

Avis n° 2022-019 du 10 mars 2022

relatif aux procédures de passation, par la société Sanef et la Société des Autoroutes Paris-Normandie (ci-après « SAPN »), de trois contrats relatifs à la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques portant sur 18 aires situées sur les autoroutes A1, A4, A13, A26, A29, A31 (lot 1), sur 18 aires situées sur les autoroutes A1, A2, A4, A13, A16, A26 et A29 (lot 2) et sur 16 aires situées sur les autoroutes A1, A2, A4, A13, A16, A25, A26 (lot 3)

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

Saisie par le ministre chargé de la voirie routière nationale le 11 février 2022 ;

Vu le code de la commande publique ;

Vu le code de la voirie routière, notamment ses articles L. 122-27, R. 122-44 et D. 122-46-1 ;

Vu l'arrêté modifié du 8 août 2016 fixant les conditions d'organisation du service public sur les installations annexes situées sur le réseau autoroutier concédé ;

Vu l'article 3 du décret n° 2021-1177 du 10 septembre 2021 portant définition pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes n'ayant pas qualité de pouvoir adjudicateur d'une procédure de sélection des opérateurs chargés du déploiement et de l'exploitation d'installations de recharge pour véhicules électriques sur les installations annexes du réseau autoroutier concédé, et extension des obligations relatives à la modération tarifaire aux sources d'énergie usuelles ;

Vu les autres pièces des trois dossiers ;

Après en avoir délibéré le 10 mars 2022,

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. RAPPEL DES FAITS

1. Le 2 juillet 2021, conformément aux articles L. 122-25 et R. 122-41 du code de la voirie routière, les sociétés Sanef et SAPN, qui appartiennent au même groupe, ont lancé une procédure de consultation conjointe visant à attribuer trois contrats d'exploitation sur le domaine public autoroutier concédé d'installations annexes à caractère commercial permettant d'assurer des activités de recharge pour véhicules électriques, sur un total de 52 aires de services et de repos réparties en trois lots¹, comme suit :
 - lot 1 : 18 aires situées sur les autoroutes A1, A4, A13, A26, A29 et A31 ;
 - lot 2 : 18 aires situées sur les autoroutes A1, A2, A4, A13, A16, A26 et A29 ;
 - lot 3 : 16 aires situées sur les autoroutes A1, A2, A4, A13, A16, A25 et A26.
2. En ce qui concerne le lot 1, les sociétés Sanef et SAPN ont reçu 6 plis contenant chacun une candidature et une offre, qu'elles ont déclarées recevables. À l'issue des négociations, elles ont ensuite reçu 5 offres finales dans les délais impartis. Les sociétés Sanef et SAPN ont finalement retenu la société [redacted] comme attributaire pressenti en vue de conclure le contrat portant sur ledit lot².
3. En ce qui concerne le lot 2, les sociétés Sanef et SAPN ont reçu 7 plis contenant chacun une candidature et une offre, qu'elles ont déclarées recevables. À l'issue des négociations, elles ont ensuite reçu 6 offres finales dans les délais impartis. Les sociétés Sanef et SAPN ont finalement retenu la société [redacted] comme attributaire pressenti en vue de conclure le contrat portant sur ledit lot³.
4. En ce qui concerne le lot 3, les sociétés Sanef et SAPN ont reçu 7 plis contenant chacun une candidature et une offre, qu'elles ont déclarées recevables. À l'issue des négociations, elles ont ensuite reçu 6 offres finales dans les délais impartis. Les sociétés Sanef et SAPN ont finalement retenu la société [redacted] France comme attributaire pressenti en vue de conclure le contrat portant sur ledit lot⁴.
5. Le 11 février 2022, le ministre chargé de la voirie routière nationale a saisi l'Autorité pour avis sur la procédure de passation.

2. CADRE JURIDIQUE

6. Il résulte de l'article L. 122-24 du code de la voirie routière que les contrats, mentionnés à l'article L. 122-23 du même code, passés par le concessionnaire d'autoroute « *en vue de faire assurer par un tiers la construction, l'exploitation et l'entretien des installations annexes à caractère commercial situées sur le réseau autoroutier concédé* », sont attribués à la suite d'une procédure de publicité permettant la présentation de plusieurs offres concurrentes, dans des conditions et sous réserve des exceptions définies par voie réglementaire. Ces conditions et exceptions sont précisées aux articles R. 122-40 à R. 122-41-1 du même code.

¹ Voir la liste des autoroutes et sociétés délégantes pour chaque aire de service ou point de dépannage concerné en Annexe 1 du présent avis.

² À la date de saisine de l'Autorité, cette société n'avait pas été informée par la société concessionnaire d'autoroutes de ce qu'elle était retenue comme attributaire pressenti.

³ Id.

⁴ Id.

7. En application de l'article L. 122-27 du code de la voirie routière, l'attributaire est agréé, préalablement à la conclusion du contrat mentionné à l'article L. 122-23, par l'autorité administrative, après avis de l'Autorité, qui dispose d'un délai d'un mois à compter de la date de la saisine pour se prononcer. Cet avis porte sur le respect des règles mentionnées aux articles L. 122-24 et L. 122-25 du code précité. En cas d'avis défavorable, la délivrance de l'agrément à l'attributaire est motivée par l'autorité administrative.
8. En vertu de l'article R. 122-42 du code de la voirie routière, l'agrément prévu à l'article L. 122-27 du même code est délivré par le ministre chargé de la voirie routière nationale.
9. Pour les sociétés concessionnaires qui ne sont pas des pouvoirs adjudicateurs, la passation et l'exécution des contrats d'exploitation mentionnés à l'article L. 122-23 du code de la voirie routière sont régies, en vertu de l'article R. 122-41 du même code, par les titres II et III du livre I^{er} de la troisième partie du code de la commande publique, sous réserve des adaptations qu'il prévoit.
10. Conformément au 4^o de l'article R. 122-41 précité, dans sa rédaction en vigueur au moment de l'envoi de l'avis de concession concernant la procédure faisant l'objet du présent avis, les critères de notation sont pondérés et comportent au moins la qualité des services rendus aux usagers, la qualité technique et environnementale, l'ensemble des rémunérations versées par l'exploitant au concessionnaire et, si le contrat d'exploitation porte sur la distribution de carburants, la politique de modération tarifaire, la pondération de ce critère étant au moins égale à celle du critère relatif aux rémunérations.
11. En ce qui concerne l'électricité distribuée par les IRVE, celle-ci ne constitue pas un « carburant » mais une source d'énergie comprise comme un « carburant alternatif » au sens de l'article 1^{er} du décret n° 2017-1673 du 8 décembre 2017 portant diverses mesures réglementaires de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.
12. Le décret n° 2021-1177 du 10 septembre 2021 susvisé a étendu l'application du critère de la politique de modération tarifaire prévue au d) du 4^o de l'article R. 122-41 du code de la voirie routière à l'ensemble des « sources d'énergie usuelles »⁵ auquel appartient notamment l'énergie électrique⁶. Néanmoins, il ressort de l'article 3 de ce décret que le critère de politique de modération tarifaire ne sera applicable, concernant la distribution d'énergie électrique pour la recharge des véhicules, qu'aux consultations lancées après le 1^{er} septembre 2022.
13. Cette circonstance n'interdit pas aux sociétés concessionnaires d'autoroutes de prévoir un tel critère pour les consultations lancées avant cette date.

⁵ L'article D. 122-46-1 du code de la voirie routière, applicable aux conventions de délégation de service public autoroutier en cours au 15 février 2021, dispose que « [c]onstitue une source d'énergie usuelle au sens de la présente disposition, respectivement pour les véhicules légers et les poids lourds, toute source d'énergie utilisée par plus de 1,5 % des véhicules à moteur immatriculés pendant deux années consécutives ou par au moins 5 % du parc de véhicules à moteur en circulation ».

⁶ D'après les données publiques du service des données et études statistiques (SDES) disponibles sur le site du ministère de la transition écologique (<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees>), plus de 1,5 % des véhicules légers immatriculés en 2019 et 2020 étaient électriques (hors véhicules hybrides). L'électricité constituait donc une source d'énergie usuelle en 2021. Les données relatives à l'année 2021 n'étant pas disponibles à ce stade, l'Autorité ne peut pas encore établir de façon certaine que l'électricité constitue une source d'énergie usuelle en 2022.

3. ANALYSE DE LA PROCÉDURE DE PASSATION

3.1. Analyse des modalités de publicité

14. Il résulte de l'application combinée de l'article R. 3122-2 du code de la commande publique et du 3° de l'article R. 122-41 du code de la voirie routière que la société concessionnaire doit publier l'avis de concession dans un journal d'annonces légales et dans une publication spécialisée correspondant au secteur économique concerné.
15. Les supports de publication choisis sont, pour chaque lot, conformes à la réglementation.
16. En outre, l'article R. 3123-14 du code de la commande publique prévoit que le délai minimum de réception des candidatures, accompagnées le cas échéant des offres, est de 30 jours à compter de la date d'envoi de l'avis de concession, ce délai pouvant être ramené à 25 jours lorsque l'autorité concédante accepte que les candidatures lui soient transmises par voie électronique.
17. Il ressort de l'instruction que le délai de remise des candidatures et des offres est, pour chaque lot, conforme à la prescription réglementaire du code de la commande publique.
18. Par ailleurs, les SCA ont procédé, le 17 septembre 2021, à une modification non substantielle du dossier de consultation des entreprises se rapportant à chacun des trois lots. Il ressort de l'instruction que la modalité de mise en œuvre de cette modification est conforme :
 - à l'article R. 3122-8 du code de la commande publique, car tous les opérateurs économiques ayant retiré un dossier de consultation des entreprises ont été informés des modifications et ont disposé d'un délai suffisant pour remettre une offre ;
 - à l'article 3.4 du règlement de la consultation, qui prévoyait que « la Société » pouvait apporter des modifications de détail aux dossiers de chaque lot jusqu'à 20 jours calendaires avant la date limite de remise des offres.

3.2. Analyse de l'applicabilité d'un critère de modération tarifaire pour la source d'énergie usuelle fournie par les bornes de recharge pour véhicules électriques

19. À la date d'envoi de l'avis de concession, les procédures objet du présent avis étaient soumises, notamment, à l'article R. 122-41 du code de la voirie routière dans sa rédaction, mentionnée au point 10 du présent avis, antérieure à la modification opérée par le décret n° 2021-1177 du 10 septembre 2021 susvisé.
20. Il en résulte que les SCA n'avaient pas l'obligation d'attribuer les contrats sur le fondement d'un critère relatif à la politique de modération tarifaire pratiquée par l'exploitant, dont la pondération, lorsqu'il est mis en œuvre, doit être au moins égale à celle du critère relatif aux rémunérations.
21. L'Autorité relève néanmoins que les documents de la consultation prévoyaient, pour les trois lots, un critère relatif à la modération tarifaire portant, d'une part, sur la grille tarifaire prévue par le soumissionnaire au début du contrat et, d'autre part, sur la règle d'évolution des prix (révision des tarifs de recharge à l'acte). De plus, ce critère avait un poids égal à celui relatif aux rémunérations versées par l'exploitant au concessionnaire.

3.3. Analyse de la méthode de notation du critère relatif à la modération tarifaire

22. Il ressort des rapports d'analyse des offres que le critère relatif à la modération tarifaire a été apprécié à la fois du point de vue de la grille tarifaire proposée en début de contrat et du point de vue de l'évolution des prix proposée au cours du contrat : l'engagement de chaque candidat est exprimé comme une combinaison de ses tarifs initiaux et de leurs évolutions.
23. L'Autorité rappelle que la description d'un critère au sens de l'article R. 3124-4 du code de la commande publique doit permettre à chaque entreprise de connaître avec précision les éléments de son offre qui seront appréciés.
24. Dans le cas présent, les documents de la consultation ne spécifiaient pas les indices de référence à retenir pour construire la loi d'évolution des prix, si bien que les évolutions de prix proposées dans les différentes offres reposaient sur des indices divers. Pour comparer les formules d'évolution des prix des candidats, les SCA se sont fondées sur les moyennes des évolutions annuelles des indices de prix proposés sur les trois dernières années, qu'elles ont toutefois corrigées pour neutraliser l'effet des augmentations très importantes observées depuis la fin de l'année 2021. Ce calcul permet une comparaison entre les offres, mais son objectivité peut être questionnée.
25. L'Autorité reconnaît que, sur le marché naissant des IRVE, les déterminants des coûts sont encore mal connus, ce qui peut expliquer les difficultés à imposer des indices de prix dans les documents de la consultation. Elle appelle néanmoins l'attention des sociétés Sanef et SAPN sur l'importance qui s'attache à ce que la comparaison des offres soit aussi objective que possible et les invite, pour ce faire, à clarifier, dès l'appel d'offres, les modalités de présentation, par les candidats, de l'évolution des prix. L'Autorité invite également le concédant à définir un référentiel pertinent pour simplifier la comparaison objective des offres concurrentes du point de vue de ce critère.
26. Les offres des candidats, relativement à leur politique de prix, étaient évaluées sur la base d'un indicateur unique, tenant compte à la fois des tarifs initiaux et des prévisions de hausses annuelles. La note retenue était calculée en fonction des valeurs de cet indicateur pour l'offre la moins-disante et pour l'offre du candidat.
27. L'Autorité rappelle que les critères de sélection doivent permettre de départager les offres conformément à leurs différences objectives. Ainsi, la méthode de notation doit notamment refléter la réalité des écarts qui séparent les offres sur chacun des critères, de sorte que la note attribuée à chaque offre traduise sa performance globale au regard de l'ensemble des critères, compte tenu de leurs poids respectifs.
28. L'Autorité estime que la méthode de notation employée par les sociétés départage correctement les offres des candidats dans la mesure où la formule tient compte du rapport entre les engagements des différents candidats.

3.4. Analyse des projets de contrats

3.4.1. Sur le taux d'occupation maximal de chaque borne de recharge pour véhicules électriques

29. L'énergie électrique fournie par les bornes de recharge électrique est une source d'énergie usuelle pour les véhicules légers au sens de l'article D. 122-46-1 du code de la voirie routière (voir points 11 et 12 du présent avis).
30. Il résulte des dispositions de l'article 3 de l'arrêté du 8 août 2016 susvisé que :
- sauf dérogation expressément accordée par le ministre chargé de la voirie routière nationale, « 1° Toutes les sources d'énergies usuelles, telles que définies à l'article D. 122-46-1 du code de la voirie routière, sont distribuées au plus tard au 1^{er} janvier de l'année N + 3, N étant l'année calendaire, où l'un des seuils prévus à l'article D. 122-46-1 du code de la voirie routière est atteint » ;
 - « 3° Le nombre de points de distribution de chaque source d'énergie usuelle est adapté aux niveaux de trafics au droit de l'aire. À ce titre, le niveau d'occupation d'un point de distribution ne dépasse pas 7 heures quotidiennes plus de 10 jours par an ».
31. Compte tenu de ces éléments, l'Autorité considère qu'il sera nécessaire que les sociétés concessionnaires rappellent ces dispositions à leurs cocontractants et prévoient, dans les conditions contractuelles, les exigences techniques qui en découlent (ce qui peut être fait dès à présent en prévoyant l'application différée de ces stipulations), qu'elles en vérifient le respect au cours de l'exécution des contrats et qu'elles prévoient une clause de pénalité adéquate sanctionnant l'inexécution des engagements par les preneurs.
32. Au cas d'espèce, l'Autorité constate :
- s'agissant du lot 1, que l'article 7 du projet de contrat prévoit que le candidat pressenti s'engage sur un niveau d'occupation maximal plus bas⁷ que celui cité au point 30 ainsi que sur l'adaptation de son offre, en cas de dépassement de ce niveau, par l'augmentation « d'au moins » [] % du nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques ;
 - s'agissant des lots 2 et 3, que l'article 6 du cahier des charges des installations commerciales sur autoroutes (CCICA) annexé aux projets de contrats (applicable faute de stipulation particulière dans les projets de contrats⁸) prévoit que le nombre de points de distribution de chaque source d'énergie usuelle « est adapté au niveau du trafic au droit de l'aire et qu'à ce titre, le niveau d'occupation ne dépasse pas 7h quotidiennes plus de 10 jours par an ».
33. En conséquence de ce qui précède, l'Autorité considère que les projets de contrats portant sur les trois lots permettent d'ores et déjà aux offres de service d'être conformes aux prescriptions décrites au point 30 pour toute la durée de l'exploitation.

⁷ []

⁸ L'article 1^{er} du projet de contrat prévoit qu'en cas de divergence ou de contradiction entre les stipulations de la convention et de ses annexes et celles du cahier des charges des installations commerciales sur autoroutes (CCICA), la convention et ses annexes prévalent. En l'espèce, pour les lots 2 et 3, les projets de contrats ne contiennent aucune stipulation relative à un taux d'occupation maximal des IRVE. En l'absence de contradiction avec le CCICA, c'est donc ce dernier qui s'applique.

34. Par ailleurs, l'article 56.3 du CCICA prévoit un mécanisme de transmission de données aux SCA visant à assurer le respect du plafond d'occupation.

3.4.2. Sur la politique tarifaire des bornes de recharge pour véhicules électriques

35. Afin de garantir aux usagers l'application effective de la politique tarifaire à laquelle le preneur pressenti à l'issue de la mise en concurrence s'est engagé, il appartient à la société concessionnaire de s'assurer de son respect au cours de l'exécution des contrats et de prévoir une clause de pénalité suffisamment dissuasive sanctionnant son éventuelle inexécution.
36. L'Autorité constate, à la lecture combinée de l'article 8 des trois projets de contrats et de l'article 20 du CCICA, qu'une obligation pèse sur le preneur de communiquer aux SCA, par voie électronique, toute évolution des tarifs.
37. Par ailleurs, l'article 66 du CCICA prévoit que les SCA peuvent appliquer à l'exploitant, en cas de constat du non-respect de l'engagement de modération tarifaire, une pénalité de 350 euros par manquement et, le cas échéant, par jour de retard, sans mise en demeure préalable. Après une période de trente jours, le montant de la pénalité est porté à 600 euros par manquement et, le cas échéant, par jour de retard.
38. L'Autorité considère que la pénalité précitée est suffisamment dissuasive s'agissant de l'exploitation des bornes de recharge pour véhicules électriques si elle est applicable aire par aire. Néanmoins, ce point mériterait d'être précisé. En effet, l'annexe « projet technique, commercial et financier » des projets de contrats particuliers prévoit que l'engagement de « modération tarifaire » porte sur « *toutes les aires du lot* ». Dans ces conditions, subsiste une ambiguïté sur le point de savoir si un manquement est caractérisé donnant lieu à l'application de la pénalité, en cas de non-respect de cet engagement à l'échelle de l'ensemble des aires ou de chacune d'entre elles.

CONCLUSION

39. L'Autorité émet un avis favorable sur la procédure de passation de trois contrats relatifs à la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques portant sur 18 aires situées sur les autoroutes A1, A4, A13, A26, A29, A31 (lot 1), sur 18 aires situées sur les autoroutes A1, A2, A4, A13, A16, A26 et A29 (lot 2) et sur 16 aires situées sur les autoroutes A1, A2, A4, A13, A16, A25 et A26 (lot 3).
40. L'Autorité recommande par ailleurs aux sociétés Sanef et SAPN, afin de rendre pleinement opérant le critère relatif à la modération tarifaire pour l'accès à l'énergie fournie par les bornes de recharge pour véhicules électriques :
- de clarifier que les engagements de modération tarifaire portent sur chacune des aires, de sorte que les sanctions prévues en cas de manquement revêtent un caractère incitatif ;
 - d'appliquer une méthode de notation aussi objective que possible des offres concurrentes en ce qui concerne l'évolution des prix proposée au cours du contrat, en clarifiant, dès l'appel d'offres, les modalités de présentation, par les candidats, de l'évolution des prix.
41. L'Autorité invite enfin le concédant à définir un référentiel pertinent pour simplifier la comparaison objective des offres concurrentes du point de vue du critère de la modération tarifaire.

*

Le présent avis sera notifié au ministre chargé de la voirie routière nationale et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 10 mars 2022.

Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Monsieur Philippe Richert, vice-président ; Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ; Madame Sophie Auconie, vice-présidente ; Mesdames Marie Picard et Cécile George, membres du collège.

Le Président

Bernard Roman

Annexe 1 – Répartition des aires de services et de repos au sein des trois lots

| SCA | Autoroute | Lot | Aire |
|-------|-----------|-----|--|
| Sanef | A1 | 1 | Aire de service de Vémars Est |
| Sanef | A1 | 1 | Aire de service de Vémars Ouest |
| Sanef | A1 | 1 | Aire de service de Saint Léger |
| Sanef | A1 | 1 | Aire de service de Wancourt Est |
| SAPN | A13 | 1 | Aire de service de Rosny Sud |
| SAPN | A13 | 1 | Aire de service de Bosgouet Sud |
| Sanef | A26 | 1 | Aire de service de Saint Hilaire Cottes |
| Sanef | A29 | 1 | Aire de service de Villers Bretonneux |
| SAPN | A29 | 1 | Point dépannage carburant de Quetteville Est |
| SAPN | A29 | 1 | Point dépannage carburant de Quetteville Ouest |
| Sanef | A31 | 1 | Aire de service de L'Obrion |
| Sanef | A31 | 1 | Aire de service de Loisy |
| Sanef | A31 | 1 | Aire de service de La Maxe |
| Sanef | A4 | 1 | Aire de service de Changis sur Marne |
| Sanef | A4 | 1 | Aire de service de Ussy sur Marne |
| Sanef | A4 | 1 | Aire de service de Valmy Le Moulin |
| Sanef | A4 | 1 | Aire de service de Valmy Orbeval |
| Sanef | A4 | 1 | Aire de service de Keskastel Ouest |

| | | | |
|--------------|-----|---|--|
| Sanef | A1 | 2 | Aire de service de Ressons Ouest |
| Sanef | A1 | 2 | Aire de service de Phalempin Est |
| Sanef | A1 | 2 | Aire de service de Phalempin Ouest |
| SAPN | A13 | 2 | Aire de service de Morainvilliers Sud |
| SAPN | A13 | 2 | Aire de service de Morainvilliers Nord |
| SAPN | A13 | 2 | Aire de service de Beuzeville Nord |
| SAPN | A13 | 2 | Aire de service de Beuzeville Sud |
| Sanef | A16 | 2 | Aire de repos de Lormaison Est |
| Sanef | A16 | 2 | Aire de repos de Lormaison Ouest |
| Sanef | A2 | 2 | Aire de service de La Sentinelle Est |
| Sanef | A2 | 2 | Aire de service de La Sentinelle Ouest |
| Sanef | A26 | 2 | Aire de service de Champ Roland |
| Sanef | A26 | 2 | Aire de service de Mont de Nizy |
| Sanef | A29 | 2 | Aire de service de Croixrault |
| Sanef | A4 | 2 | Aire de service de Longeville Nord |
| Sanef | A4 | 2 | Aire de service de Longeville Sud |
| Sanef | A4 | 2 | Aire de service de Brumath Est |
| Sanef | A4 | 2 | Aire de service de Brumath Ouest |
| Sanef | A1 | 3 | Aire de service Cœur des Hauts de France Est |
| SAPN | A13 | 3 | Aire de service de Vironvay Sud |
| SAPN | A13 | 3 | Aire de service de Vironvay Nord |

| | | | |
|--------------|-----|---|---|
| Sanef | A16 | 3 | Aire de repos des Falaises de Widehem Est |
| Sanef | A16 | 3 | Aire de repos des Falaises de Widehem Ouest |
| Sanef | A2 | 3 | Aire de service de Graincourt |
| Sanef | A2 | 3 | Aire de service de Havrincourt |
| Sanef | A25 | 3 | Aire de service de Saint Eloi |
| Sanef | A4 | 3 | Aire de service de Tardenois Nord |
| Sanef | A4 | 3 | Aire de service de Tardenois Sud |
| Sanef | A26 | 3 | Aire de service d'Angres |
| Sanef | A4 | 3 | Aire de service de Bussy Saint Georges |
| Sanef | A4 | 3 | Aire de service de Ferrières |
| Sanef | A4 | 3 | Aire de service de Metz Saint Privat |
| Sanef | A4 | 3 | Aire de service de Saverne Eckartswiller |
| Sanef | A4 | 3 | Aire de service de Saverne Monswiller |