. En ce qui concerne la recharge des poids lourds électriques, seuls des systèmes suspendus entrent donc en ligne de compte pour l'aménagement des autres points de recharge.

Dans ce contexte, il ne peut être exclu que seul un point de charge MCS et huit points de recharge CCS puissent être réalisés sur le site « SVKZ Rothenburg ».

## 2. Réponses aux questions

### Chapitre 2 : « Introduction »

	Questions	Réponses
1.	Où se trouvent exactement les sites « optionnels » ?	Les sites « optionnels » sont des emplacements qui devront être réalisés idéalement dans les années à venir le long des routes nationales. Les indications données actuellement à leur sujet ne constituent pas des informations exactes mais servent uniquement à les situer géographiquement. Les différents sites seront déterminés précisément lors des prochaines étapes du processus de planification et de construction.
2.	Sur les sites hébergeant déjà des stations de recharge destinées aux voitures de tourisme, comment garantira-t-on que la nouvelle infrastructure de recharge soit utilisée uniquement par des poids lourds électriques ? Les stations pourront-elles être utilisées également par des voitures de tourisme ? Sur le plan pratique, comment garantira-t-on en outre la séparation entre les différents prestataires et leurs prestations (voitures de tourisme / camions électriques), en particulier compte tenu du fait que des bornes de recharge CSS de 350 kW sont prescrites sur la plupart des sites ?	L'infrastructure sera exclusivement réservée aux poids lourds électriques. Il incombera aux exploitants de faire respecter cette règle. Les détails de la signalisation et du marquage des stations de recharge prévus à cet effet sont en cours d'élaboration.
3.	L'état d'avancement de la procédure d'autorisation est-il comparable pour tous les sites et tous les lots ? Cela est essentiel pour nous afin que le libre jeu de la concurrence soit garanti (sans avantages dus à différents stades d'avancement dans la planification).	Oui, c'est le cas. Au moment de l'appel d'offres, l'OFROU a procédé à des examens préliminaires d'ordre général (notamment au sujet des capacités de raccordement au réseau et de l'espace disponible). Aucune planification ni démarche d'autorisation au sens étroit n'a encore été effectuée. Il appartient aux exploitants concernés de s'en charger dans le cadre de la procédure d'autorisation de construire cantonale.
4.	L'OFROU mettra-t-il à la disposition des exploitants des données du trafic en temps réel sur les tronçons	Non, l'OFROU ne fournira pas de données en temps réel. Vous trouverez les résultats annuels ( <a href="#">Résultats annuels et mensuels</a> ) et l'emplacement du poste de

	concernés afin de faciliter une planification précise des besoins ?	comptage ( <a href="#">Dashboard du comptage de la circulation routière</a> ) sur notre site Internet.
5.	Si la possibilité se présente à l'avenir d'aménager une installation photovoltaïque sur le terrain ou à proximité, serons-nous privilégiés en tant qu'exploitants de stations de recharge rapide en vue d'un partenariat ?	Non, les exploitants des stations de recharge rapide ne seront pas privilégiés pour un partenariat dans ce domaine. La collaboration entre deux partenaires externes (projet tiers) devra être convenue en temps voulu par les exploitants de stations de recharge et les exploitants potentiels d'installations photovoltaïques (projets tiers).
6.	Si le courant fourni par l'exploitant « local » de l'installation photovoltaïque est plus cher que l'électricité renouvelable proposée par le fournisseur, sommes-nous libres de choisir ce dernier ?	En principe, les exploitants des stations de recharge rapide sont libres de choisir le fournisseur d'électricité. La collaboration dépend des exploitants privés. Les exploitants des stations de recharge rapide sont invités à se fournir dans la mesure du possible auprès de l'exploitant local de l'installation photovoltaïque.
7.	Existe-t-il un récapitulatif de la puissance photovoltaïque installée/accessible sur chaque aire de repos, et qu'en est-il pour le prestataire concerné en l'occurrence ?	Les installations photovoltaïques situées sur des parcelles de routes nationales appartiennent à l'OFROU et sont exclusivement destinées aux besoins de ce dernier. Par ailleurs, il existe depuis 2023 des conventions de réservation entre l'OFROU et des tiers pour des surfaces adaptées à la mise en place d'installations photovoltaïques (350 parois antibruit et 100 aires de repos). Ces conventions ont été conclues à la suite d'un appel public à projets. Aucune installation photovoltaïque n'a encore été construite sur ces surfaces réservées. Il n'existe pas de récapitulatif de la puissance photovoltaïque installée ou potentiellement utilisable sur les aires de repos.
8.	À notre avis, les deux chiffres se contredisent en ce qui concerne le préfinancement des raccordements au réseau par l'OFROU. Ce dernier supporte-t-il les coûts fixes liés à ces raccordements (ch. 2.6) ou le préfinancement doit-il être indemnisé par l'exploitant (ch. 2.5) ? Si le ch. 2.5 s'applique, comment l'indemnisation est-elle réglée (par ex. paiement mensuel ou annuel avec intérêts éventuels) ? L'exploitant reçoit-il un aperçu des coûts auxquels il doit s'attendre au titre de ce paiement rétroactif pour les sites concernés ?	Le ch. 2.5 se rapporte explicitement aux aspects financiers, tandis que le ch. 2.6 explique la procédure concrète en ce qui concerne l'infrastructure électrique. Le ch. 2.6 ne contredit pas le ch. 2.5, mais fournit plutôt des informations complémentaires. L'OFROU finance la construction du transformateur et sa ligne d'alimentation à titre de prestation préalable. Le préfinancement des raccordements au réseau (et du transformateur) assuré par l'OFROU doit donc être remboursé à ce dernier par l'exploitant sous la forme d'une indemnité. Les modalités précises du remboursement sont actuellement à l'étude. Un remboursement unique n'est pas prévu ; l'OFROU vise plutôt un amortissement de son préfinancement étalé sur la durée de l'autorisation d'utilisation. Aucune information ne peut être fournie pour l'heure au sujet des coûts estimés ou du montant de l'indemnité. Vous serez informés plus en détail en temps voulu.
9.	Excluez-vous définitivement un agrandissement d'aires de repos existantes ou est-il possible d'étudier cette option avec la filiale compétente de l'OFROU dans certains cas ?	À l'heure actuelle, un agrandissement d'aires de repos n'est en principe pas prévu.
10.	Le TJM mentionné se rapporte-t-il uniquement aux poids lourds de plus de 12 t ou porte-t-il aussi sur d'autres catégories de véhicules lourds ?	Le TJM VL se rapporte aux catégories de véhicule 1 (car/bus), 8 (poids lourd), 9 (train routier) et 10 (poids lourd articulé).
11.	Comment le montant dû pour la mise à disposition de l'infrastructure, y compris du transformateur, sera-t-il	Voir la question 8.

	remboursé à l'OFROU ? S'agira-t-il d'un paiement unique ou le montant total sera-t-il versé pendant toute la durée de l'autorisation (= 22 ans) ? Y a-t-il d'autres options ?	
12.	Dans le document, il est question d'installations photovoltaïques sur des aires de repos ou le long de voies express. Pouvez-vous nous fournir une liste des installations de ce type qui sont prévues ou déjà en place ?	Étant donné que les projets photovoltaïques sont planifiés et réalisés exclusivement par des tiers, l'OFROU n'est pas en mesure de donner des indications précises sur l'état des travaux. Jusqu'ici, aucune installation photovoltaïque n'a encore été construite sur ces surfaces réservées. Pour obtenir des informations détaillées sur un éventuel projet photovoltaïque sur une aire de repos, nous vous recommandons de vous adresser directement aux entreprises qui ont obtenu le marché sur la parcelle concernée. La liste des objets composant chaque lot est disponible via le lien suivant : <a href="https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/abteilung_strasseninfrastrukturallgemein/photovoltaik/anhang1b-objektlisten.pdf.download.pdf/Anhang%201B%20-%20Objektliste%20f%C3%BCr%20jeden%20Los.pdf">https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/abteilung_strasseninfrastrukturallgemein/photovoltaik/anhang1b-objektlisten.pdf.download.pdf/Anhang%201B%20-%20Objektliste%20f%C3%BCr%20jeden%20Los.pdf</a>
13.	La convention de réservation permettant de présenter une planification est valable deux ans. Si, dans le cas de sites non réalisés, l'OFROU ne dispose pas de suffisamment de documents de planification, la convention de réservation est-elle automatiquement prolongée ?	Les retards qui résultent de circonstances sur lesquelles l'exploitant n'a pas d'influence ne sauraient désavantager ce dernier. En pareil cas, une prolongation de la convention de réservation du site peut être envisagée.
14.	Sur quelles bases repose l'indemnité versée à l'OFROU pour le financement du raccordement au réseau du transformateur ? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sur les coûts réellement occasionnés ?</li> <li>• Sur une valeur forfaitaire basée par exemple sur l'ampleur du raccordement au réseau ?</li> <li>• Quelle estimation des coûts pouvez-vous fournir pour le préfinancement et le montant de l'indemnité ? C'est essentiel pour le calcul de la rentabilité des sites.</li> </ul>	Voir la question 8.
15.	À partir de quand et pendant combien de temps l'indemnité sera-t-elle perçue ? <ul style="list-style-type: none"> <li>• À partir de quand l'indemnité sera-t-elle due et sous quelle forme ? S'agira-t-il d'un montant annuel identique perçu à partir de la mise en</li> </ul>	En principe, l'indemnité sera due dès la mise en service des différents sites. L'OFROU vise un amortissement de son préfinancement sur toute la durée de la période d'autorisation (voir également la question 8).

	<p>service de chaque site et pendant 22 ans ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le montant en question devra-t-il être versé par site et en fonction du raccordement au réseau et de l'achèvement de l'installation du transformateur, autrement dit l'indemnité pour un site dont le raccordement au réseau ne sera terminé qu'en 2023 sera-t-elle due uniquement à partir de 2023 ?</li> </ul>	
16.	Qui est responsable de la distribution basse tension dans le transformateur ? L'OFROU ou le requérant ?	Le transformateur relève de la responsabilité du gestionnaire du réseau de distribution (GRD), auquel il ne fournit qu'une borne de sortie pour le raccordement au câble d'alimentation destiné à l'infrastructure de recharge des poids lourds électriques. L'exploitant doit mettre en place sa propre distribution basse tension pour l'infrastructure en question.
17.	Dans le paragraphe 2.5, à quoi correspondent en détail les frais pris en charge par l'OFROU ?	L'OFROU ne participe pas au financement de projets tiers. Il finance uniquement l'infrastructure électrique (mise en place des raccordements au réseau et du transformateur). Le préfinancement effectué par l'OFROU doit lui être remboursé par les exploitants sous la forme d'une indemnité. Toutefois, l'utilisation des surfaces pour l'appel à projets actuel ne nécessitera pas d'indemnisation supplémentaire.
18.	Est-ce que la disponibilité du réseau électrique a déjà été étudiée et/ou discutée avec les GRD responsables pour chacun des sites ?	Oui, les GRD responsables ont été contactés au préalable afin de connaître la disponibilité du réseau électrique.
19.	Paragraphe 2.6. Prestation préalable de l'OFROU : l'exploitant pourra-t-il prendre en charge directement la construction et l'entretien du transformateur et des raccordements au réseau ? Pourra-t-il ainsi se fournir en électricité moyenne tension ?	Non, la construction et l'entretien seront pris en charge explicitement par le GRD responsable. En fonction de la situation, un approvisionnement en électricité moyenne tension sera prévu. La construction du transformateur et des raccordements au réseau par l'exploitant n'est pas possible. Les frais occasionnés par la suite pour l'entretien courant du transformateur seront pris en charge par l'exploitant.
20.	Pour certains des sites inclus dans les lots 1-3, des concessions pour l'installation et l'exploitation de bornes de recharge pour voitures de tourisme et/ou camions ont déjà été accordées par les autorités cantonales. Dans certains cas, les autorités cantonales et les concessionnaires se sont déjà concertés avec les GRD compétents pour anticiper les futures augmentations de puissance prévues afin de permettre l'extension des installations de recharge du concessionnaire. Ces discussions et demandes ont-elles été prises en compte par l'OFROU dans le cadre de cet appel d'offres ? Comment seront priorisées les multiples demandes de bornes et d'accès au réseau	Pour chaque site, l'OFROU s'est enquis auprès du GRD responsable de la disponibilité du réseau électrique. Lors de la planification, l'extension déjà prévue de l'infrastructure de recharge rapide (pour les voitures de tourisme) a également été prise en considération. L'appel d'offres lui-même ne fonde pas de droit à une attribution prioritaire des capacités du réseau. L'examen des raccordements au réseau et la priorisation en cas de goulets d'étranglement sont du ressort des GRD concernés.

	<p>électrique dans des cas de goulets d'étranglement dans l'augmentation de la capacité du réseau ? Quelle autorité aura la responsabilité de décider de la priorisation de l'accès au réseau électrique ?</p>	
21.	<p>Ch. 2.6. Exploitation : si le transformateur doit être remplacé, l'OFROU en assumera les coûts. Ces coûts de remplacement devront-ils être remboursés par l'exploitant ?</p>	<p>Ch. 2.6 : Si le transformateur doit être remplacé (en cas de dommages matériels ou de renouvellement), l'OFROU en assumera les coûts. La prise en charge des coûts est réservée si l'exploitant est responsable d'une panne. La question de l'obligation de remboursement d'éventuels frais de remplacement par l'exploitant n'est pas encore réglée. L'OFROU ne prend aucun autre coût à sa charge (par ex. coûts d'énergie, contributions à l'utilisation du réseau, entretien courant du transformateur).</p>
22.	<p>Groupe cible : existe-t-il des restrictions d'utilisation concernant les stations de recharge rapides pour poids lourds électriques, par ex. des interdictions de stationnement des voitures de tourisme sur les emplacements des poids lourds ?</p>	<p>Voir la question 2.</p>
23.	<p>Bâti existant : la transformation des espaces de stationnement dans le cadre des mesures de construction est-elle autorisée ou celles-ci doivent-elles être réalisées à titre complémentaire (par ex. hébergement d'appareils, acheminement des câbles ou pose de gaines pour la future infrastructure installée sous les espaces de stationnement) ?</p>	<p>Il n'est pas possible de répondre à cette question de manière générale. L'emplacement, les caractéristiques et la compatibilité du projet avec les prescriptions techniques de l'OFROU sont déterminants. Un examen individuel est effectué dans le cadre de l'étude préalable du projet de détail.</p>
24.	<p>Rentabilité : comment l'indemnité pour le préfinancement de l'infrastructure du réseau est-elle calculée ?</p>	<p>Voir les questions 8 et 17.</p>
25.	<p>Taxes d'utilisation : est-il prévu de percevoir à l'avenir des taxes de concession spécifiques liées à la consommation de courant de recharge, en plus de l'indemnité annuelle ?</p>	<p>À l'heure actuelle, aucune taxe spécifique liée à la consommation de courant de recharge n'est prévue.</p>
26.	<p>Concernant les chap. 2.5 et 2.6 de l'invitation, pourriez-vous indiquer quels coûts, parmi les suivants, sont pris en charge par l'OFROU :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Frais de raccordement (par ex. travaux de génie civil tels que ceux d'excavation et de terrassement, livraison et pose de tuyaux et de câbles, main-d'œuvre, formalités administratives)</li> <li>- Contribution aux coûts du réseau (CCR)</li> </ul>	<p>Voir les questions 8 et 17.</p>

	<p>– Dispositif général de protection contre la surintensité</p> <p>Veillez également préciser les coûts qui sont compris dans la rémunération due par le requérant pour l'utilisation de l'infrastructure des routes nationales en lien avec les préfinancements assurés par l'OFROU (selon l'art. 7, al. 2, ORN). Enfin, la rémunération en question constitue-t-elle un coût récurrent (par ex. annuel) qui doit être pris en charge par l'exploitant pour toute la durée de l'autorisation, ou s'agit-il d'un paiement unique à effectuer seulement au début de la période pour laquelle l'autorisation a été délivrée ?</p>	
--	--	--

### Chapitre 3 : « Aspects formels »

	Questions	Réponses
27.	<p>Pour quelle raison une durée de concession nettement plus courte a-t-elle été choisie pour l'appel d'offres concernant l'infrastructure de recharge destinée aux poids lourds électriques, alors que les investissements sont plus élevés et que le retour sur investissement pour les installations destinées aux poids lourds prendra donc plus de temps que pour les installations dédiées aux voitures de tourisme ?</p>	<p>La durée de la concession a été adaptée à la situation économique et effective actuelle (par ex. appels à projets du même genre à l'étranger) et à la rapidité des progrès technologiques. Les expériences de l'OFROU ont montré que des durées trop longues sont trop peu incitatives pour la réalisation rapide des sites et ne prennent pas suffisamment en considération la rapidité actuelle des changements technologiques.</p>
28.	<p>Existe-t-il un mécanisme contractuel prévoyant des mises à niveau de la capacité du réseau dans le cas où les besoins de recharge sur les dispositifs destinés au trafic lourd (en particulier dans la perspective de l'introduction du <i>Megawatt Charging Systems</i> – MCS) augmentent plus que prévu initialement ?</p>	<p>Il est spécifié dans les documents de l'appel d'offres que les évolutions technologiques (par ex. nouvelles technologies de recharge telles que le MCS) et le cadre légal régissant la durée de réservation et d'autorisation ne sont pas entièrement prévisibles. L'infrastructure de recharge devra être adaptée en conséquence dans le cadre d'une concertation avec les exploitants. L'OFROU se réserve le droit de modifier les dispositions de la convention de réservation ou de l'autorisation, après consultation des exploitants.</p>
29.	<p>En cas d'obtention d'un lot, y a-t-il une obligation d'aménager la totalité des parcelles qui le composent ?</p>	<p>Les adjudicataires sont tenus de réaliser les travaux sur l'ensemble des parcelles d'un lot.</p> <p>Les éventuelles conséquences d'un retrait ou d'une non-réalisation fautive sont spécifiées de façon contraignante dans la convention de réservation. Il est toujours tenu compte du cas d'espèce.</p>
30.	<p>Si un site spécifique faisant partie d'un lot s'avère techniquement ou économiquement irréalisable en dépit d'efforts considérables, est-il possible de le remplacer par un autre au sein du même lot ou de réévaluer l'obligation ?</p>	<p>Il n'est pas possible de remplacer un site par un autre en raison des dimensions et de la puissance de raccordement requises pour les stations de recharge rapide destinées aux poids lourds électriques ainsi que de l'espace limité sur d'autres sites.</p> <p>En revanche, l'OFROU peut réévaluer les obligations imposées dans certains cas.</p>

31.	<p><i>Texte de l'appel d'offres : L'utilisation par des tiers du domaine appartenant aux routes nationales est soumise à l'autorisation de l'OFROU (al. 1). L'utilisation est en règle générale soumise à une rémunération au prix du marché (al. 2).</i></p> <p>Question : Comment faut-il comprendre cet énoncé ? Existe-t-il une réglementation qui définit les prix pour l'utilisation (rémunération au prix du marché) ainsi que les coûts d'entretien et d'exploitation, de façon que le risque puisse être pris en considération dans l'offre ?</p>	Voir les questions 8 et 17.
32.	L'émolument perçu pour l'autorisation d'utilisation s'applique-t-il à un seul site et doit-il par conséquent être compté pour chaque site, ou une seule autorisation suffit-elle pour tous les sites d'un lot ?	L'émolument perçu pour l'autorisation d'utilisation doit être compté pour chaque site (une autorisation distincte par site).
33.	À quel moment du processus un contrat est-il établi, qui règle par exemple l'indemnité ainsi que les droits et les obligations par site ? Ou ces aspects sont-ils réglés dans l'autorisation mentionnée au ch. 3., auquel cas une autorisation serait délivrée pour chaque site ?	<p>Un premier contrat est établi sous la forme d'une convention de réservation. Une convention de réservation est établie pour chaque lot. Les droits et les obligations des exploitants et de l'OFROU sont déjà réglés dans cette convention.</p> <p>Suite au dépôt d'une demande de permis de construire dans les deux ans suivant l'attribution du lot, et sous réserve de la compatibilité du projet avec les contraintes techniques des routes nationales et de l'obtention d'un permis de construire auprès de l'autorité compétente, l'autorisation d'utilisation du domaine des routes nationales pour la construction, l'exploitation et l'entretien de la station de recharge rapide selon la législation sur les routes nationales est signée. L'autorisation contient notamment l'ensemble des points énoncés au ch. 3.6 « Conditions de délivrance de l'autorisation conforme au droit sur les routes nationales ».</p> <p>D'autres droits et obligations sont également fixés dans cette autorisation d'utilisation. Une autorisation d'utilisation est délivrée pour chaque site.</p>
34.	Quelle est la probabilité que les stations de recharge rapide ne soient pas accessibles en cas de fermeture d'un tronçon autoroutier ou de l'ensemble de l'aire de repos ? Existe-t-il des statistiques officielles à ce sujet ou une valeur empirique sur 10 ans ?	Il n'existe pas de statistiques spécifiques ni d'expérience étendue et fiable en la matière. En cas de fermetures prévues, la filiale de l'OFROU compétente informe les exploitants concernés en temps voulu.
35.	A-t-on défini dans le cadre de l'appel d'offres les règles applicables au cas où un site n'est pas réalisé ?	Voir les questions 29 et 30.
36.	Nous acceptons la révocation de l'autorisation en cas d'infraction commise par l'exploitant et prenons en considération le progrès technologique. Toutefois, les modifications qui ne sont pas prévisibles (par ex. nouvelles	Voir la question 28.

	<p>technologies de recharge ou dispositions légales) représentent un risque difficilement calculable.</p> <p>Est-il possible de préciser dans le passage en question qu'après l'adjudication, la solution proposée, y compris la structure tarifaire, est contraignante et que toute modification de la part de l'OFROU après une éventuelle réévaluation requiert l'accord de l'exploitant ?</p>	
37.	<p>Quelles sont les conséquences pour un exploitant si, dans les deux ans impartis, il présente une planification insuffisante pour l'un des sites ou s'il n'en présente pas ?</p>	<p>Les conséquences éventuelles d'une planification insuffisante ou d'une absence de planification par l'exploitant sont définies de manière contraignante dans la convention de réservation. Selon le ch. 3.8, le délai de mise en œuvre s'applique sous réserve de circonstances et de retards ne dépendant pas de l'exploitant. Il sera toujours tenu compte du cas d'espèce.</p>
38.	<p>En tant que CPO, peut-on se retirer de l'un des sites prévus dans la convention de réservation après deux ans ?</p> <p>Cela aurait-il des conséquences sur la réservation d'autres sites du lot pour lequel des planifications ont déjà été effectuées ou sur d'autres sites éventuellement déjà en service ?</p>	<p>Les adjudicataires sont tenus de réaliser les aménagements sur toutes les parcelles d'un lot.</p> <p>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.</p>
39.	<p>La durée de l'autorisation est-elle également de 22 ans pour les sites qui ne sont actuellement pas encore construits et sur lesquels les stations de recharge ne seront en service qu'en 2035 ? Autrement dit, dans ce cas, la durée d'exploitation effective ne serait-elle donc plus que de 14 ans (dans l'hypothèse d'une adjudication au 1.1.2027 et d'une mise en service au 1.1.2035) ?</p>	<p>Oui, en règle générale, l'autorisation d'utilisation prend fin 22 ans après la signature de la convention de réservation.</p> <p>L'OFROU se réserve le droit de prolonger la durée de l'autorisation de cinq ans au maximum. Les modalités d'application seront fixées en temps voulu.</p> <p>Les exploitants ne disposent d'aucun droit à une prolongation de l'autorisation.</p>
40.	<p>En cas de prolongation éventuelle, qu'en sera-t-il de l'indemnité ? Les frais induits par le raccordement au réseau et le transformateur auront en effet déjà été intégralement remboursés auparavant.</p>	<p>Après le remboursement intégral à l'OFROU de son préfinancement, l'indemnité sera supprimée. En cas de prolongation éventuelle de la durée de l'autorisation, aucune indemnité supplémentaire ne sera perçue pour l'utilisation de la surface. Indépendamment de cela, des émoluments de traitement seront dus conformément à l'OEmol-OFROU.</p>
41.	<p>En ce qui concerne le délai de réalisation des trois premiers sites d'un lot, fixé à 2030, y a-t-il une préférence pour les sites à réaliser en premier ou un nombre minimal de points de recharge ?</p>	<p>Les requérants indiquent dans quel délai et selon quels critères ils prévoient de réaliser les stations de recharge. L'ordre de priorité est arrêté après entente avec l'OFROU. Le nombre de points de recharge par site a été fixé dans les documents de l'appel d'offres et doit en principe être respecté. Il peut néanmoins être modifié en fonction de la situation locale ou de la capacité du réseau.</p>
42.	<p>Quelles sont les conséquences pour l'exploitant si le réseau électrique était indisponible sur un des sites ?</p>	<p>Les GRD compétents ont été contactés au préalable afin de procéder à de premières clarifications concernant la disponibilité du réseau. Le raccordement au réseau et la disponibilité de ce dernier sont garantis dans le cadre d'une collaboration avec les GRD en question. Les restrictions et les interruptions du réseau</p>

		ne dépendent pas de l'OFROU et relèvent des dispositions contractuelles et des prescriptions du GRD concerné.
43.	Quelles sont les conséquences pour le requérant si, malgré l'octroi d'une autorisation d'utilisation, les sites ne sont pas réalisés (ou ne sont réalisés que partiellement) dans les délais impartis (3 sites jusqu'en 2030, tous les sites jusqu'en 2035) ?	Voir les questions 29 et 30.
44.	Après l'attribution du lot, le requérant peut-il proposer une réalisation ultérieure des sites ? Dans ce cas-là, les sites en attente resteront-ils réservés pour le requérant jusqu'au début des travaux, au-delà de la période de réservation de 2 ans ?	Non, l'exploitant ne peut pas proposer une réalisation ultérieure.
45.	Quelles sont les conséquences si un requérant ayant obtenu l'attribution d'un lot décide de ne pas vouloir réaliser un ou plusieurs sites réservés après la fin de la période de réservation ?	Voir les questions 29 et 30.
46.	Confirmez-vous que les autorisations de l'OFROU seront délivrées pour une durée de 22 ans prolongeable de 5 ans supplémentaires au maximum, soit pour un total de 27 ans tout au plus, et non pour la durée maximale de 30 ans prévue à l'art. 7, al. 1, de l'ordonnance sur les routes nationales (ORN) ?	Voir la question 39.
47.	<p>Eu égard à l'art. 29, al. 1 et 2, ORN, l'exploitant sera-t-il soumis à une rémunération ultérieure pour l'utilisation du domaine appartenant aux routes nationales, en sus de la rémunération prescrite pour l'utilisation de l'infrastructure des routes nationales selon l'art. 7, al. 2, ORN ?</p> <p>Si oui, l'exploitant devra-t-il s'acquitter de cette rémunération ultérieure selon l'art. 29 ORN même si les stations de recharge réalisées et exploitées utilisent de l'énergie 100 % renouvelable ?</p> <p>En outre, le cas échéant, la rémunération en question constituerait-elle un coût récurrent (par ex. annuel), devant être pris en charge par l'exploitant pour toute la durée de l'autorisation, ou s'agirait-il d'un paiement unique à effectuer seulement au début de la période pour laquelle l'autorisation a été délivrée ?</p> <p>Enfin, pourriez-vous préciser ce qu'il faut entendre par rémunération « au</p>	Voir les questions 8 et 17.

	prix du marché » et indiquer comment celle-ci est déterminée ?	
48.	Eu égard à l'art. 4 et au ch. 5.2 de l'annexe de l'OEmol-OFROU, pouvez-vous nous assurer que le montant dû pour les émoluments en lien avec l'octroi de l'autorisation par la police des constructions de l'OFROU sera de 5000 francs suisses au maximum par autorisation ?	Oui, conformément à l'OEmol-OFROU.

#### Chapitre 4 : « Description de la procédure »

	Questions	Réponses
49.	L'appel d'offres concernant les stations de recharge rapide pour les poids lourds électriques ne spécifie pas explicitement dans quelle mesure les critères du « Made in Switzerland » et de la souveraineté numérique (au sens de la stratégie numérique) seront pris en considération. À quel degré ces réflexions entrent-elles en ligne de compte dans les conditions de l'appel d'offres et quelle importance est accordée au « Made in Switzerland » dans le processus de sélection des requérants ?	Conformément au droit des marchés publics, aucune offre n'est avantagée en fonction de l'origine géographique des produits, des technologies ou des entreprises. Les projets sont évalués uniquement sur la base des exigences et des critères définis dans les documents d'appel d'offres. Les stations de recharge rapide pour les poids lourds électriques sont des projets tiers. Il n'est donc pas nécessaire de fixer des exigences conformes à la stratégie de la Confédération en matière de transformation numérique. Certains aspects de la numérisation sont pris en considération pour autant qu'ils soient couverts par les exigences techniques mentionnées dans l'appel d'offres.
50.	Pouvez-vous nous indiquer le nom des experts prévus pour l'évaluation des dossiers ?	La composition de l'équipe d'évaluation sera communiquée à une date ultérieure.
51.	Avons-nous raison de supposer que le dépôt d'un dossier de demande d'ici au 30 avril 2026 est sans engagement et que seules les conventions de réservation qui ne sont actuellement pas encore conclues avec les requérants choisis auront une force obligatoire ?	C'est exact. Nous prions toutefois les candidats de s'abstenir de déposer un dossier de demande en l'absence d'intérêt réel pour la réalisation des lots.
52.	Empreinte écologique : dans l'optique d'un circuit court en matière de disponibilité et d'une faible empreinte carbone pour la réalisation de l'infrastructure, un prestataire de service régional et une production suisse ont-ils leur importance dans l'évaluation ?	En référence au droit des marchés publics, aucune offre n'est avantagée en fonction de l'origine géographique des produits, des technologies ou des entreprises. Les projets sont évalués uniquement sur la base des exigences et des critères définis dans les documents d'appel d'offres.

#### Chapitre 5 : « Exigences posées aux requérants »

	Questions	Réponses
53.	Pour les entreprises étrangères et les documents rédigés dans une langue étrangère, une traduction certifiée conforme est-elle nécessaire ou suffit-il de présenter le document original accompagné d'une simple traduction	Le document original assorti d'une simple traduction est suffisant.

	(par ex. extrait du registre du commerce) ?	
54.	Est-il possible d'indiquer des entreprises liées et/ou des sous-traitants pour les références requises ?	Les requérants (entreprises présentant une offre) doivent pouvoir fournir eux-mêmes les références. En guise d'alternative, il est recommandé de créer une « communauté de soumissionnaires » dans laquelle les références peuvent être fournies par tous les requérants qui en font partie.
55.	S'agissant de l'exigence formulée au chap. 5.3 de l'invitation (relative au droit de l'OFROU de demander la présentation d'états financiers annuels audités et d'un rapport de situation des trois derniers exercices), confirmez-vous que seuls sont tenus de s'y soumettre les opérateurs économiques soumis au contrôle légal de leurs comptes, en vue de garantir une participation maximale ? En d'autres termes, pouvez-vous confirmer que les entreprises non soumises à cette obligation légale peuvent se contenter de présenter leurs états financiers approuvés et soumis de façon régulière, éventuellement assortis d'une déclaration confirmant l'absence d'obligation d'audit ? En guise d'alternative, l'exigence en question peut-elle être satisfaite en produisant seulement les comptes définitifs audités de la société mère ou d'autres entités de la chaîne de contrôle ?	S'il existe des doutes quant à la capacité économique du requérant, l'OFROU pourra réclamer d'autres justificatifs et les intégrer dans son examen. À cet égard, il sera toujours tenu compte du cas d'espèce

#### Chapitre 6 : « Exigences concernant le dossier de demande »

	Questions	Réponses
56.	L'exploitant dispose-t-il d'une entière liberté en matière de tarification, de gestion de la disponibilité, de <i>roaming</i> (interopérabilité) et de données d'utilisation, ou l'OFROU prévoit-il des restrictions d'exploitation spécifiques à cet égard ?	Les exigences minimales (cf. ch. 6.2) font partie intégrante de la convention de réservation et de l'autorisation d'utilisation ; les exploitants doivent les respecter.
57.	Comment l'OFROU prévoit-il d'intégrer les futures technologies (par ex. solution de recharge rapide MCS, recharge intelligente, systèmes de stockage locaux) sans compromettre l'équilibre économique ni imposer à l'exploitant des obligations de mises à niveau non prévues ?	L'OFROU exige que l'équipement de l'infrastructure de recharge soit orienté vers le marché pendant toute la durée de l'autorisation d'utilisation (adaptation périodique aux besoins du marché). Des échanges réguliers sont prévus entre l'OFROU et l'ensemble des exploitants, qui donneront lieu notamment à des décisions et à la définition de futures exigences.
58.	Est-il possible de renoncer aux mises à jour qui ne sont pas pertinentes du point de vue technique et sécuritaire et qui n'ont pas d'incidence	En principe, l'exploitant est tenu de mettre en œuvre les nouvelles versions de l'ensemble des normes et des protocoles (cf. Exigences minimales T6). Il est néanmoins toujours possible d'en discuter avec l'OFROU.

	essentielle sur l'expérience du client ?	
59.	<p>Que signifie exactement un « modèle de tarification et de facturation identique au sein d'un même lot » ? Est-il obligatoire de proposer les mêmes prix sur tous les sites ou suffit-il de prévoir un système tarifaire unique avec des paramètres liés aux sites ?</p> <p>Exemple : un modèle tarifaire unique prévoyant des coûts variables en fonction des sites est-il admis (par ex. un prix par kWh en fonction du site et un début de facturation après une période définie) ?</p>	Le modèle de tarification et de facturation doit être le même pour tout un lot. Cela signifie que sur tous les sites d'un lot, les mêmes prix doivent être proposés.
60.	Les sous-critères énumérés au ch. 6.3.1 sont assortis d'une pondération. Or, cette dernière n'apparaît pas pour les critères 6.3.2, 6.3.3 et 6.3.4. Pouvez-vous communiquer également la pondération de ces sous-critères ?	La pondération est la même pour les différents critères d'évaluation (« sous-critères »). Ceux-ci sont notés sur une échelle allant de 0 points (insuffisant) à 4 points (très bien).
61.	Les conducteurs de poids lourds électriques doivent observer des temps de repos. Est-il envisageable d'installer, en plus des bornes de recharge en courant continu >350kW requises, des stations de recharge de plus faible puissance afin que les chauffeurs puissent utiliser leur temps de repos pour recharger le véhicule, pour autant que l'espace disponible sur le site concerné le permette ?	À l'heure actuelle, le peu d'espace disponible sur les sites ne permet pas d'aménager également des places de recharge de plus faible puissance (<350 kW). Si la situation devait changer, un complément de ce type serait examiné au cas par cas.
62.	Est-il impératif que les sites de référence présentés possèdent au moins quatre points de recharge (comme indiqué au ch. 5.4.1 pour la preuve de la capacité technique) ? Ou est-ce qu'un site de référence doté de seulement deux points de recharge suffit s'il remplit par ailleurs les critères du mieux possible ?	En ce qui concerne l'évaluation (cf. 6.3.1 Expérience du requérant), les sites mentionnés à titre de références doivent également comporter quatre points de recharge (cf. ch. 5.4.1).
63.	Y a-t-il des contraintes sur le choix du fournisseur des équipements (constructeur de bornes, système de load management, etc.) ?	Non, il n'y a aucune restriction.
64.	Est-ce qu'il est nécessaire de présenter 2 sites de référence par critère ? Est-ce que les mêmes sites peuvent être présentés pour différents critères ? Est-ce que les sites de référence doivent se trouver en Suisse ?	Il faut indiquer deux sites de référence qui remplissent le plus grand nombre possible de critères mentionnés ou, idéalement, l'ensemble d'entre eux. Les sites de référence ne doivent pas obligatoirement se trouver en Suisse. Ils peuvent aussi se situer dans un État de l'UE ou de l'EEE ou au Royaume-Uni (UK).
65.	Dans la réponse de l'appel d'offres, sera-t-il nécessaire de proposer un concept et des plans d'aménagement pour chacun des emplacements ? Un concept général et un plan	Le dossier de demande ne doit pas obligatoirement contenir un concept pour chaque site. Le plan d'agencement des places de recharge incluant le positionnement de l'infrastructure de recharge (y c. les armoires techniques et les transformateurs) doit être

	schématique pour l'ensemble des sites sont-ils suffisants ?	décrit de manière standardisée et schématique dans le concept (une variante pour les cases de stationnement en épi, une variante pour les cases de stationnement longitudinales). (cf. 6.3.2.)
66.	Une disponibilité minimale des points de recharge (durée de fonctionnement garantie) est-elle imposée aux exploitants?	Les utilisateurs doivent autant que possible avoir un accès illimité à des stations de recharge en service. La procédure visant à garantir la disponibilité élevée des stations de recharge rapide doit être décrite dans le concept (avec mention des temps de réaction en cas de dommages) et fait partie des critères d'évaluation (cf. ch. 6.3.3.). L'exploitant établit en outre tous les six mois un rapport de monitoring à l'intention de l'OFROU. Ce document comprend notamment le temps d'exploitation par point de charge ainsi que des informations sur les dysfonctionnements avec ventilation mensuelle (cf. ch. 6.2.4., n B8).

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

	Questions	Réponses
67.	Comment l'OFROU a-t-il tenu compte dans la planification de l'aspect fiscal lié aux projets de loi concernant une redevance sur les véhicules électriques, et sur quelles hypothèses s'est-il fondé pour fixer le nombre et la typologie des points de recharge, notamment dans l'optique des équipements standards MCS (qui ne sont pas encore vraiment en fonction et pour lesquels il n'existe donc pas encore de valeurs empiriques) ?	La planification s'est fondée sur les besoins en infrastructure de recharge accessible au public le long des routes nationales suisses, établis à partir des projets de recherche financés par la Confédération, dans lesquels les aspects fiscaux (par ex. redevance sur les véhicules électriques) ont aussi été pris en considération. Elle repose également sur une analyse des besoins de la branche logistique en Suisse. C'est sur cette base qu'ont été fixés le nombre et la typologie des points de recharge en tenant compte du projet d'installation de points de recharge MCS le long des routes de transit (axe nord-sud). Les capacités du raccordement au réseau et l'espace disponible sur les sites ont également été inclus dans la planification.
68.	Le TJM mesuré se rapporte-t-il à l'aire de repos ou à l'autoroute attenante ? Dans ce derniers cas, concerne-t-il un ou deux sens de circulation ?	Le TJM se rapporte à l'autoroute attenante et aux deux sens de circulation.
69.	Le TJM mesuré se rapporte-t-il aux véhicules de plus de 3,5 t? ou de plus de 7,5 t?	Voir la question 10.
70.	Aire de repos de St-Prex Lac : la photo n'est pas la bonne, elle montre une autre aire de repos.	La version actuelle est désormais disponible sur le site Internet.
71.	Avez-vous déjà un calendrier indiquant pour chaque site prévu à partir de quand les nouvelles parcelles seront disponibles ?	Nous ne disposons pas encore d'indications précises, étant donné que les sites sont encore à l'état de projets (voir également la question 1).
72.	Pouvez-vous confirmer l'emplacement du site SVKZ Rothenburg, le lien Géoportail du QR code donné dans le document de l'appel d'offres est celui du SVKZ Chavornay ?	La version actuelle est désormais disponible sur le site Internet.
73.	Sécurité : des exigences de sécurité spécifiques au trafic lourd s'appliquent-elles au matériel ou au passage de câbles, afin de faciliter l'utilisation des systèmes de recharge	En matière de trafic lourd, la protection des câbles et du matériel incombe aux fabricants et aux installateurs, qui doivent s'assurer que la sécurité et la fiabilité de leurs systèmes répondent aux normes en vigueur.

	lourds et d'éviter l'endommagement de câbles au cours des manœuvres ?	
74.	Technologie : quel est le jour de référence pour la conformité de l'infrastructure au droit national ? Le jour de l'adjudication, la date de planification ou le jour de l'installation et de la mise en service ?	La conformité de l'infrastructure aux exigences légales et métrologiques doit être garantie au moment de l'installation et de la mise en service. La phase de planification en elle-même ne suffit pas pour garantir la conformité. Les prescriptions en vigueur doivent être respectées au moment de la mise en service.
75.	<p>Nous demandons la confirmation du nombre de places de recharge prévues pour le CCTL de St-Maurice, car la fiche d'information y relative (figurant à l'annexe 3 de l'invitation) indique qu'il en faudra 4, mais comporte ensuite la mention « 2×CCS » en guise d'exigence minimale concernant le standard de connecteur.</p> <p>Par conséquent, pouvez-vous nous dire s'il faudra prévoir 4 places de recharge au total, dont 2 au moins équipées de connecteurs CCS, ou seulement 2 places de recharge présentant chacune le standard minimal CCS ?</p>	La version actuelle est désormais disponible sur le site Internet.