Publié par le TNPF le 15/01/2019 - Edité le 08/11/2026

Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

Pneus autoporteurs pour roulage à plat

Les pneus autoporteurs (également appelés pneus pour roulage à plat ou Run Flat Tyre) constituent une des solutions qui donnent aux véhicules de tourisme une « mobilité étendue » suite à une perte de pression d'un pneu. Le conducteur poursuivra son trajet à **vitesse réduite** (inférieure à 80 km/h) **pour une durée limitée** (inférieure à 80 km) sans être obligé de s'arrêter afin de rejoindre le garage le plus proche. Là, un professionnel, après examen, décidera de réparer ou remplacer le pneumatique en fonction des consignes données par chacun des manufacturiers.

DEFINITION DES PNEUS AUTOPORTEURS

Comment reconnaître un pneu roulage à plat ?

Il existe une multitude d'appellations concernant la capacité des pneumatiques à rouler à plat : pneus anti-crevaison, pneus autoportants, pneus EMT, etc. Toutes ces appellations font référence à la capacité du pneumatique autoporteur à supporter une distance de roulage limitée avec une perte de pression totale tout en maintenant une vitesse réduite. Néanmoins, tous les pneumatiques autoporteurs sont identifiés par deux types de marquages équivalents correspondant à leur capacité à rester utilisable après une perte de pression. En l'occurrence on distingue :

- les pneus à structure « roulage à plat » : ces pneus doivent satisfaire à un test réglementaire de roulage à plat sur volant. Leur désignation dimensionnelle porte les lettres « RF » (run-flat ; exemple : 255/40 RF20). Ils sont identifiés sur le flanc des pneus par le logo suivant :

- les pneus à structure radiale avec un marquage spécifique propre à chaque manufacturier (voir tableau ci-dessous en date du 12/06/2024). Ils peuvent également avoir été homologué comme « EMT » (Extended Mobility Tyre). Ils présentent alors le logo suivant :

Publié par le TNPF le 15/01/2019 - Edité le 08/11/2026

Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

BRIDGESTONE	CONTINENTAL	GOODYEAR	HANKOOK	MICHELIN	PIRELLI
RF (Run Flat) Driveguard	SSR (Self Support Runflat)	ROF (Run On Flat)	HRS (Hankook Runflat System)	ZP (Zero Pressure)	Run Flat

MONTAGE, MIXAGE et SUBSTITUTION DES PNEUS AUTOPORTEURS

Montage et équipements nécessaires

En raison de leur principale caractéristique, les pneus autoporteurs nécessitent un système de contrôle de la pression de gonflage (également appelé TPMS pour Tyre Pressure Monitoring System). Cet équipement véhicule est, le cas échéant, indispensable pour alerter le conducteur que ses pneumatiques sont sous gonflés. En effet, sans cela, il pourrait ne pas s'apercevoir de la perte de pression.

Substitution pneus autoporteurs / pneus standards

Nous vous conseillons de vous rapprocher du manufacturier et/ou du constructeur pour vérifier la compatibilité de vos jantes (certains pneus autoporteurs nécessitent des jantes spécifiques) et prendre en compte les impacts potentiels du changement :

- le comportement routier du véhicule (freinage, motricité, …) peut être modifié ;
- la modification des masses non suspendues (pneu non autoporteur plus léger que la même dimension autoporteur) peut générer un effet de tirage du véhicule.

Par ailleurs, veillez à conserver un système de secours en cas de crevaison, qu'il soit assuré via le pneu autoporteur, soit via un système externe (roue de secours, Kit de dépannage)

Mixage et association sur un même essieu

En terme de règlementation, voici toutefois les principes à respecter :

- la réglementation européenne (Règlement UE 2019/2144) interdit de monter des pneus de structure différente sur un même véhicule. Il est donc interdit de mélanger des pneus « RF » avec des pneus « R » (autoporteurs ou non).
- si le mixage, sur un même véhicule, de pneus standard et de pneus autoporteurs de structure

radiale « R » est admis, il convient de consulter le manufacturier de pneumatiques à ce sujet, le comportement et les performances des pneus autoporteurs pouvant être différents de ceux des pneus standard.

De plus, conformément à la réglementation en vigueur (Règlement UE 2019/2144 et arrêté français du 18/07/2019), on ne peut monter sur le même essieu que des pneus de même «type» donc de même marque commerciale, qu'ils soient autoporteurs ou pas.

REPARABILITE DES PNEUS AUTOPORTEURS

Un pneu autoporteur est-il réparable ?

Première chose à faire : Vérifier la position du manufacturier !

S'il n'autorise pas la réparation de ses pneumatiques autoporteurs, il est vivement conseillé de respecter l'avis du manufacturier.

Si toutefois le manufacturier autorisait la réparation d'un pneu autoporteur, il est indispensable que tout pneumatique ayant roulé en sous gonflage soit démonté et inspecté par un professionnel du pneumatique. En effet, du moment où il a roulé sous gonflé, un pneumatique, même autoporteur, a subi une sollicitation extrême susceptible d'avoir détérioré significativement son intégrité.