Publié par le TNPF le 24/01/2019 - Edité le 08/11/2026

Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

Pneumatiques pour motos et scooters

SOMMAIRE

SURVEILLANCE ET ENTRETIEN

Montage des pneumatiques
Démontage des pneumatiques
Pression de gonflage
Lecture des marquages gravés sur le flanc du pneumatique
Stockage des pneumatiques et des chambres à air
Roues
Dommages des pneumatiques
Profondeur minimale de sculpture du pneumatique
Recreusage des pneumatiques, rainures et entailles supplémentaires
Réparation des pneumatiques
Vieillissement des pneumatiques
Combinaisons pneu/jante

CHOIX DES PNEUMATIQUES DE REMPLACEMENT

PNEUMATIQUES TESTES SUR BANCS D'ESSAI (OU BANCS A ROULEAUX)

.....

SURVEILLANCE ET ENTRETIEN

Montage des pneumatiques

Indépendamment des normes techniques contenues dans le "Manuel de Normes" ETRTO et des recommandations que donnent les Manufacturiers de pneumatiques, jantes et valves dans leur documentation technique, le TNPF recommande ce qui suit :

- s'assurer que la jante est bien conforme à la dimension de pneumatique qui doit être montée.
- débarrasser soigneusement la jante de ses souillures éventuelles (saletés, graisse, rouille, résidus

de pâte de montage, matières étrangères, etc.) et inspecter minutieusement la roue et en particulier l'extrémité des rayons en s'assurant que le ruban de fond de jante est en bon état et les recouvre entièrement.

Si la jante est fissurée ou déformée, elle doit être remplacée.Lors du montage, afin d'éviter tout dommage au pneumatique, ne pas monter celui-ci sur une jante présentant des bords saillants ou des ébarbages autour de la zone du bord de talon.Vérifier soigneusement l'état du trou de valve. Du côté du pneumatique, les bords des trous de valve doivent être arrondis et ébarbés et du côté du moyeu ils ne doivent présenter aucune bavure risquant d'endommager le corps de valve.

- lubrifier les talons du pneumatique ainsi que la jante uniquement avec un lubrifiant spécifique pour pneumatiques deux roues. Cette consigne s'applique indifféremment aux pneumatiques tubeless et tube type. Négliger ces points importants peut entraîner des dommages ou même des ruptures aux talons des pneumatiques lors du montage.
  *Note : les lubrifiants de montage à base d'hydrocarbures sont à proscrire formellement.*L'utilisation d'un excès de lubrifiant peut être la cause de la rotation des talons du pneumatique en serviceSi nécessaire talquer légèrement la chambre à air, mais un excès de talc risque d'endommager la chambre à air.
- **Tenir compte des flèches indiquant le sens de rotation marquées sur le flanc du pneumatique.**
- le pneumatique étant positionné sur la jante, amorcer le gonflage en s'assurant que les talons s'appliquent correctement sur les seat de la jante. Vérifier, après gonflage, que les talons s'appliquent correctement contre les rebords de jante.
  Si les consignes indiquées ci-dessus ne sont pas respectées, on risque d'endommager le pneumatique durant son utilisation.

- s'assurer que le tuyau d'arrivée d'air comprimé fixé à la valve a une longueur suffisante entre la valve et le manomètre du gonfleur pour que l'opérateur se trouve hors d'atteinte d'éventuelles projections dans le cas d'un éclatement du pneu ou de la roue.Il est parfois nécessaire, pour effectuer correctement le montage d'un pneumatique, d'utiliser une pression de gonflage supérieure à la pression maximale normale recommandée. Pour des raisons évidentes de sécurité, les manufacturiers de pneumatiques et de jantes doivent être consultés pour connaître les pressions maximales admissibles.

- certaines roues à rayons métalliques ne sont pas étanches. Il est indispensable d'employer une chambre à air et un ruban de fond de jante.

Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

- pour raisons de sécurité, lors du montage d'un pneumatique tube type neuf, toujours utiliser une chambre à air neuve, de dimension conforme à la dimension de ce pneumatique neuf. Lors du montage d'un pneumatique tubeless neuf, toujours utiliser une valve tubeless neuve. Lorsqu'il n'y a aucun marquage 'tubeless' sur les flancs du pneumatique, ceux-ci sont donc destinés à un montage avec une chambre à air appropriée (pneumatique dénommé « tube type »).

- tous les pneus pour utilisation sans chambre à air doivent être montés sur des jantes étanches à profil anti-décoinçant. Lorsque des pneumatiques tubeless sont montés sur des jantes qui ne sont pas adaptées à des utilisations tubeless, une chambre à air adéquate doit être montée dans le pneu.

- le montage avec chambre à air n'est pas recommandé pour les pneumatiques tubeless ZR utilisés sur des motos ayant une vitesse maximale supérieure à 240 km/h.

Démontage des pneumatiques

Dévisser et retirer le mécanisme de valve avant démontage pour s'assurer que le pneumatique est totalement dégonflé.

Il est recommandé de confier le montage et le démontage des pneumatiques à un spécialiste qui possède le matériel et l'expérience nécessaires. Dans les cas exceptionnels où cela n'est pas possible, il faut impérativement se conformer aux recommandations du manufacturier de pneumatiques relatives au montage/démontage et aux Normes Nationales en vigueur.

Pression de gonflage

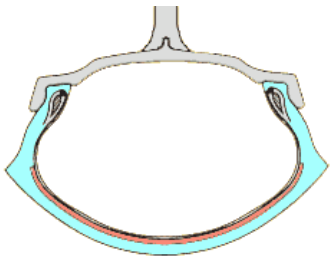
Il est dangereux de rouler avec des pneumatiques sous-gonflés pour les raisons suivantes : instabilité du véhicule, rotation du pneu sur jante, dégradation de la tenue de route, détérioration du pneu par échauffement excessif, usure prématurée. Les effets d'une pression de gonflage insuffisante ne sont pas nécessairement immédiats. Il peut se passer un délai considérable avant que le pneu utilisé à une pression insuffisante ne se détériore.Les pressions (à froid) recommandées par les constructeurs et les manufacturiers de pneumatiques dans leur documentation technique doivent être respectées.

Le T.N.P.F. formule les recommandations suivantes :

- la pression de gonflage doit être vérifiée tous les quinze jours avec un manomètre précis ;
- les vérifications de pression doivent être effectuées lorsque les pneumatiques sont froids. L'augmentation de la pression pendant le roulage peut atteindre ou même dépasser 30 kPa (0,3

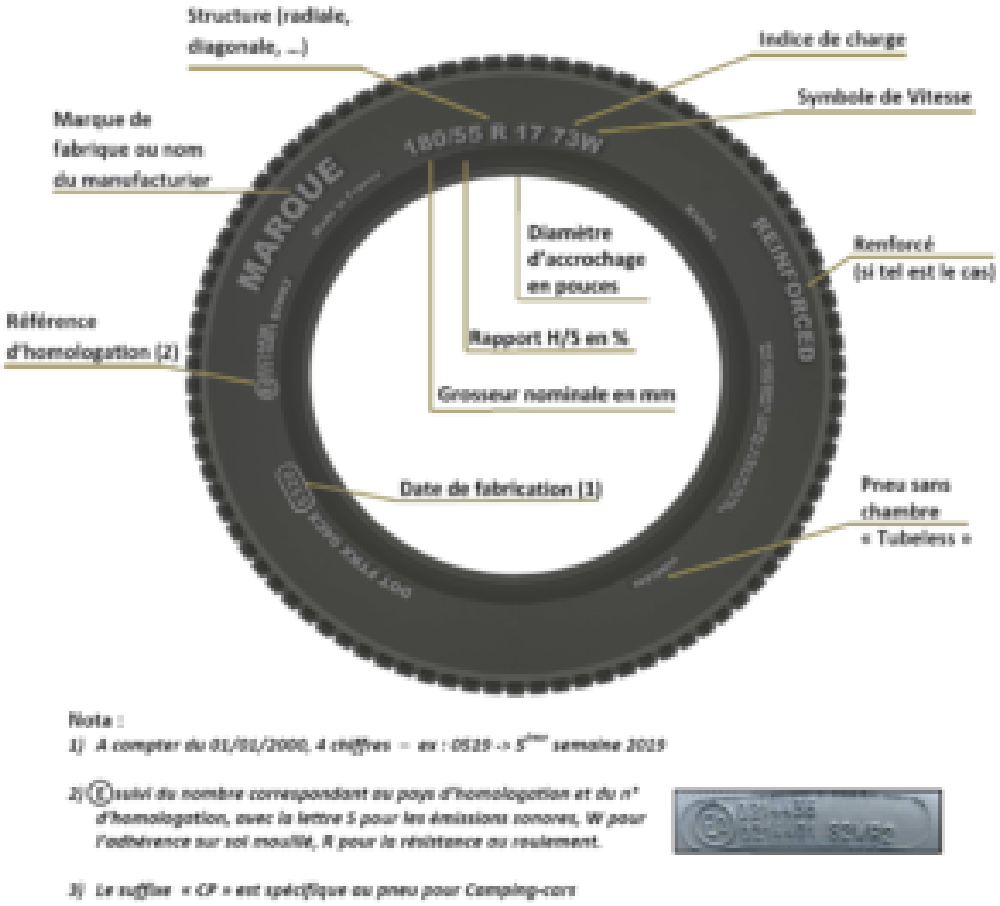
bar) ; c'est un phénomène normal prévu lors de la conception du pneumatique.
- si l'on doit rouler à grande vitesse de façon soutenue, ou avec un passager ou des bagages lourds, les pressions normales à froid recommandées doivent être augmentées de 30 kPa (0,3 bar) au moins. Pour les cas spéciaux, des pressions supérieures peuvent être recommandées par le fabricant de motos et scooters ou par les manufacturiers de pneumatiques.
- l'étanchéité d'un pneumatique tubeless ou d'une chambre à air n'est vraiment garantie que si l'on utilise un bouchon de valve de type étanche.

Lecture des marquages gravés sur le flanc du pneumatique



Publié par le TNPF le 24/01/2019 - Edité le 08/11/2026

Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France



Le schéma ci-dessus est donné uniquement à titre d'exemple, toutes les exigences légales doivent être prises en compte.

Stockage des pneumatiques et des chambres à air

Consulter la recommandation sur le stockage des pneumatiques, des chambres à air et des flaps

Roues

S'assurer que le ruban de fond de jante sur les roues à rayons est en bon état et vérifier que les rayons ne traversent pas ce ruban de fond de jante ce qui pourrait endommager la chambre à air et entraîner une crevaison.

Document édité depuis : https://www.tnpf.fr/motos_scooters/pneumatiques-pour-motos-et-scooters/

Publié par le TNPF le 24/01/2019 - Edité le 08/11/2026

Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

Il est nécessaire de vérifier régulièrement l'état des roues, en particulier en ce qui concerne l'alignement, les rebords de jantes déformés et les rayons desserrés. Dans l'éventualité d'une usure ou d'un dommage aux rebords des jantes, il est recommandé d'éliminer tous les bords aigus pour éviter une détérioration du pneu lors du montage et de l'utilisation.

Les roues endommagées, ou voilées, ne peuvent en aucun cas être réparées ou remises en service.

Dommages des pneumatiques

Il est dangereux de négliger un dommage au pneumatique.

Si un pneumatique montre un dommage visible telle que cloque, rupture ou coupure exposant la carcasse ou si le pneumatique a souffert d'un impact violent contre un obstacle (par exemple une bordure de trottoir), de telle sorte qu'il y ait un risque de blessure interne, le pneumatique devra être démonté, dès que possible, même s'il a l'air sain, et examiné par un spécialiste du pneumatique, pour déterminer s'il est réparable.

Si la réparation du pneumatique est nécessaire et possible, elle doit être réalisée rapidement après l'incident afin d'éviter toute détérioration supplémentaire dans la structure du pneumatique.

Il est très dangereux d'effectuer des réparations externes provisoires dans la zone de la bande de roulement ou du flanc du pneumatique.

Toute réparation d'un pneumatique doit être confiée à un spécialiste du pneumatique qui doit en prendre la totale responsabilité en suivant les prescriptions de chaque manufacturier.

Profondeur minimale de sculpture du pneumatique

Le TNPF rappelle que les utilisateurs doivent respecter les dispositions du Code de la route concernant l'usure de ces pneumatiques : la hauteur de gomme de la bande de roulement ne doit pas être inférieure à 1 millimètre (point 9.2 de l'arrêté du 30 septembre 1997).

Recreusage des pneumatiques, rainures et entailles supplémentaires

Les manufacturiers n'autorisent pas les opérations de recreusage sur les pneumatiques à utilisation routière.

Publié par le TNPF le 24/01/2019 - Edité le 08/11/2026

Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

Réparation des pneumatiques

Il est rappelé que toute réparation d'un pneumatique doit être confiée à un spécialiste du pneumatique qui doit en prendre la totale responsabilité en suivant les prescriptions de chaque manufacturier.

Avant la réparation d'une crevaison, il est essentiel de faire une inspection rigoureuse pour déceler les dommages supplémentaires à l'intérieur de la carcasse du pneumatique. Pour ce faire il est nécessaire de démonter le pneumatique de la roue.

Un spécialiste doit décider après un examen sérieux si la réparation est possible. Le Livre Blanc pour motos, scooters et quads – Edition 2012- précise les bonnes pratiques de la Profession.

Vieillissement des pneumatiques

Les pneus vieillissent même s'ils n'ont pas été utilisés ou s'ils l'ont été occasionnellement. Des craquelures de la gomme de bande de roulement et des flancs, parfois accompagnées de déformation de la carcasse sont une marque de vieillissement. Des pneumatiques anciens ou vieillis doivent être contrôlés par des spécialistes afin de s'assurer de leur fiabilité pour un usage ultérieur.

Combinaisons pneu/jante

Pour les combinaisons pneu/jante recommandées ou autorisées, consulter le « Manuel de Normes » en vigueur de l'ETRTO.

Consultez les fabricants de jantes et de roues pour vous assurer que la jante et la roue ont une résistance suffisante pour l'utilisation envisagée.

CHOIX DES PNEUMATIQUES DE REMPLACEMENT

Chaque moto/scooter a des caractéristiques mécaniques, de charge et de vitesse bien déterminées, et le choix des pneumatiques est fonction de ces caractéristiques. Les fabricants de motos/scooters et les manufacturiers de pneumatiques sont les seuls experts techniques compétents dans ce domaine.

Lorsqu'on remplace un pneumatique, il est indispensable de monter des pneumatiques de la dimension et du type montés à l'origine, ou bien les équivalences recommandées par les manufacturiers de pneumatiques dans leur documentation officielle.

Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

Les pneus marqués « Not for Highway Use » ou « N.H.S. » ne doivent pas être utilisés sur la voie publique.

PNEUMATIQUES TESTES SUR BANCS D'ESSAIS (OU BANCS A ROULEAUX)

Les pneus pour motos ou scooters qui ont subi des tests haute performance sur des bancs à rouleaux ne peuvent plus être utilisés ultérieurement dans des conditions normales de roulage.

Tout test haute performance sur bancs à rouleaux ne peut être réalisé qu'avec des pneumatiques spéciaux d'essai ou des pneumatiques lisses (usagés).