

Paris (France), le 25 février 2026

Championnat du Monde FIM MotoGP™

Performance, équité, responsabilité : Michelin prêt pour une nouvelle saison au plus haut niveau

- Michelin Motorsport fait évoluer l'allocation pneumatique sur la majorité des Grands Prix 2026, en réduisant l'éventail de spécifications mais en augmentant le nombre de pneus disponibles par référence.
- Cette nouvelle répartition permet de réduire significativement la somme de pneus produits, transportés et recyclés sur l'ensemble de la saison, tout en maintenant un haut niveau de performance et un spectacle sportif intense.
- Michelin Motorsport débute sa 11^e saison consécutive au pinacle de la compétition deux-roues, avant de conclure fin 2026 un cycle marqué par de nombreux records et une empreinte durable dans l'histoire du championnat.

Editorial - Matthieu Bonardel, directeur de Michelin Motorsport

Onze saisons qui ont marqué l'histoire du MotoGP... et de Michelin

« Dans un championnat aussi exigeant et intense que le MotoGP, onze saisons représentent bien davantage qu'un simple cycle sportif. C'est une aventure humaine, technologique et émotionnelle hors norme, rythmée par des défis permanents.

Depuis 2016, date de notre retour en MotoGP, nous n'avons jamais envisagé notre rôle comme celui d'un simple fournisseur. Notre ambition a toujours été d'être un véritable partenaire, et la présence constante de nos techniciens sur les circuits, leur proximité avec les équipes et la qualité du dialogue instauré ont construit une relation de confiance.

Évidemment, rien n'aurait été possible sans la qualité constante de nos pneus, laquelle est reconnue par tous. Car à mesure que les motos sont devenues plus complexes, rapides, aérodynamiques, ou quand des évolutions structurelles ont concerné le championnat, comme l'arrivée des courses Sprint, nos pneus ont toujours été au rendez-vous, voire en avance. En proposant plusieurs solutions techniques équitables aux pilotes, nous leur permettons d'adapter leur choix de gomme jusqu'au dernier moment, même sur la grille de départ. Avoir toutes les spécifications disponibles au même moment sur la piste n'est pas un événement isolé, signe que nous sommes en mesure de satisfaire toutes les stratégies, et tous les styles de pilotage.

« Aujourd'hui, voir des titres se jouer jusqu'à la dernière manche ou des victoires se décider pour seulement quelques millièmes de seconde demeure l'une de nos grandes satisfactions. Mais les nombreux records battus ne constituent pas une finalité en soi. Ils sont certes gratifiants, mais ils sont avant tout le reflet d'un travail de fond, rigoureux et collectif, mené dans un environnement où l'excellence est la seule option. Cette performance s'est également construite dans le dialogue technique et le partage de données avec nos partenaires, ce qui a également contribué au développement des motos.

Chez Michelin, cette quête de performance est également inscrite dans une vision plus large, avec l'intégration de nos engagements environnementaux et une démarche pionnière, dans un univers où la contrainte sportive est maximale. Aussi, la réduction du nombre de spécifications, de pneus, ou encore notre engagement en Championnat du Monde de MotoE (motos électriques), ont démontré qu'il était possible d'innover sans renoncer aux standards de performance les plus élevés.

La saison 2026 représente pour nous la fin d'un cycle en MotoGP, mais l'histoire ne s'arrête pas là. Les enseignements de ces onze années serviront demain au développement de pneus pour d'autres compétitions, mais aussi pour les pneus des motos de série. Une transmission naturelle, dans la continuité d'une période qui, j'en suis convaincu, marquera l'histoire du MotoGP. »

Moins de pneus, plus de spectacle

Fidèle à sa philosophie consistant à « faire plus avec moins », Michelin Motorsport fait évoluer la dotation pneumatique en réduisant le nombre de spécifications proposées sur la majorité des Grands Prix, mais également en affinant leur allocation. Inscrite dans une stratégie de durabilité et d'optimisation des ressources, cette approche illustre une nouvelle fois la capacité d'innovation de Michelin. Le manufacturier tricolore poursuit ainsi une réduction progressive et maîtrisée du nombre de pneus utilisés, une démarche cohérente avec l'ambition de Michelin de limiter son empreinte environnementale dans chaque championnat où il est engagé, sans jamais transiger sur l'exigence de performance au plus haut niveau. Cette décision, définie en concertation avec les équipes, ainsi qu'avec Dorna Sports, l'IRTA et la MSMA, a été officiellement validée par la « Grand Prix Commission ».

Aussi, pour cette nouvelle saison les pilotes disposeront de deux spécifications de pneus avant sur la majorité des Grands Prix, contre trois en 2025. En contrepartie, l'allocation par moto est portée à sept pneus par spécification, contre cinq la saison précédente. Au total, chaque moto bénéficiera de 14 pneus avant par week-end de Grand Prix (contre 15 en 2025). Cette évolution se traduit par une réduction significative de l'empreinte carbone de Michelin, avec près de 500 pneus de compétition économisés en fabrication, en transport et en recyclage sur l'ensemble de la saison.

Cette nouvelle répartition offre néanmoins davantage de liberté stratégique aux équipes et aux pilotes, grâce à un nombre plus important de pneus issus de la spécification la mieux adaptée à leur style de pilotage en fonction des caractéristiques propres à chaque circuit.

*« Avec cette nouvelle rationalisation de l'allocation des pneus avant, nous poursuivons un travail engagé dès 2018 », indique **Piero Taramasso**, manager de la compétition deux-roues de Michelin. « Au cours des huit dernières saisons en MotoGP, Michelin a divisé par deux le nombre de spécifications mises à disposition des pilotes, tout en améliorant en permanence la sécurité et la performance sur un nombre croissant de circuits, comme en témoignent les nombreux records établis. À titre de comparaison, la saison 2018 comptait 58 spécifications différentes de pneus avant et arrière pour 19 Grands Prix, contre 27 spécifications en 2026 pour 22 courses. Cette démarche d'optimisation continue nous a permis de réduire progressivement les volumes de pneus fabriqués, transportés puis recyclés. Michelin réaffirme ainsi sa volonté de concilier innovation technologique, performance sportive et responsabilité environnementale. »*

Pour la majorité des Grand Prix chaque pilote disposera donc de 14 pneus avant (7 de chaque cran de gomme) et de 12 pneus arrière (7 de la gomme la plus tendre et 5 de la plus dure). Concernant les pneus pluie, l'allocation est toujours de 6 pneus avant et de 7 pour l'arrière, dans deux spécifications (Soft et Medium). Chaque pilote pourra utiliser un total de 10 pneus avant et de 12 pneus arrière au cours des trois jours d'activité en piste, lors de chaque Grand Prix.

Si les pneus arrière sont dans l'immense majorité des cas asymétriques, autrement dit qu'ils sont porteurs de deux gommes plus ou moins renforcées en fonction du nombre de virages à droite ou à gauche, les pneus avant sont en revanche presque toujours symétriques. Il n'y a que trois exceptions dans la saison, sur les circuits du Sachsenring (Allemagne), de Phillip Island (Australie) et de Valence (Espagne). Dans ce cas, leur bande de roulement est composée à 2/3 1/3 de deux gommes distinctes.

Une exception pour les circuits sensibles aux conditions climatiques

Pour les circuits particulièrement exposés aux aléas de la météo et aux variations de température, l'allocation restera en revanche identique à celle de la saison 2025, afin de garantir sécurité, performance et équité sportive.

Les Grands Prix concernés sont :

- Michelin Grand Prix de France (Le Mans)
- Grand Prix de Grande Bretagne (Silverstone)
- Grand Prix d'Allemagne (Sachsenring)
- Grand Prix d'Australie (Phillip Island)

- Grand Prix de la Communauté Valenciana (Cheste)

Sur ces épreuves, 3 spécifications de pneus avant seront maintenues, avec une allocation de 5 pneus par spécification.

Entretien avec Piero Taramasso, manager de la compétition deux-roues de Michelin Motorsport

« La proximité de nos équipes avec tous les acteurs du MotoGP est déterminante. »

Comment concevez-vous des pneus capables de répondre à toutes les conditions de piste, y compris à plusieurs formats de course, Sprint et Grand Prix ?

« Le MotoGP est probablement l'un des environnements les plus exigeants concernant les sports mécaniques. Depuis l'arrivée des courses Sprint, en 2023, les pilotes doivent rouler quasiment au rythme des qualifications sur une distance équivalente à la moitié d'un Grand Prix le samedi, puis gérer une distance deux fois plus longue avec une météo potentiellement différente le dimanche. Pour répondre à ces besoins, et ce sur tous les circuits du monde, il nous fallait concevoir des pneus d'une extrême polyvalence, capables d'offrir un très haut niveau de performance dès les premiers virages mais aussi une parfaite constance dans la durée. Il s'agit de qualités a priori antinomiques, mais nous avons relevé le défi. Cela demande beaucoup d'anticipation et d'analyses des données « moto » et « circuit », mais aussi une compréhension très fine des contraintes. Au final ce double format de course a parfaitement mis en lumière la robustesse de nos solutions, car elles font parfaitement le job dans toutes les configurations. »

Comment parvenez-vous à proposer des pneus équitables en termes de performance pour des motos différentes par nature, aux réglages distincts, tout en favorisant le spectacle en piste ?

« C'est sans doute l'un de nos plus grands défis en MotoGP, car notre objectif n'a jamais été d'avantager un constructeur ou un style de pilotage, mais au contraire de créer les conditions d'un championnat ouvert, où chacun peut exprimer son potentiel. Les motos ont des technologies et des pilotes d'un gabarit et d'un style de pilotage distincts, cependant nous devons leur proposer une offre pneumatique unique, valable pour tous.

« Le choix multiple des constructions et des gommes joue un rôle clé dans cette approche : il permet aux équipes et aux pilotes d'adapter leur stratégie, de faire des choix techniques, et de tirer le meilleur parti du package pneumatique sélectionné au gré des différentes gommes, aussi bien pour les roues avant qu'arrière. Lorsque l'on voit que la victoire se dessine seulement dans les derniers virages, on peut considérer que cet équilibre est atteint. Et c'est une vraie fierté pour Michelin d'y contribuer. »

Quel regard porte le manager que vous êtes à l'aube de cette dernière saison, vous qui n'avez pas manqué un Grand Prix depuis 2016 ?

« Avec le recul, ce que je retiens avant tout c'est la dimension humaine et collective de cette aventure. Bien sûr, il y a la performance, les records, les évolutions technologiques impressionnantes. Mais rien de tout cela n'aurait été possible sans l'engagement total de tous au sein de Michelin Motorsport. La proximité de nos équipes avec tous les acteurs du MotoGP est déterminante. Je pense que cet engagement sincère et responsable au service de l'un des plus grands spectacles de sports mécaniques, avec la volonté constante de progresser tout en respectant l'esprit de la compétition, représente tout simplement l'ADN de Michelin Motorsport. »

Règlement : un format de course qui s'inscrit dans la continuité

Les évolutions réglementaires initiées début 2023 sont toujours d'actualité et ont démontré leur impact positif sur le spectacle en piste comme pour la fluidité du week-end de course. A chaque Grand Prix l'action commence dès le vendredi matin, avec une séance d'Essais Libres. Puis un autre créneau, baptisé simplement Essais et cette fois d'une durée d'une heure, permet aux 10 pilotes les plus rapides de passer directement dans la seconde phase de qualifications (Q2) prévue le lendemain. Le samedi matin, après les Essais Libres 2 (une session de 30 minutes à laquelle tous les pilotes participent), ceux qui n'ont pas été qualifiés directement pour la Q2 s'affrontent durant 15 min en Q1. Deux d'entre eux (les deux premiers) sont alors repêchés pour constituer un contingent de 12 pilotes pour la phase finale de qualifications (15 min également), qui permet de connaître la physionomie de la grille de départ. S'en suivent deux courses, la première appelée Sprint, d'une durée d'environ 20 minutes le samedi après-midi (moitié des tours prévus pour le Grand Prix), puis le Grand Prix le dimanche. Ces deux courses se déroulent généralement et sauf exceptions à 15h00 pour la première, à 14h00 pour la seconde, en heure locale.

ANNEXE 1**Les partenaires de Michelin en MotoGP**

Cette saison, Michelin sera le fournisseur exclusif de 11 équipes et 22 pilotes titulaires.

Équipes	Pilotes
Aprilia Racing	Marco Bezzecchi (ITA) / Jorge Martin (ESP)
BK8 Gresini Racing MotoGP	Fermin Aldeguer (ESP) / Alex Márquez (ESP)
Ducati Lenovo Team	Francesco Bagnaia (ITA) / Marc Márquez (ESP)
Honda HRC Castrol	Luca Marini (ITA) / Joan Mir (ESP)
Honda LCR Castrol	Diogo Moreira (BRA) / Johann Zarco (FRA)
Monster Energy Yamaha MotoGP	Fabio Quartararo (FRA) / Alex Rins (ESP)
Pertamina Enduro VR46 Racing Team	Fabio Di Giannantonio (ITA) / Franco Morbidelli (ITA)
Prima Pramac Yamaha MotoGP	Jack Miller (AUS) / Toprak Razgatlioglu (TUR)
Red Bull KTM Factory Racing	Pedro Acosta (ESP) / Brad Binder (RSA)
Red Bull KTM Tech3	Enea Bastianini (ITA) / Maverick Viñales (ESP)
Trackhouse MotoGP Team	Raúl Fernández (ESP) / Ai Ogura (JPN)

ANNEXE 2**Le calendrier 2026 du Championnat du Monde FIM MotoGP**

Le Championnat du monde de MotoGP se rendra en 2026 dans toutes les grandes régions du monde : aux Etats-Unis, en Amérique du Sud, en Asie, en Océanie, au Moyen-Orient et bien sûr en Europe. Après avoir intégré en 2025 deux nouveaux tracés (Brno, en République Tchèque, et Balaton Park, en Hongrie), la série continue de se renouveler avec l'ajout d'une course au Brésil, qui se substitue à celle de l'Argentine. Au Brésil, Michelin apportera sur le circuit de Goiânia (à 200 km au sud-est de Brasilia) une spécification de gomme supplémentaire, comme le prévoit le règlement. Après les Tests de pré-saison de Sepang (Malaisie), début février, la Thaïlande accueillera comme l'année dernière la première course de la saison. Dans les modifications de dates des courses existantes, on note que Silverstone (Royaume-Uni) retourne en août après avoir été programmé en mai en 2025, que le Portugal reste en novembre (un Grand Prix y était programmé en mars en 2024). Le Grand Prix de Catalogne, qui avait glissé de juin à septembre en 2023 et qui s'est déroulé en mai 2024, puis début septembre en 2025, revient cette année en mai. Aragon, avancé en juin l'année dernière, revient quant à lui fin août. Après un début de championnat très dense avec 12 courses entre le 27 février et le 12 juillet, une courte trêve aura lieu entre le 12 juillet et le 7 août, puis quatre courses européennes seront suivies de 4 manches en Asie et Océanie, avant de revenir en Europe pour deux Grand Prix en novembre, dans le sud du Portugal puis à Valence. C'est un programme très dense, qui sera très extra-européen en début et fin de saison, mais qui concentrera 12 Grand Prix sur le Vieux Continent entre avril et septembre.

PAYS	CIRCUIT	DATES
Thaïlande	Buriram	27 février – 1 ^{er} mars
Brésil	Goiânia	20-22 mars
Etats-Unis	Circuit of the Americas	27-29 mars
Qatar	Lusail	10-12 avril
Espagne	Jerez	24-26 avril
France	Le Mans	08-10 mai
Espagne	Barcelone	15-17 mai
Italie	Mugello	20-31 mai
Hongrie	Balaton	05-07 juin

République Tchèque	Brno	10-21 juin
Pays-Bas	Assen	26-28 juin
Allemagne	Sachsenring	10-12 juillet
Grande-Bretagne	Silverstone	07-09 août
Espagne	Aragon	28-30 août
San Marino	Misano	11-13 septembre
Autriche	Spielberg	18-20 septembre
Japon	Motegi	02-04 octobre
Indonésie	Mandalika	09-11 octobre
Australie	Philipp Island	23-25 octobre
Malaisie	Sepang	30 oct.-1 ^{er} novembre
Portugal	Portimao	13-15 novembre
Espagne	Valence	20-22 novembre

Photos disponibles sur : [Michelin Motorsport Moto | Flickr](#)

À propos de Michelin

Michelin construit un manufacturier leader mondial des composites et expériences qui transforment notre quotidien. Pionnier de la science des matériaux depuis plus de 130 ans, Michelin s'appuie sur une expertise unique pour contribuer significativement au progrès humain et à un monde plus durable. Grâce à sa maîtrise inégalée des composites polymères, Michelin innove constamment pour fabriquer des pneus de haute qualité et des composants critiques pour des secteurs aussi exigeants que la mobilité, la construction, l'aéronautique, les énergies bas carbone ou la santé. Le soin apporté à ses produits et sa connaissance intime des usages lui permettent de faire vivre à ses clients des expériences exceptionnelles, qu'il s'agisse de solutions basées sur les data et l'intelligence artificielle pour les flottes professionnelles, ou de la découverte des restaurants et hôtels remarquables que le Guide MICHELIN recommande. Basé à Clermont-Ferrand, en France, Michelin est présent dans 175 pays et emploie 129 800 personnes (www.michelin.com).

Suivez toutes nos actualités sur

 @Michelin

**RELATIONS PRESSE DU GROUPE MICHELIN**

 112, avenue Kléber - 75116 Paris

 +33 (0) 1 45 66 22 22 | 7 jours / 7

 www.michelin.com

 @Michelin