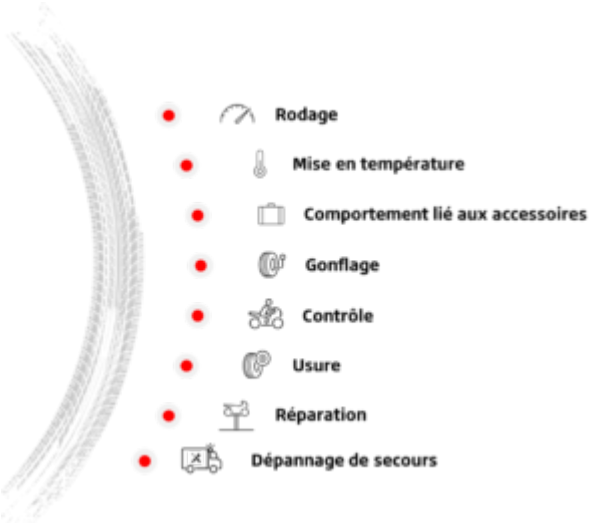
Publié par le TNPF le 24/01/2019 - Edité le 04/12/2025

Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

Règles essentielles d’utilisation des pneumatiques moto

Pour une plus grande sécurité d’utilisation et afin d’optimiser leurs performances et leur durée de vie, les pneumatiques doivent être régulièrement inspectés et contrôlés.

Voici les points à ne pas négliger :



Rodage

Une période de rodage (avec prise d’angle progressive) d’une centaine de kilomètres, à vitesse modérée, est à respecter après le montage de pneumatiques neufs. En effet, la gomme neuve doit être légèrement abrasée par la route afin de permettre au pneu d’offrir le meilleur grip.

Mise en température

A chaque utilisation de la moto, il est nécessaire de parcourir quelques kilomètres à vitesse modérée le temps pour les pneumatiques de se stabiliser en température. L’adhérence est ainsi optimale.

Comportement lié aux accessoires

Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

Certains accessoires (sacoches, top case, carénages, pare-brise, siège…) peuvent réduire la stabilité à moyenne et à haute vitesse (phénomène de louvoiement, de shimmy, de vibrations….).

Gonflage

Il est essentiel pour la sécurité, le confort et la longévité des pneumatiques de respecter la pression de gonflage préconisée par le constructeur.

Le respect des pressions de gonflage préconisées par les constructeurs contribue largement au bon comportement du véhicule. C'est un facteur important de la tenue de route en ligne droite et en virage, même à vitesse modérée et lors des freinages.

Un pneu perd progressivement de l'air. Il est recommandé de contrôler sa pression tous les 15 jours à « froid ».

Toutefois, si la vérification des pressions s'effectue pendant le trajet (sur des pneus chauds), et que celle-ci est inférieure à la pression préconisée, il est indispensable de la réajuster. Il sera impératif de vérifier la pression à froid.

Attention, il ne faut donc jamais dégonfler un pneu chaud.

Après contrôle, ne pas oublier de remettre le bouchon de valve qui assure l'étanchéité en complément de l'obus de valve.

Contrôle

Les pneumatiques doivent être examinés régulièrement car leur forme d'usure peut traduire un gonflage incorrect, une surcharge ou un mauvais réglage mécanique.

Un pneumatique ayant été utilisé en sous gonflage ou en surcharge prolongés, peut présenter des dégradations irréversibles susceptibles d'avoir des conséquences graves, même si le pneu a été ajusté à la pression de gonflage recommandée.

Il est conseillé de vérifier régulièrement les pneumatiques en examinant particulièrement :

- la bande de roulement pour déceler la présence de corps étrangers, de coupures, de détériorations localisées ou d'usures irrégulières ;
- les flancs pour détecter les blessures par chocs (trottoir, nid de poule,….), les coupures, les craquelures ou les déformations anormales ;

- la zone d’accrochage jante/talon pour constater des traces de frottements ou de détérioration de la jante.

En cas de doute, une vérification interne et externe du pneumatique par un spécialiste s’impose dans les meilleurs délais.

Usure

Pensez à contrôler régulièrement l’usure des pneumatiques.

La bande de roulement assure en grande partie l’adhérence du pneu à la route. Au fur et à mesure de l’usure, sa capacité à évacuer l’eau diminue : il faut donc réduire sa vitesse sur sol mouillé.

Vérifiez visuellement la profondeur de sculpture de la bande de roulement qui ne doit pas être inférieure à 1 millimètre.

L’article 5 de l’arrêté du 18 juillet 2019 relatif aux pneumatiques stipule que : la profondeur de rainures mesurée en quatre points répartis uniformément sur la circonférence du pneumatique ne doit pas être inférieure à 1 millimètre pour plus d’un point sur quatre ».

Dépannage / Réparation

L’utilisation d’une bombe anti-crevaison ou une réparation par mèche doit être considérée comme un moyen temporaire de dépannage permettant de rejoindre, à une vitesse modérée, un spécialiste du pneumatique moto.

En cas de crevaison, seul un spécialiste saura effectuer les examens internes et externes nécessaires et décider de l’éventuelle réparation du pneumatique.

Toute réparation sur le pneumatique (démontage, montage puis d’équilibrage est l’affaire d’un professionnel. Une mauvaise opération sur le pneu peut le détériorer et mettre en jeu la sécurité du pilote.

A noter que la réparation est faite sous l’entière responsabilité du spécialiste qui l’a effectuée.