Publié par le TNPF le 16/10/2020 - Edité le 30/08/2025

Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

Cahier des charges des stations de gonflage des pneumatiques

Ce cahier des charges, élaboré par le TNPF, complète la fiche d'opération standardisée TRA-SE-104 « **Station de gonflage des pneumatiques** ».

Cette fiche fait partie du dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE) créé en 2006 visant à promouvoir l'efficacité énergétique dans divers secteurs d'activité (TRA = transport).

Afin de faciliter la réalisation d'actions d'économie d'énergie, des fiches d'opérations standardisées ont été réalisées et classées par secteur d'activité.

Pour comprendre les principes de fonctionnement du dispositif CEE :

http://multimedia.ademe.fr/animations/cee_ademe_v3/index.html

FICHE EXPLICATIVE N° FE113
Gonflage des pneumatiques pour véhicules M1 ou N1

Fiche d'opération standardisée concernée :
N°TRA-SE-104

I. Généralités

Cette fiche vise à valoriser, au titre des CEE, la création de nouvelles aires de gonflage mais aussi le maintien à niveau des stations existantes, fréquemment victimes d'actes de vandalisme. En effet, l'objet de cette fiche est de faciliter l'accès des stations de gonflage aux automobilistes et d'en améliorer la fréquentation, afin de réduire les surconsommations des automobilistes dues au sous gonflage. (Nota : le sous gonflage est également un facteur aggravant d'insécurité routière).

Le pneumatique est soumis à une perte naturelle de pression de 0,1 bar par mois, cette perte peut être amplifiée par des phénomènes accidentels (fuite due à un choc, ou à une crevaison …). Il est donc recommandé de vérifier la pression des pneumatiques pour corriger et réajuster la pression au niveau préconisé par les constructeurs. A ce jour il est constaté que la pression est vérifiée et

corrigée en moyenne une fois par an.

Le sous gonflage augmente la résistance au roulement d'un pneumatique et par conséquent la consommation de carburant d'un véhicule. Des études montrent qu'un différentiel de pression de 0,3 bar de pression engendre une surconsommation de 0,05 l/100 km* (plus 6% de résistance au roulement) et pour un différentiel de 1 bar de pression une surconsommation de 0,23 l/100 km* (plus 30% de résistance au roulement). Ceci correspond à une surconsommation comprise entre 1,2% et 6% en fonction du différentiel de pression.
* par référence au test UTAC normalisé

Source : Michelin.

II. Précision sur les termes employés

Transport tous véhicules de catégorie M1 ou N1 selon le code de la route, Article R311.1.

Stations de type A, B ou C

Les stations de type A, B et C sont différenciées comme telles par retours d'expériences.

Les stations de gonflage A sont situées sur autoroutes ou voies de grande circulation de type autoroutier avec aires de stationnement/repos.

Les stations de type B sont situées sur zones urbaines ou agglomérations (zones industrielles, d'activité, parkings grands publics) et hors agglomération, hors parkings privés d'entreprises et de collectivités locales.

Les stations de type C sont implantées dans des parkings privés d'entreprises ou de collectivités locales, ces parkings hébergeant les véhicules des employés et/ou appartenant à l'entreprise (dans le sens de flotte professionnelle).
Le type de stations sera identifié par le demandeur.

A propos du TNPF

Les principaux manufacturiers de pneumatiques (**Bridgestone, Continental, Goodyear, Hankook, Michelin, Pirelli**) sont adhérentes, en France, du TNPF (Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France). Cette association est garante des bonnes pratiques de la profession.

Le cahier des charges TNPF est joint en annexe.

Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

III. Précisions sur les modes de preuve

Les prestations de gonflage de l'installation ne sont pas tarifées.

La mise en place de stations de gonflage respecte les conditions du cahier des charges Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France (TNPF) :

- facilité d'accès aux utilisateurs.
- affichage visible dans la station de gonflage du panneau avec le message du TNPF : « **DES PNEUS BIEN GONFLES : LES 10 CONSEILS POUR ROULER EN TOUTE SECURITE** ».
- l'opération de gonflage doit se faire en toute sécurité pour tous les utilisateurs.
- le maintien des installations est conforme au cahier des charges du TNPF.

La date d'engagement de l'opération est la date de signature du contrat d'entretien. La date d'achèvement de l'opération est la date anniversaire de signature du contrat d'entretien.

Le professionnel est le prestataire de service signataire du contrat d'entretien.

La preuve de réalisation de l'opération est le contrat d'entretien de la station de gonflage dans lequel le remplacement des organes défectueux est garanti dans un délai de 15 jours.

Les documents justificatifs spécifiques à l'opération sont :

- la procédure de contrôle quotidien ;
- l'état récapitulatif, issu du professionnel et signé par le bénéficiaire de l'opération, des stations de gonflage des pneumatiques, sous contrat d'entretien, mentionnant par station son type, A, B ou C, son nom et son adresse.

IV. Recommandations de mise en oeuvre

Néant.

V. Questions-réponses les plus fréquentes

Réponses à des questions sur les modes de preuve

Thème : preuve de réalisation de l'opération

• Question : Dans le cas où il n'y a pas de facture émise lors de l'installation d'une nouvelle station (cas de la société A qui fait payer l'utilisation de la borne et récupère une partie des bénéfices),

peut-on accepter un PV d'installation?

Réponse : dès lors qu'il ne s'agit pas d'une opération de location, si aucune copie de facture ne peut être présentée, tout autre document financier ou comptable permettant de s'assurer de la réalisation effective de l'opération, comme un PV d'installation, peut être accepté par le PNCEE. Toutefois, La fiche mentionne explicitement « le demandeur fournit les factures de matériels et les attestations de travaux relatives à l'implantation de la station de gonflage ». Afin de justifier de l'installation d'une nouvelle station, il est donc obligatoire de présenter la facture.

Réponses à des questions sur l'application de la fiche
Thème : station nouvelle / station existante
• Question : Comment distingue-t-on une nouvelle station de gonflage d'une installation existante?

Réponse : en l'absence de précision dans la fiche, dès qu'une station est installée (même depuis très peu de temps), celle-ci doit être considérée comme existante.

Thème : dépôt de dossiers
• Question : Dans le cas où la station de gonflage est maintenue, l'opération peut-elle faire l'objet d'une demande annuelle de CEE ?

Réponse : La demande peut être faite annuellement en fonction de la durée du contrat de maintenance. Les contrats de maintenance sont en général pluriannuels. Il convient de faire un dépôt tous les ans. Toutefois, il faudra s'assurer qu'au moment du dépôt (qui a lieu avant la réalisation de l'opération), le contrat court encore au moins pour une durée d'un an. Il est possible de faire le parallèle avec les opérations TRA-SE-108 et TRA-SE-109.

Annexe
Cahier des charges d'une station de gonflage

CAHIER DES CHARGES TECHNIQUE DE L'INSTALLATION

– Transport tous véhicules de catégorie M1 ou N1 selon le code de la route, Article R311.1.

- Pression maximum de gonflage pour véhicules légers : 3,5 bar
- Pression maximum de gonflage pour utilitaires légers, dont Camping cars : 5,5 bar

– Manomètre étalonné par un organisme accrédité,
– Certificat d'étalonnage disponible pour chaque manomètre,
– Existence d'un plan de maintenance des équipements de pression et du manomètre réalisés par un prestataire accrédité,
– Système de gonflage et de contrôle de la pression simples à utiliser, fiables et robustes,
– Le système de gonflage doit être relié soit à un réseau distributeur de pression (pression minimale : 5,5 bar) soit un compresseur autonome (pression minimale : 5,5 bar),
– Existence d'une place de parking accessible et signalée pouvant accueillir un VL ou VUL avec un espace suffisant pour manoeuvrer.

CARACTERISTIQUES ET CAHIER DES CHARGES DU SERVICE DE GONFLAGE

– Pour tous les conducteurs l'accès est facile
– Publicité et signalétique : l'usager est informé de l'existence de ce service en un lieu déterminé (des campagnes de communication et d'information peuvent y être associées)
– Affichage dans la station de gonflage : un panneau visible doit reproduire le message du TNPF « **DES PNEUS BIEN GONFLES : LES 10 CONSEILS POUR ROULER EN TOUTE SECURITE** »
– L'opération de gonflage doit se faire en toute sécurité pour tous les utilisateurs

10 CONSEILS POUR ROULER EN TOUTE SECURITE

Un mauvais gonflage augmente les distances de freinage et diminue la stabilité du véhicule. Il est un facteur important de la sécurité de l'ensemble des usagers de la route. Pour lutter contre ce risque, voici 10 conseils préventifs.

1. Vérifier et ajuster la pression des pneus, une fois par mois.

Un pneu se dégonfle naturellement jusqu'à 0,1 bars par mois. Pour une meilleure sécurité, il est important de respecter les pressions recommandées par le constructeur. Elles sont indiquées sur le véhicule ou dans le manuel d'entretien.
Les pressions recommandées sont applicables à des pneus « froids », c'est-à-dire lorsqu'il a parcouru moins de 3 km à vitesse réduite (en milieu urbain) ou si le véhicule est arrêté depuis plus de 2 heures.

2. Faire vérifier l'ensemble « pneu-roue » par un professionnel, si l'un des pneus perd plus de à 0,1 bar par mois.

Dans ce cas, il y a un risque de fuite anormale, car la perte de pression d'un pneu doit être lente et régulière.

Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

3. Ne jamais dégonfler un pneu chaud.
La température des pneus et donc la pression de gonflage augmentent naturellement en cours de roulage. Si on examine des pneus chauds, pour être ajustées les pressions doivent être majorées de 0,3 bar par rapport à celles préconisées à froid.

4. Ne pas sur gonfler les pneumatiques.
Face au dégonflage régulier et naturel des pneumatiques on pourrait être tenté de sur gonfler les pneus. Attention, cela réduit la surface de contact avec le sol et rigidifie les flancs : la conduite du véhicule, son confort, l'usure des pneumatiques se trouvent modifiés.

5. Ne pas oublier de vérifier la pression de la roue de secours.
La roue de secours n'est pas toujours accessible. Lorsque c'est possible, et lors de l'entretien du véhicule, vérifier la pression de la roue de secours Sa pression doit être égale à la pression la plus élevée recommandée pour les pneus avant et arrière du véhicule, majorée de 0,3 bar.

6. S'assurer de la présence de bouchons de valve sur toutes les roues.
Le bouchon de valve est un élément d'étanchéité indispensable. Il protège l'intérieur de la valve des détériorations par les salissures et favorise ainsi la facilité de regonflage des pneumatiques.

7.Pour un pneu gonflé à l'azote, suivre les mêmes règles qu'avec l'air.
Les mélanges de gomme sont légèrement plus étanches vis-à-vis de l'azote que de l'air. Un pneu gonflé à l'azote se dégonfle plus lentement mais nécessite aussi une surveillance régulière. Les règles et les conseils donnés pour le gonflage des pneus avec de l'air sont tous applicables.

8. Adapter le gonflage aux circonstances.
En cas de roulage sur autoroute ou à pleine charge, rechercher sur le véhicule les conseils du constructeur pour ces conditions. Appliquer à ce conseil une majoration de + 0,3 bar si les pneus sont chauds.

9. Pour un camping-car, être particulièrement attentif à la pression des pneus exigée.
Le camping-car fait l'objet d'utilisations ponctuelles dans l'année et, de plus, il est très souvent surchargé. La vérification de la pression de ses pneus est impérative après une longue immobilisation et il faut respecter les recommandations du carrossier ou du revendeur. Si la pression recommandée est supérieure à 4,7 bar, s'assurer que les valves utilisées sont métalliques.

10. Pour un véhicule tractant une caravane, majorer la pression des pneus arrière.
Au niveau du véhicule, utiliser la recommandation spécifique du constructeur pour cette condition d'usage. En l'absence de recommandation, majorer la pression de base des pneus arrière de 0,4 bar.

Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

Appliquer aussi la majoration de 0,3 bar en cas de pneus chauds. Et pour la caravane, sauf préconisation particulière du constructeur adopter la pression de 3 bars, et majorer aussi de 0,3 bar en cas de pneus chauds