

Bourse : les constructeurs automobiles européens confrontés à la déferlante chinoise



© 2026 Les Echos Publishing

Le salon de l'automobile de Pékin a fermé ses portes le 3 mai dernier, illustrant l'extraordinaire puissance de l'industrie automobile chinoise devenue, de loin, la première au monde. Sur 96 millions de voitures fabriquées à l'échelle de la planète l'an dernier, 34 millions l'ont été dans l'Empire du Milieu. Il semble bien loin – pourtant ce n'était qu'au début des années 2020 – le temps où les constructeurs automobiles occidentaux, en particulier allemands, réalisaient de fortes ventes (jusqu'à 40 % de ses immatriculations pour Volkswagen) et de très gros profits en Chine.

Aujourd'hui, la tendance s'est complètement inversée sur un marché automobile chinois qui a basculé vers l'électrique (plus d'une voiture vendue sur deux dans le pays est une électrique ou une hybride rechargeable). Les groupes locaux ont progressivement évincé leurs rivaux européens. Pire, ce sont eux qui commencent à attaquer en force l'Europe. Si leur part de marché n'était que de 6 % sur le continent en 2025, elle dépasse désormais les 10 % en Espagne et au Royaume-Uni et les 8 % en Italie et en Pologne.

Accélération du phénomène

Depuis le début de l'année, le mouvement s'est accéléré, la hausse du prix de l'essence incitant les Européens à acheter des voitures électriques, domaine où les Chinois ont une avance en matière de technologie et surtout de prix. Et sur les marchés d'Asie et d'Amérique latine, leur offensive est aussi impressionnante.

Pour lutter, les constructeurs européens sont contraints de se réorganiser et de s'inspirer des méthodes en provenance de Pékin. La nouvelle Twingo électrique de Renault a été développée en Chine en moins de deux ans, soit deux fois moins que la durée habituelle en Europe. Stellantis est entré au capital du chinois Leapmotor et a créé une société commune pour commercialiser ses voitures hors de Chine. Il envisage aussi de produire des modèles de concurrents chinois dans ses usines européennes. Tous se restructurent et baissent leurs coûts. Le groupe Volkswagen a ainsi annoncé la suppression de 50 000 postes en Allemagne d'ici 2030. Cette situation critique se reflète dans les cours de la bourse : à l'exception de BMW, les autres grands groupes européens sont en nette baisse sur 1 an et 5 ans.

Les principales valeurs du secteur		
Valeurs	Évolution sur 1 an	Évolution sur 5 ans
BMW	2 %	-6,7 %
Mercedes	-19,7 %	-8,6 %
Renault	-37,8 %	-11,7 %
Stellantis	-25,4 %	-50,2 %*
Volkswagen	-12,1 %	-53,2 %

[* Depuis la première cotation le 18 janvier 2021](#)