Publié par le TNPF le 15/01/2019 - Edité le 14/11/2026

Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

Conseils relatifs aux pressions de gonflage

Un gonflage correct des pneumatiques suivant l'utilisation est un facteur très important, non seulement sur le plan du confort, mais surtout sur celui de la **SECURITE** et de l'**ECONOMIE**.

- Sur le plan de la **SECURITE**, le respect des pressions contribue largement au bon comportement du véhicule sur sa trajectoire. 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 certain nombre « d'accidents inexpliqués », et la plupart des avaries des pneumatiques sont causées ou aggravées par des pressions de gonflage incorrectes.
- Sur le plan de l'**ECONOMIE**, le respect des pressions garantit un rendement optimum du pneumatique, un meilleur kilométrage, une usure régulière de la bande de roulement, et une carcasse sans fatigue anormale. Les pressions correctes permettent également une économie de carburant non négligeable, le sous-gonflage accroît en effet la résistance au roulement et la consommation.

Suivre la recommandation du constructeur de véhicule

Les pressions à utiliser sont définies par le constructeur en fonction de l'usage fait du véhicule (charge et vitesse). Elles sont en général indiquées sur le véhicule : portière du conducteur, trappe de carburant, boîte à gants, …

A défaut, consulter le manuel d'entretien du véhicule ou contacter le constructeur du véhicule ou le manufacturier de pneumatiques

Appliquer les règles d'adaptation

1) Les pressions recommandées sont applicables à des pneus **« froids »** :

Un pneu est considéré comme froid :

- **S'il a parcouru moins de 3 km à vitesse réduite (en milieu urbain)**
- **Si le véhicule est arrêté depuis plus de 2 heures**

2) Vérification de pneus **« chauds » :**

La température des pneus et donc leur pression augmentent naturellement en cours de roulage. Si

on examine des pneus « chauds », pour être correctes les pressions doivent **être majorées de 0,3 bar** par rapport à celles préconisées à froid.

3) Roulage **sur autoroute** ou à **pleine charge :**

- Rechercher sur le véhicule le conseil du constructeur pour ces conditions
- Appliquer à ce conseil une majoration de + 0,3 bar si les pneus sont « chauds »
- **Ne jamais dégonfler des pneus chauds**

4) Véhicule tractant **une caravane** :

Véhicule : Utiliser la recommandation spécifique du constructeur pour cette condition d'usage. En l'absence de recommandation, si la différence de pression préconisée en charge entre l'essieu avant et l'essieu arrière est inférieure à 0,4 bar, **majorer** alors la pression **des pneus AR de 0,4 bar**. Dans le cas contraire, si différence de pression entre l'essieu avant et l'essieu arrière est supérieure à 0,4 bar, ne pas majorer de 0,4 bar la pression préconisée en charge.

Appliquer aussi la majoration de 0,3 bar en cas de pneus « chauds ».

Caravane : En l'absence de préconisation particulière du constructeur, consulter un Professionnel du pneumatique qui en fonction des caractéristiques de l'équipement indiquera la pression de gonflage adaptée.

Respecter les conseils

1) Vérifier et ajuster si nécessaire tous les mois la pression de gonflage de vos pneumatiques et avant chaque long trajet.

2) La perte de pression d'un pneu est lente et régulière car la gomme qui le compose n'est pas totalement imperméable à l'air ; même sans rouler un pneu peut perdre jusqu'à 0,1 bar par mois.

A partir d'une perte de pression de 0,3 bar, faire vérifier l'ensemble pneu-roue-valve par un professionnel.

3) La pression de gonflage s'accroît naturellement au roulage

Ne jamais dégonfler un pneu chaud

4) Face au dégonflage régulier des pneumatiques on pourrait être tenté de surgonfler les pneus. Il

faut l'éviter car cela réduit la surface de contact avec le sol et rigidifie les flancs : le comportement du véhicule, son confort, l'usure des pneumatiques se trouvent modifiés.

Il n'est pas recommandé de surgonfler les pneumatiques

5) 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. Il est conseillé de lui mettre une pression égale à la pression la plus élevée recommandée pour les pneus AV et AR du véhicule, majorée de 0,3 bar.

Attention, si le véhicule est équipé d'une roue « galette », suivre les recommandations du constructeur (en général, la pression de gonflage recommandée est de 4,2 bars).

Ne pas oublier de vérifier la pression de la roue de secours

6) Le bouchon de valve est un élément d'étanchéité indispensable. De plus il protège l'intérieur de valve de détérioration par les salissures et favorise ainsi la facilité de regonflage des pneumatiques.

S'assurer de la présence de bouchons de valve sur toutes les roues

7) 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. Toutes les règles et les conseils donnés pour un gonflage des pneus avec de l'air sont applicables.

Un pneu gonflé à l'azote doit être vérifié, et suit les mêmes règles de contrôle de pression qu'avec l'air