



Rapport Logistique

Un aperçu de l'immobilier logistique Suisse

Juin 2022

© 2022 Jones Lang LaSalle IP, Inc. All rights reserved.





01 Le paysage logistique Suisse

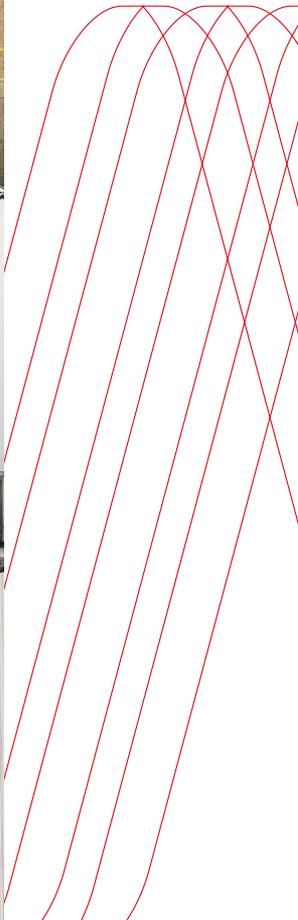
02 Marché Suisse de l'immobilier logistique

03 La durabilité dans le secteur de la logistique

04 Contacts, Sources, Définitions

01

Le paysage logistique Suisse



Un secteur en croissance

dans des conditions
limitatives



La mondialisation et le commerce en ligne comme moteurs

- Une économie mondialisée de plus en plus interconnectée, associée aux progrès technologiques, a donné naissance à de nouveaux domaines d'activité. Le secteur de la logistique sert d'interface entre les fabricants, les commerçants et les consommateurs.
- Les conditions générales modifiées et de plus en plus exigeantes augmentent les défis tant dans la gestion des chaînes d'approvisionnement que dans les transports, sans oublier les bâtiments nécessaires à cet effet.
- Par exemple, en raison de l'étendue et de la profondeur des gammes de produits en ligne et du traitement des marchandises retournées, le commerce en ligne, qui connaît une croissance rapide, a besoin d'un espace d'entreposage beaucoup plus important que le commerce de détail traditionnel. De plus, les consommateurs s'attendent à des délais de livraison rapides. Cela entraîne une forte demande de surfaces logistiques à proximité des consommateurs (« last mile »), c'est-à-dire près des grands centres urbains. La demande est également toujours aussi forte le long des principaux axes de transport, où se positionnent généralement les grands centres de distribution.
- La pandémie de COVID-19 a accentué le passage au commerce en ligne. Cette croissance représente toutefois un défi majeur pour le secteur de la logistique. De plus en plus d'envois doivent être acheminés de plus en plus rapidement vers le client final.
- Cela signifie qu'une chaîne logistique fonctionnant de manière optimale est tout autant un élément concurrentiel entre les commerçants en ligne que le prix des produits. La livraison le lendemain est devenue la norme (« Next-Day Delivery »), et la tendance est de plus en plus à la livraison le jour même (« Same-Day Delivery »).
- Cependant, la pandémie a également mis en évidence la vulnérabilité des chaînes d'approvisionnement, révélant clairement les avantages de l'entreposage de pièces et de composants vitaux à proximité des sites de production.

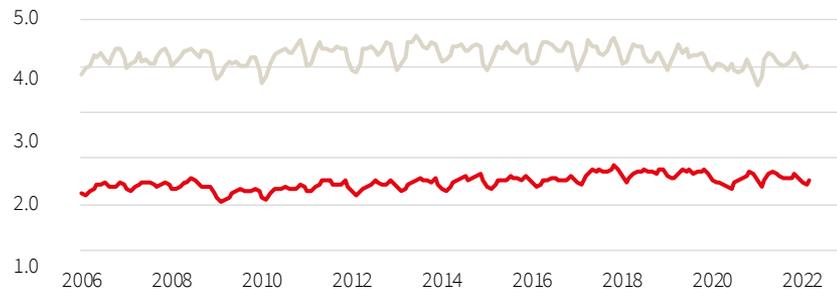


L'offre et la demande divergent

- Les besoins en espace des entreprises de logistique augmentent depuis plusieurs années maintenant, et l'intérêt des investisseurs pour cette classe d'actifs s'est également accru ces dernières années. Les propriétés logistiques peuvent constituer une diversification bienvenue au sein d'un portefeuille immobilier, car leurs facteurs de valeur dépendent de facteurs différents de ceux qui sont pertinents pour les propriétés résidentielles ou les bureaux. De plus, le marché de la logistique n'est pas en surcapacité et tend plutôt à être en état de pénurie.
- La majorité des bâtiments et espaces logistiques commerciaux en Suisse sont utilisés par leur propriétaire. JLL a recensé près de 300 immeubles logistiques détenus et loués à des fins d'investissement.
- Le stock de bâtiments logistiques est en retard sur l'évolution des besoins du secteur. D'une part, il n'y a pas assez de surfaces disponibles et, d'autre part, les bâtiments ont en moyenne une trentaine d'années et ne répondent souvent plus aux normes les plus récentes.
- Le développement de nouveaux et plus grands centres de distribution constitue un défi particulièrement difficile à relever. Il n'y a pratiquement pas de terrains constructibles à grande échelle disponibles à proximité des points d'accès aux autoroutes et des agglomérations. De plus, les pouvoirs publics souhaiteraient que le plus grand nombre possible d'emplois à haute valeur ajoutée dans des industries à faibles émissions s'installent dans les municipalités situées à ces endroits. Ces circonstances entravent la croissance et le développement du secteur de la logistique.
- Par conséquent, lorsqu'elles décident de l'emplacement d'un site, les entreprises doivent souvent faire des compromis qui entraînent des inconvénients opérationnels et un volume de trafic plus important. Les régions logistiques traditionnelles resteront très demandées, mais la disponibilité limitée des terrains obligera les entreprises à se tourner vers des régions situées en dehors des zones logistiques principales. Et il n'est pas rare que les parcelles appropriées soient soumises à un droit de superficie, ce qui limite à nouveau le nombre d'investisseurs potentiels.

Commerce international Suisse

En millions de tonnes

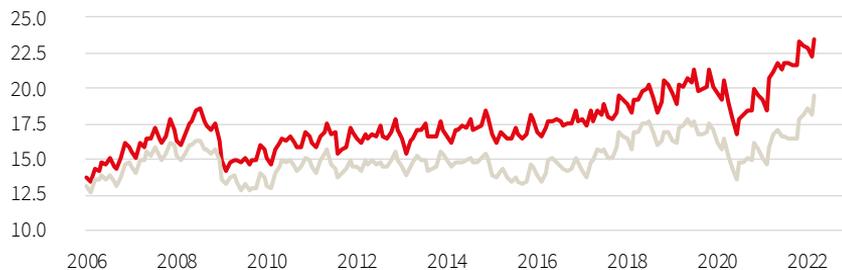


— Importations mensuelles
— Exportations mensuelles

Moyenne mobile sur 3 mois

- En 2021, il y a eu environ 2,6 fois plus de marchandises (en termes de poids) importées qu'exportées. Toutefois, la valeur des marchandises exportées était 1,3 fois supérieure à celle des importations.

En milliards de CHF



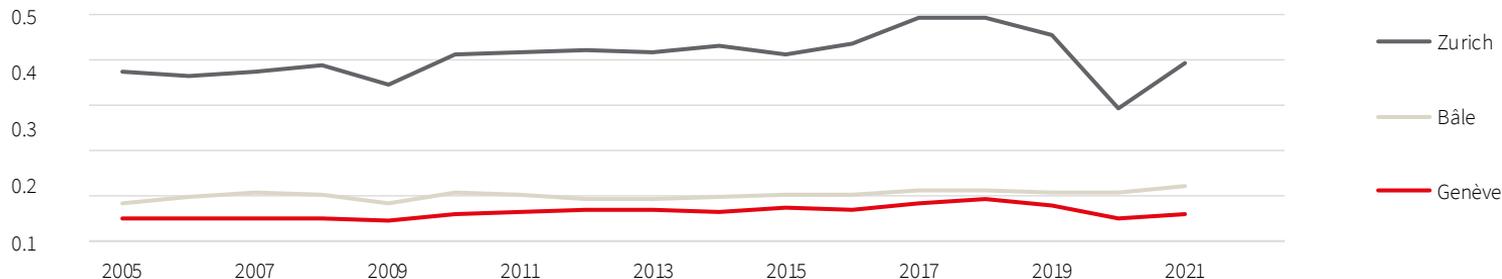
— Exportations mensuelles
— Importations mensuelles

Moyenne mobile sur 3 mois

- Le poids total des biens exportés a augmenté d'environ 22 % entre 2006 et 2021, tandis que leur valeur totale a augmenté de 46 %. Le poids total des produits importés est resté plus ou moins stable, tandis que leur valeur totale a augmenté de 22 %.

Volume annuel de fret dans les aéroports suisses

En millions de tonnes

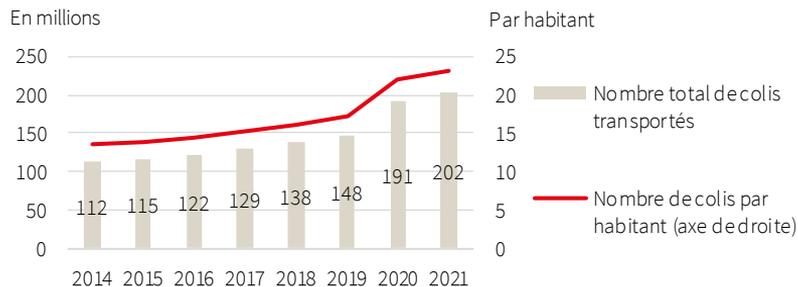


- L'aéroport de Bâle-Mulhouse joue un rôle stratégique dans le cluster logistique régional. Une augmentation de 10 % du volume total de fret atteignant 119 000 tonnes a été enregistrée en 2021.
- À l'aéroport de Genève, le volume annuel traité s'est élevé à 58 094 tonnes, soit une hausse de 15 % par rapport à 2020 et une baisse de 28 % par rapport à 2019, l'année précédant la pandémie.
- Le volume de fret à l'aéroport de Zurich en 2021 a augmenté de 35 % par rapport à 2020. Au total, 393 062 tonnes de fret ont été transportées.



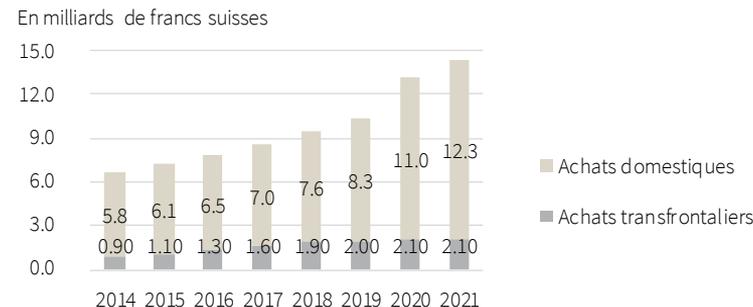
Sources: EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, Genève Aéroport, Flughafen Zürich AG

Croissance de la quantité de colis



- La Poste a livré un nombre record de 202,1 millions de colis l'année dernière. Le boom des achats en ligne pendant la crise du coronavirus a fait grimper le volume total des colis en 2021 de 36,6 % par rapport à 2019.
- La fusion par La Poste de ses activités de courrier (en diminution) et de son unité de colis en une seule division logistique a permis de distribuer les nombreux colis. Au total, 809 nouveaux emplois à plein temps ont été créés l'année dernière à cette fin. D'ici 2030, 1 500 postes supplémentaires devraient être créés.

Croissance du commerce en ligne



- Les dépenses en ligne des consommateurs ont augmenté de 9,9 %, soit 1,3 milliard de francs suisses, en 2021. Cette augmentation est exclusivement imputable aux achats en ligne domestiques, tandis que les achats en ligne transfrontaliers ont stagné en 2021.

Commerce en ligne :

Les fournisseurs nationaux et étrangers en concurrence

Logistique d'approvisionnement

- Les fournisseurs étrangers de l'Union européenne sont souvent avantagés par rapport aux fournisseurs suisses dans le domaine de la logistique d'approvisionnement, car ils peuvent adresser leurs biens et services dans le marché intérieur européen, qui est beaucoup plus grand que le marché suisse. Ils peuvent ainsi bénéficier d'économies d'échelle en étant en mesure d'acheter de plus grandes quantités à de meilleures conditions de prix. Cela leur permet non seulement de proposer une gamme de produits plus large, mais aussi de stocker plus d'articles de manière rentable et de mettre en place des interfaces électroniques avec davantage de fournisseurs et de prestataires de services pour des processus commerciaux automatisés et basés sur la répartition du travail.
- C'est pourquoi les fournisseurs étrangers de commerce en ligne peuvent proposer des assortiments considérables pour la Suisse, et ce à des coûts moindres. A l'inverse, il est plus difficile pour les fournisseurs locaux disposant d'une logistique suisse de réaliser des chiffres d'affaires en ligne plus importants à l'étranger.

Procédures douanières

- Les autorités douanières et fiscales fournissent des interfaces permettant un traitement entièrement numérique des questions douanières et fiscales. Toutefois, la mise en place du processus de dédouanement numérisé nécessite un investissement initial coûteux.
- Un expéditeur étranger peut bénéficier d'économies d'échelle positives élevées : En cas de volume important, les coûts de processus par article dédouané sont faibles. Les déclarations nécessaires sont effectuées par le biais de procédures électroniques automatisées et n'affectent pas la durée de l'expédition.
- Pour les commerçants en ligne organisés de manière professionnelle, à partir d'une certaine taille, l'envoi transfrontalier ne constitue donc plus un obstacle pertinent.

Intralogistique

- L'intralogistique pose de grands défis aux commerçants en ligne. Pour pouvoir garantir des délais de livraison courts, la proximité du destinataire est décisive. Plusieurs entrepôts situés à différents endroits peuvent réduire les délais de livraison. Pour de nombreux articles, le nombre total d'articles vendus n'est toutefois pas assez important pour les stocker sur tous les sites. Dans le cas d'une commande de deux articles, il se peut que l'un soit en stock et livrable rapidement dans un entrepôt proche de l'adresse du client, mais que l'autre soit dans un entrepôt plus éloigné, ce qui retarde d'un jour le délai de livraison.
- Les entrepôts devraient également présenter une certaine taille minimale pour que les investissements dans l'automatisation soient rentables et que des économies d'échelle positives puissent être réalisées avec des volumes de manutention importants. Les processus automatisés permettent de faire face à des volumes temporairement élevés (p. ex. à l'approche de Noël) mais, à l'inverse, nuisent à la flexibilité.

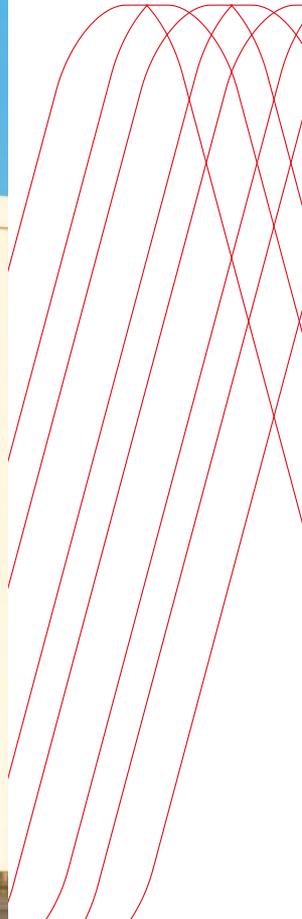


- Un marché plus important, des gammes de produits plus larges et des volumes plus importants imposent des exigences plus élevées à l'intralogistique d'un fournisseur.
- L'un des avantages des fournisseurs suisses est que leur entrepôt se trouve en Suisse. Grâce à une intralogistique efficace, les commandes passées jusqu'en fin d'après-midi peuvent être livrées régulièrement le lendemain par courrier prioritaire. Ou alors, la logistique de livraison est proposée par la société elle-même, comme c'est le cas pour la boutique en ligne de Coop. Sous certaines conditions, il est possible de mettre en place une "livraison le jour même".
- Les fournisseurs suisses peuvent également se positionner grâce à une plus grande expertise de la gamme de produits et en proposant une sélection d'articles plus en phase avec la demande, ainsi qu'en coopérant avec d'autres fournisseurs pour élargir la gamme de produits.
- La logistique continue d'être considérée comme une activité clé pour le succès du commerce en ligne. Les fournisseurs prennent donc diverses mesures pour augmenter la disponibilité des produits, accélérer la préparation des expéditions et optimiser les itinéraires de transport.

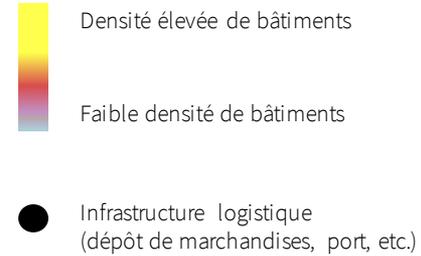
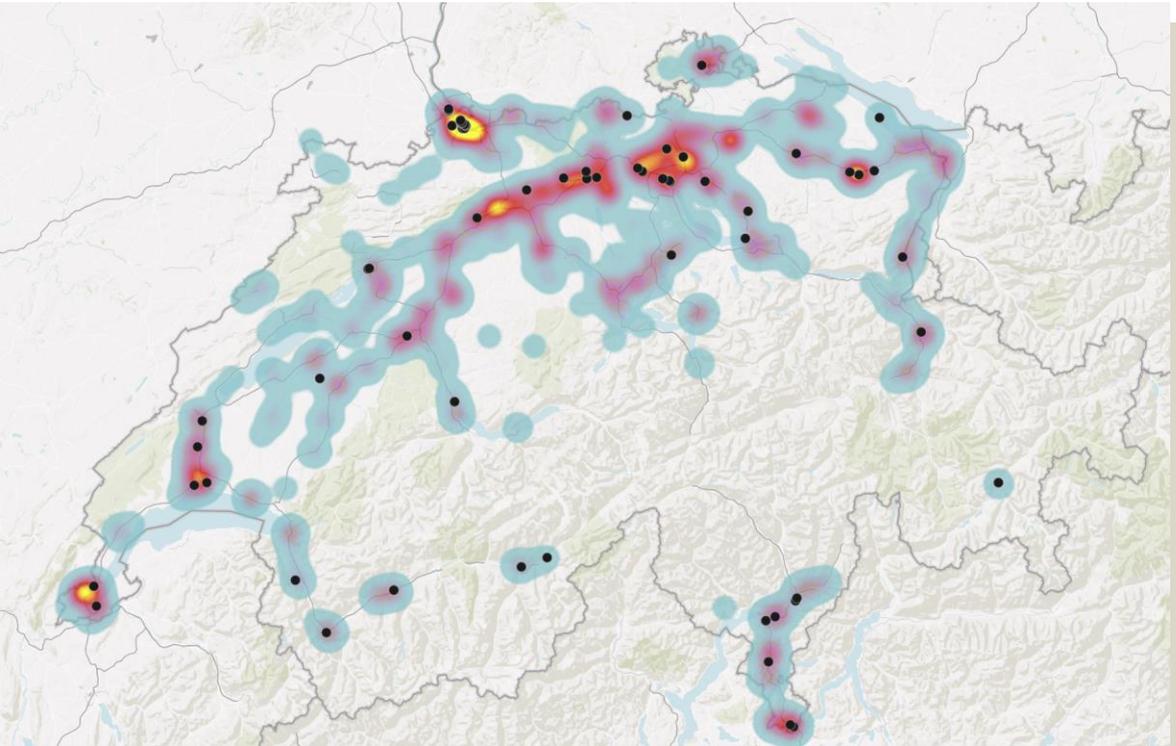


02

Marché Suisse de l'immobilier logistique



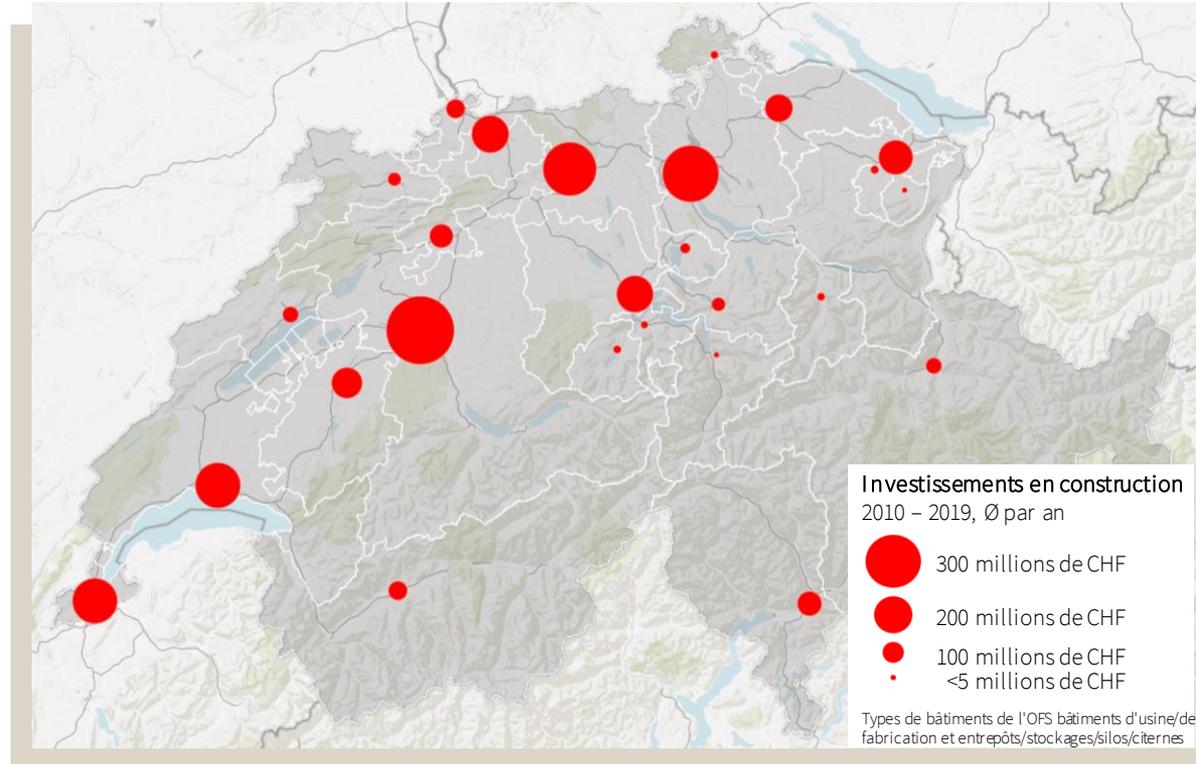
Emplacements des bâtiments à usage logistique



La densité des bâtiments logistiques est la plus élevée le long de l'autoroute A1 et autour des grandes agglomérations urbaines telles que Zurich, Genève, Bâle et Lausanne. Un nombre particulièrement important d'immeubles logistiques sont situés dans le triangle Bâle - Soleure - Zurich.

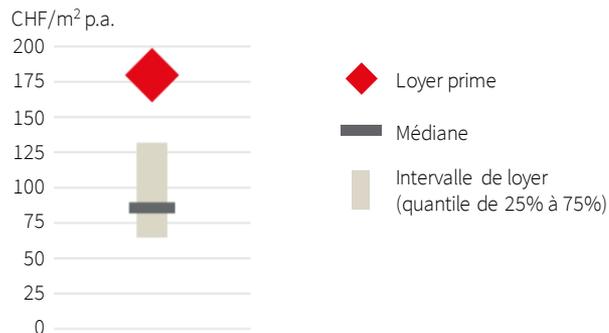
Investissements en construction

- Les cantons de Berne (3,9 milliards de CHF), de Zurich (3,2 milliards de CHF) et d'Argovie (3,0 milliards de CHF) ont enregistré entre 2010 et 2019 les investissements les plus importants dans des bâtiments à usage logistique.
- De même, des investissements élevés dans la construction, de plus de 200 millions de CHF par an en moyenne, ont été mesurés dans les cantons de Vaud, Genève, Bâle-Campagne et Lucerne.
- Dans toute la Suisse, les investissements en construction pour les types ateliers/bâtiments d'usine et entrepôts/stockages/silos/citernes ont augmenté de manière continue entre 2010 et 2019, passant de 2,1 à 2,7 milliards de CHF.



Sources: Office fédéral de la statistique JLL | Data © OpenStreetMap contributors. Design © MapBox & JLL

Prix des loyers pour les espaces logistiques



Surface logistique moyenne : généralement entre 80 et 120 CHF par m² et par an.

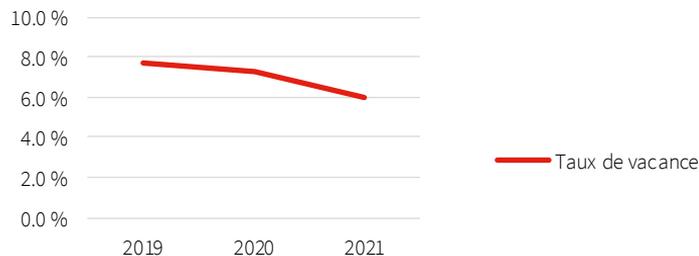
En règle générale, plus l'aménagement technique de l'espace logistique est moderne et complexe, plus le loyer est élevé.

Entrepôt basique et non chauffé : 50 à 70 CHF par m² et par an

Entrepôt à hauts rayonnages : 120 à 180 CHF per m² et par an

Entrepôt de réfrigération : > 200 CHF par m² et par an dans certains cas

Taux de vacance des immeubles de placement

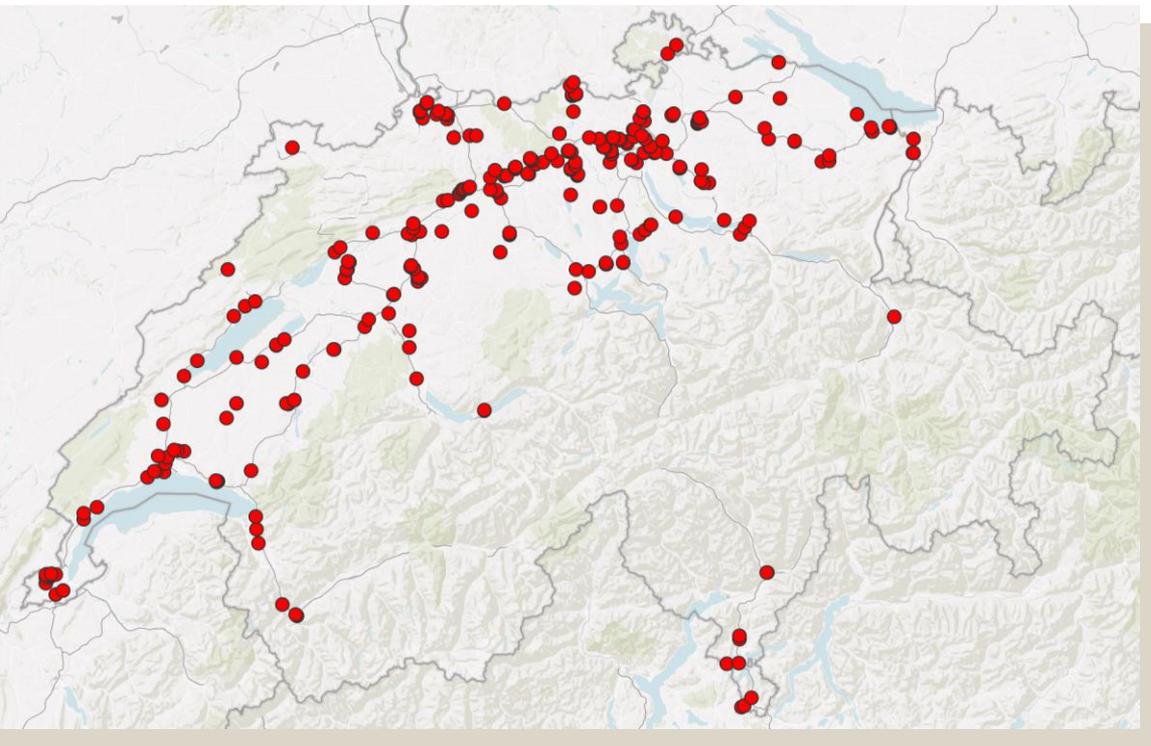


Le taux de vacance des immeubles de placement a diminué de 7,7 % à 6,0 % entre 2019 et 2021.

En tenant compte des propriétés utilisées par les propriétaires, le taux de vacance est inférieur à 2,0 % (approximation).

Sources: Rapports annuels des fonds de placement, des fondations d'investissement et des sociétés immobilières JLL

Immeubles de placement à usage logistique

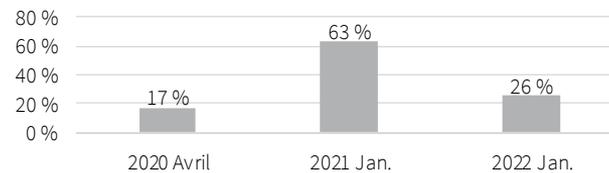


Conclusions de l'enquête de JLL auprès des investisseurs

« Indépendamment de vos propres politiques et lignes directrices en matière d'investissement, quel actif immobilier suisse devrait, selon vous, offrir le rapport risque/rendement le plus intéressant cette année ? »

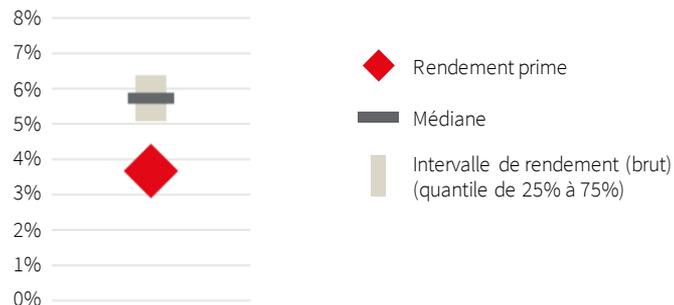
Plusieurs réponses possibles, les réponses étant pondérées par le capital investi.

Logistique immobilière



Après l'engouement de 2021, les propriétés logistiques sont jugées un peu moins attrayantes aujourd'hui. Cela peut s'expliquer par les rendements de transaction extrêmement faibles observés ces derniers temps, qui ne présentent plus un rapport risque/rendement satisfaisant pour certains investisseurs.

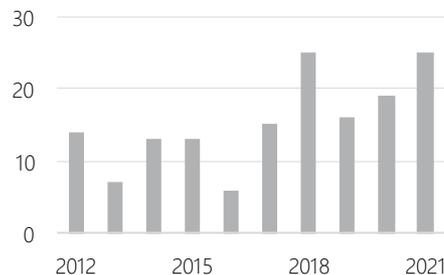
Rendement brut (théorique) des immeubles de placement



Rendement prime entre 3,5 % et 4,0 % pour les propriétés logistiques modernes avec des locataires établis sur de longs baux.

Compression du rendement d'environ 40 points de base au cours des deux dernières années.

Nombre de transactions enregistrées



La liquidité du marché est plutôt étroite dans l'ensemble. Chaque année, un petit nombre de propriétés sont achetées à des fins d'investissement. Cette tendance est toutefois en train de s'accroître.

Entre 2017 et 2021, une moyenne de 510 millions de CHF par an a été investie à des fins de placement dans des immeubles à usage logistique. Le prix d'achat s'élève en moyenne à 25,3 millions de CHF.

Dernièrement, une légère augmentation des opérations de « sale and lease back » a pu être constatée.

Sources: Rapports annuels des fonds de placement, des fondations d'investissement et des sociétés immobilières JLL

Expansion des entreprises de logistique et optimisation de leurs sites

Le bâtiment DNK1 à Däniken était à l'origine un centre de distribution de La Poste Suisse et comporte 35 quais de chargement de camions et un vaste espace de stockage. Son locataire actuel, **Meier Tobler**, a vendu le bâtiment en 2015 dans le cadre d'une transaction de « sale and lease back » et le quittera fin 2023 afin de regrouper ses sites actuels à Däniken et Nebikon dans une nouvelle structure à Oberbuchsiten.

À partir de 2024, l'entreprise de logistique **Planzer** utilisera le bâtiment DNK1 susmentionné de 50 000 m² pour son hub logistique dans le nord-est de la Suisse.

Le plus grand détaillant en ligne suisse, **Digitec Galaxus SA**, exploite quatre centres logistiques en Suisse, à Wohlen, Dintikon, Nebikon et Roggwil. D'autres sont en cours de planification, dont un entrepôt hautement automatisé à Utzenstorf.

La société de transport de marchandises **Dreier AG** a acquis en 2019 auprès de General Electric un site industriel de 60 000 m² à Oberentfelden. Dreier compte

regrouper ses sites d'installations actuels à Aarau (ancien site Hangartner dans le quartier Telli de la ville), Lenzburg (dans la zone industrielle entre Hero et l'autoroute A1) et Hunzenschwil (à côté du centre de distribution Coop) à Oberentfelden. L'entreprise prévoit de vendre ses propriétés à Egerkingen et Hunzenschwil. Dreier loue ses sites d'Aarau et de Lenzburg. Dreier a l'intention de conserver son site de Gunzgen, où l'entreprise a repris un parc logistique textile du groupe M+R Spedag.

L'entreprise de logistique allemande **Fiege** est actuellement locataire de deux immeubles voisins à la Genua- et Helsinkistrasse à Münchenstein. Le contrat de location de la Helsinkistrasse expire fin 2024 et ne sera pas renouvelé. Swiss Prime Site, propriétaire du terrain, souhaite ensuite lancer le projet "Dreispietz Mitte" et poursuivre le développement urbain du site. Le contrat de location de la Genuastrasse (surface utile de ~10'000 m²) prend fin à la même date, mais avec l'option de le prolonger de dix ans au maximum. Fiege a l'intention de rester à long terme dans la région de Bâle.



Pour faire face à la forte augmentation du volume de colis, **La Poste Suisse** a construit de nouveaux centres de distribution au cours des dernières années : Plus de 190 millions de CHF ont été investis dans quatre nouveaux centres de colis à Cadenazzo (2019), Vétroz (2020), Ostermundigen (2020) et Untervaz (2020).

D'autres devraient voir le jour à Utzenstorf, Pratteln, Buchs AG et Rümlang. A Pratteln, l'immeuble d'une ancienne usine de pneus doit en outre être transformé pour environ 75 millions de CHF.

Comme le nombre de lettres a diminué de 40% depuis 2002, contrairement à celui des colis, La Poste souhaite réaffecter les surfaces libres du grand centre national de tri du courrier situé près de l'autoroute A1 à Härkingen. Une installation de tri des colis devrait y être installée pour environ 60 millions de CHF.

Une transformation et une nouvelle construction sont prévues à Villmergen. Le plus grand centre logistique de La Poste devrait y voir le jour en 2024 pour environ 120 millions de CHF. Le nouveau bâtiment devrait avoir une hauteur de 30 m et une surface de stockage de 55 000 m². Le nouveau bâtiment doit permettre de renforcer les services liés à la logistique de stockage et de poser de nouveaux standards avec une installation hautement

automatisée et des processus modernes. Le centre logistique à température contrôlée est spécialement conçu pour le stockage de produits médicaux et pharmaceutiques.

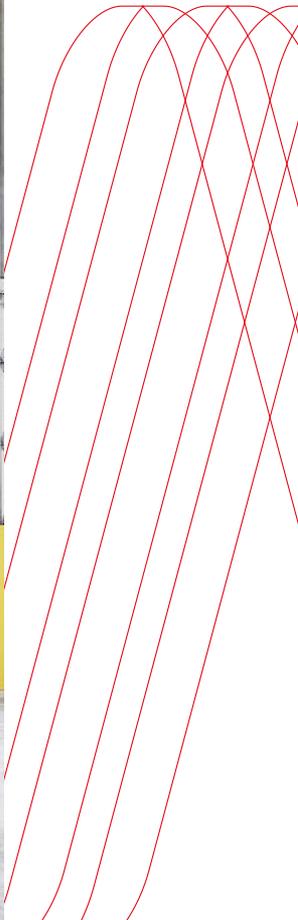
En 2021, La Poste a acquis les 2/3 des actions de Steriplus SA et, en 2022, une autre entreprise de logistique de la santé, MWPartners Holding SA. Grâce à ces acquisitions, La Poste assure notamment un approvisionnement logistique complet pour le secteur suisse de la santé.

Migros investit plusieurs centaines de millions dans l'augmentation de la capacité de ses centres de distribution de Moosseedorf et de Neuendorf SO.

Coop a investi environ 600 millions de CHF à Schafisheim pour y centraliser la logistique. Le centre de logistique et de distribution de Schafisheim, mis en service en 2016, a été le plus grand chantier privé de Suisse.

03

La durabilité dans le secteur de la logistique



Moyens de transport et parc immobilier

- L'environnement construit est responsable d'environ 40 % des émissions mondiales. Les utilisations logistiques sont relativement gourmandes en surface, car la plupart d'entre elles n'utilisent qu'un seul étage. De même, l'augmentation du transport de marchandises dans le cadre de la mondialisation est coresponsable d'une part importante des émissions de CO₂ actuelles. Le secteur de la logistique se trouve donc au cœur des efforts visant à rendre les activités économiques neutres en CO₂ à l'avenir.
- Les prestataires de services logistiques, les donneurs d'ordre, les consommateurs et les propriétaires de biens immobiliers sont de plus en plus conscients de ce problème, diverses entreprises se sont fixé des objectifs et investissent dans des activités commerciales neutres sur le plan climatique. Parallèlement, les réglementations et les lois se renforcent.
- Le secteur de la logistique dispose d'au moins deux moyens essentiels pour devenir neutre sur le plan climatique. Premièrement, les services de transport peuvent être assurés par des véhicules non émetteurs de CO₂. Deuxièmement, les bâtiments nécessaires peuvent être (construits et) utilisés de manière écologiquement neutre, et les panneaux photovoltaïques installés sur leurs vastes toits peuvent même fournir de l'énergie durable aux ménages environnants.

Mesures possibles pour les bâtiments



- Utilisation de matériaux recyclables, organiques et locaux (par exemple, construction en acier, bois, peintures, etc.)
- Utilisation de pompes à chaleur et de systèmes de récupération de chaleur pour chauffer les bâtiments
- Une meilleure isolation de la façade du bâtiment
- Utilisation de panneaux photovoltaïques et de capteurs solaires thermiques sur les toits
- Plantation de végétation aux abords des bâtiments (et sur les toits) pour favoriser la biodiversité
- Optimisation de l'éclairage naturel et utilisation de l'éclairage LED
- Récupération de l'eau de pluie pour les chasses d'eau et autres applications non potables
- Réduire au minimum la consommation d'eau des toilettes et des robinets
- Introduire son propre système de recyclage des déchets générés
- Bornes de recharge pour véhicules et vélos électriques

Exemples d'objectifs et de mesures pour une logistique plus « verte »

Le groupe **Kühne + Nagel** a lancé un programme environnemental en 2010. Depuis lors, la part des énergies renouvelables dans la consommation totale d'électricité a été portée à 18%. Une surface totale de plus de 700'000 m² a été équipée de panneaux solaires sur les toits de ses propres centres de distribution et des éclairages LED ont été installés sur 3,8 millions de m² dans les bureaux et les bâtiments logistiques. Ces initiatives ont permis à Kühne + Nagel d'atteindre la neutralité carbone sur le plan opérationnel pour ses propres activités directes depuis fin 2020. D'ici 2030, le groupe souhaite que ses activités indirectes (transports de ses fournisseurs tels que les compagnies aériennes, les amateurs et les transporteurs routiers) soient également neutres sur le plan climatique.

La division logistique de **Coop** utilise sept camions fonctionnant à l'hydrogène pour transporter des marchandises. La capacité d'autonomie des véhicules permet de couvrir des trajets allant jusqu'à 400 km dans des conditions normales. Le principal concurrent de Coop, Migros, exploite également dix camions à hydrogène en Suisse. L'expérience acquise jusqu'ici montre que les camions électriques à batterie sont plus efficaces sur les moyennes distances. **Migros** mise donc actuellement sur un mélange de différents types de systèmes de propulsion pour l'avenir.

Depuis 2010, **La Poste Suisse** a investi plus de 18 millions de francs dans des mesures de protection du climat. Aujourd'hui, plus de 45 % de son parc automobile est équipé de systèmes de propulsion alternatifs. D'ici à 2025, La Poste Suisse s'efforce d'assurer la distribution des colis dans les centres urbains principalement avec des véhicules électriques. D'ici à 2030, 100 % de son parc automobile devra être alimenté par des moteurs purement électriques. D'ici à 2023, 90 % des bâtiments de La Poste Suisse ne devront plus être chauffés avec des combustibles fossiles.

Sur le toit du centre de colis de La Poste construit en 2020 à Vétroz, une installation photovoltaïque d'environ 4700 panneaux a été installée, qui produit chaque année l'équivalent de la consommation électrique d'environ 450 ménages moyens. Les panneaux solaires installés sur le toit de 8'200 m² du centre de colis d'Untervaz, également construit en 2020, génèrent de l'électricité pour les besoins d'environ 200 ménages supplémentaires.



L'année dernière, la société de transport de marchandises **Galliker** a équipé 23 véhicules de sa flotte avec des moteurs alternatifs (électrique, hydrogène et gaz de pétrole liquéfié). Galliker souhaite rendre neutre en CO₂ l'ensemble de ses activités de logistique interurbaine d'ici 2030. L'entreprise déclare vouloir équiper 50 % de sa flotte de véhicules avec des moteurs alternatifs d'ici 2040 et envisage une neutralité en CO₂ de 100 % d'ici 2050. Des sites d'entreposage décentralisés et des services de transport combinés route/rail doivent permettre d'accroître encore l'efficacité (énergétique) du flux de marchandises. En outre, au cours des dix dernières années, Galliker a installé 13 panneaux photovoltaïques sur les toits de ses centres logistiques. Elles couvrent les besoins annuels en électricité d'environ 2 300 ménages.

L'entreprise de transport **Planzer** souhaite réduire ses émissions de CO₂ de 40 % d'ici 2030 et les éliminer complètement d'ici 2045. Planzer suit ainsi les directives de l'Office fédéral de l'environnement, mais veut les mettre en œuvre plus rapidement. 98 % des véhicules de l'entreprise répondent aux normes d'émission Euro 6 (les plus strictes au monde à l'heure actuelle). L'électrification des véhicules pour la logistique interurbaine est un élément essentiel de la gestion du parc automobile de l'entreprise. Planzer s'efforce de réduire l'empreinte énergétique fossile de ses bâtiments à "zéro" dans la mesure du possible.

Le secteur de la logistique

au cœur des objectifs du développement durable

Les défis auxquels est confronté le secteur de la logistique

- L'approvisionnement en hydrogène continue de poser un problème majeur, car le réseau de stations-service en Suisse est très dispersé et présente des lacunes. Toutefois, une infrastructure d'hydrogène plus large est en train de se mettre en place. Un certain nombre de cantons vont de l'avant avec la production d'hydrogène « vert ».
- L'offre insuffisante d'espace empêche les entreprises de logistique de s'installer sur les sites qu'elles préfèrent. Cela entraîne souvent une augmentation du volume de trafic et va à l'encontre des efforts de durabilité.
- Il y a un manque de données disponibles et comparables pour évaluer les mesures et les progrès réalisés.
- La réalisation de progrès substantiels avec les bâtiments existants nécessite souvent des investissements initiaux coûteux.



04

**Contacts, Sources,
Définitions, Mentions légales**



Contacts



Daniel Stocker

Head of Research
MRICS

+41 (0)44 215 75 23
daniel.stocker@eu.jll.com



Anita Bleiker

Senior Vice President

+41 (0)44 215 75 41
anita.bleiker@eu.jll.com



Holger Klatt

EMEA Senior Director

+41 (0)79 846 85 15
holger.klatt@eu.jll.com



Edwin Schwarzenberger

Senior Associate

+41 (0)44 215 75 32
edwin.schwarzenberger@eu.jll.com

Jones Lang LaSalle AG
Hardstrasse 201 / Prime Tower
8005 Zürich

www.jll.ch

Rapports annuels / Prospectus d'émission Sources de données, publications

- Fonds d'investissement : AXA Immo Commercial, CS 1 a Immo PK, CS REF Interswiss, CS REF Logistics Plus, Deka-Immobilien Global, Helvetica Swiss Commercial Fund, Helvetica Swiss Opportunity, Polymen Fonds Immobilier, Procimmo 1 Swiss Commercial Fund, Procimmo 2 Swiss Commercial Fund, Procimmo56, Schroders ImmoPlus, SF Commercial Properties Fund, Swisscanto REF Swiss Commercial, UBS Sima, UBS Swissreal, etc.
- Fondations/groupes d'investissement : assetimmo, CSA Real Estate Switzerland, DAGSIS Gewerbeimmobilien Schweiz, Ecoreal Suissecore Plus, Ecoreal Suisseselect, REMNEX AST Swiss Real Estate Commercial ECO, SFP AST Swiss Real Estate, UBS AST KIS, etc.
- Sociétés immobilières : EPIC Suisse, Espace Real Estate, HIAG, Intershop, Swiss Prime Site, Varia Swiss Realtech Properties AG, etc.
- Alpine Finanz Immobilien AG, Euro Estates, KIRKBI Real Estate, Lagerhäuser Aarau AG, SUVA, Ferrowohlen AG, Swiss Post, SBB, etc.
- De plus, les informations fournies par les utilisateurs de biens immobiliers logistiques comme Aldi, Coop, Lidl, Dreier, Ferrowohlen, Fiege, Galliker, Meier Tobler, Migros, Planzer, Swiss Post, etc.
- Office fédéral de la statistique, Statistique structurelle des entreprises (STATENT)
- Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières OFDF
- Crédit Suisse, Février 2021: Marché immobilier Suisse 2021
- Basel-Mulhouse Airport, Genève Aéroport, Flughafen Zürich AG
- University of Applied Sciences and Arts Northwestern Switzerland, datatrans: E-Commerce Report Switzerland 2015 - 2021
- JLL, Mai 2022: Logistics buildings of tomorrow – Labour challenges highlight the importance of human-centric design
- JLL, Avril 2022: Marché suisse des transactions immobilières - Perspectives 2022
- JLL, Mars 2022: Perspective du marché immobilier mondial
- JLL, Juillet 2021: The future of global logistics real estate – Demand, decarbonization, digitization, design.
- JLL, Juillet 2020: Mitigating risks by building resilient supply chains
- JLL, Avril 2017: More than the last mile – How smart logistics can help shape tomorrow's cities
- SVIT Schweiz, Janvier 2022: IMMOBILIA, 89ème volume

Définitions

- Immobilier logistique : dans le cadre de cette publication, ce terme désigne différents biens immobiliers utilisés à des fins logistiques. Il s'agit notamment des halles de stockage, des bâtiments de transbordement et de distribution de marchandises, ainsi que des bâtiments industriels ou des ateliers servant au stockage de composants nécessaires à la production et/ou de produits fabriqués.
- Taux de vacance : Le taux d'occupation a été calculé à l'aide de données sur plus de 100 propriétés logistiques provenant des derniers rapports annuels et sites web.
- Prix des loyers : Les intervalles de prix des loyers (déterminés par les quantiles de 25 % et 75 %) et les loyers prime sont basés sur les chiffres des revenus locatifs cibles (nets) de plus de 150 propriétés logistiques, provenant des derniers rapports annuels, et sur les loyers demandés, provenant des plateformes d'annonces immobilières.
- Rendements : Les intervalles de rendement (déterminés par les quantiles de 25% et 75%) sont basés sur les valeurs de marché de plus de 150 propriétés logistiques provenant des derniers rapports annuels. Le rendement prime est calculé sur une base nette et s'applique aux propriétés logistiques de classe A situées dans des endroits bénéficiant d'excellentes connexions de transport et de vastes zones de chalandise, et qui sont entièrement louées sur des contrats à long terme à des locataires ayant de bonnes notations de crédit.

Mentions légales

Limite de responsabilité : © 2022 Jones Lang LaSalle IP, Inc. All rights reserved.

Les données contenues dans ce rapport sont basées sur des matériaux/sources jugés fiables et n'ont pas été vérifiées indépendamment par JLL. JLL ne fait aucune déclaration et ne donne aucune garantie quant à l'exactitude, l'exhaustivité ou la pertinence de la totalité ou de certaines parties du rapport, qui a été produit uniquement à titre de guide général et ne constitue pas un conseil. Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ou transmise sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit sans l'accord écrit préalable de JLL. JLL, ses dirigeants et ses employés ne peuvent être tenus responsables d'aucune perte, responsabilité, dommage ou dépense résultant directement ou indirectement de l'utilisation ou de la divulgation du présent rapport ou de la confiance qui lui est accordée. JLL se réserve le droit d'engager des poursuites pénales et civiles pour toute utilisation, distribution ou violation non autorisée de cette propriété intellectuelle.