

# 1 Résumé non technique

---

La synthèse de l'état initial de l'environnement en région Limousin a mis en exergue de nombreux enjeux régionaux pour chacune des 6 dimensions environnementales suivantes :

- **Biodiversité** : Poursuite des efforts engagés en faveur de la biodiversité et des milieux :
  - Préservation des biotopes rares et menacés (landes sèches et zones humides)
  - Maintien ou restauration d'un bon état écologique des milieux aquatiques
  - Identification et préservation des corridors écologiques
  - Lutte contre la perte de biodiversité liée à la prolifération d'espèces invasives et maintien de la biodiversité ordinaire
  - Reconnaissance et soutien à une agriculture respectueuse des milieux, contributive au maintien des paysages et de la diversité biologique et génératrice de plus-value,...
  
- **Pollution des milieux** :
  - Réduction des pollutions de l'eau liées aux activités agricoles et sylvicoles
  - Réhabilitation et réutilisation des friches industrielles
  - Maintien de la qualité de l'air
  - Réduction de la production de déchets et développement de leur valorisation,...
  
- **Ressources naturelles** :
  - Maîtrise de la dynamique d'artificialisation des sols en zones périurbaines
  - Préservation de la qualité des paysages ordinaires et maintien des espaces ouverts
  - Sécurisation de l'alimentation en eau
  - Généralisation des améliorations en cours pour le traitement des carrières,...
  
- **Risques naturels et technologiques** :
  - L'amélioration de la connaissance et de la culture du risque des populations ;
  - La diminution de la vulnérabilité des populations,...
  
- **Le cadre de vie** :
  - Identification, anticipation et limitation des atteintes paysagères majeures
  - Préservation de la ceinture verte (milieux naturels et agricoles) des villes
  - Valorisation et pérennisation de l'identité limousine et de l'image des produits de qualité par le développement d'une agriculture à haute valeur naturelle;
  - Respect et préservation des paysages limousins, ruraux ou urbains, naturels ou bâtis qui fondent l'environnement dans lequel s'insèrent les éléments de patrimoine,...
  
- **Le changement climatique** :
  - Développement des modes de transport alternatifs à la voiture en adaptant les transports collectifs aux modes de vie actuels et aménagement de pôles d'échanges intermodaux
  - Limitation des nuisances générées par le transport routier de marchandises
  - Limitation des émissions de GES issues des activités agricoles et sylvicoles et adaptation des pratiques agricoles face au changement climatique
  - Réduction des consommations d'énergies dans le bâtiment et les transports
  - Développement de la production d'énergies renouvelables
  - Education et sensibilisation du public à l'environnement
  - Recherche et développement vis-à-vis des filières de la croissance verte,...

En cohérence avec les cahiers des charges thématiques qui accompagnaient la Circulaire du 1er Ministre du 15 novembre 2013 pour la préparation des Contrats de plan, les priorités du contrat de plan de Limousin se concrétisent à travers sept axes stratégiques, dont 6 font l'objet de crédits contractualisés (pour un montant alloué total de 421,228 Millions d'euros<sup>1</sup>), qui participent chacun à la réalisation de ces priorités :

- ↳ **La mobilité** (191,8 M€) : Dans le domaine ferroviaire, le CPER prévoit à la fois la poursuite des projets de désenclavement (études pour la LGV, ligne « POLT ») sur le réseau structurant et le financement de travaux d'aménagements et de régénérations du réseau régional dans l'optique de donner à la région les infrastructures indispensables à son développement, d'améliorer les conditions de circulations et d'encourager le report d'une partie des déplacements sur les transports collectifs,... Il soutient également des travaux d'aménagement routiers au profit de la sécurité, de la réduction des engorgements, du désenclavement, de l'amélioration des dessertes des territoires et de la qualité de la vie des usagers,...
- ↳ **L'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation** (32,93 M€) : Le CPER prévoit le financement d'opérations immobilières et d'actions pour conforter le rayonnement de la région et son attractivité, un soutien à des projets de recherche (StructuRaNS, etc.), mais aussi aux plateformes et plateaux techniques et centres de ressources (CTTC, CISTEME, CITRA,...) pour une meilleure valorisation de la recherche dans la région et le développement de l'innovation,...
- ↳ **La transition écologique et énergétique** (107,05 M€) : Le CPER prévoit le financement d'actions dans les domaines relatifs à l'efficacité énergétique des bâtiments, à l'énergie et au changement climatique, à l'économie circulaire et économie des ressources, à la prévention et gestion des déchets, à la qualité de l'air, à la reconquête de la biodiversité et préservation des ressources, aux projets territoriaux de développement durable, à l'éducation à l'environnement et au développement durable,...
- ↳ **Le développement du Très Haut Débit et des usagers de numérique et la culture** (1,084 M€) : Le CPER prévoit de financer le déploiement des infrastructures numériques (Ecole numérique, raccordement du réseau THD à RENATER, Data center,...) et des usages qui en découlent,...
- ↳ **L'Innovation, filière d'avenir et usine du futur** (crédits PIA) : Le CPER vise à favoriser les meilleures synergies possibles entre les investissements issus des programmes nationaux et l'action de la région en faveur du développement économique et de l'innovation.
- ↳ **L'emploi** (10,4 M€) : Le CPER prévoit le financement d'actions visant à améliorer la connaissance des territoires, des filières ou des secteurs, soutenir la mise en place de la réforme du service public de l'orientation professionnelle, sécuriser les parcours professionnels des personnes fragilisées sur le marché du travail et identifier et accompagner les entreprises concernées par les mutations économiques,...
- ↳ **Le volet territorial** (77,964 M€) : Le CPER prévoit le financement d'actions visant à apporter aux acteurs régionaux des moyens dédiés pour l'animation et la mise en œuvre d'une politique d'aménagement au service de l'égalité des territoires, adaptée aux enjeux d'équilibre et de cohésion territoriale propres à chaque région et à assurer la cohérence et la visibilité de l'ensemble des interventions de l'Etat et de la Région, voire des Départements, au profit de collectivités ou territoires infrarégionaux,...

---

<sup>1</sup> Hors volet « Innovation, filières d'avenir, usine du futur », financé dans le cadre du PIA.

Par ailleurs, l'élaboration du CPER et l'identification des projets se sont fait dans le cadre d'une concertation avec l'ensemble des acteurs locaux pour définir le périmètre des interventions et s'appuie sur les schémas et stratégies régionales (SRCE<sup>2</sup>, SRCAE<sup>3</sup>, SDAGEs<sup>4</sup>, SRADDT<sup>5</sup>, PRSE 2<sup>6</sup>) avec lesquels **le CPER Limousin montre une forte cohérence. Il a également été élaboré en forte complémentarité avec les autres plans et programmes régionaux** tels que le PO FEDER-FSE, le PDR, les POI, les CPIER.

A l'issue des travaux d'analyse des 6 volets du CPER 2015-2020 Limousin réalisés au titre de l'EES, on constate que le risque d'incidences environnementales négatives des actions prévues par le Contrat **est réel mais limité** (car circonscrit à certains volets).

- ➔ Un volet présente un **risque d'incidences potentielles négatives relativement plus fort**, bien que ce risque soit **déjà en partie atténué** par les mesures retenues en amont des projets (travaux de la *Commission nationale Mobilité 21*, définition de critères d'éco-conditionnalité, etc.) et par les réglementations fortes encadrant ce type d'opérations (études d'impact assorties de mesures ERC, le cas échéant,...). Il s'agit du volet **MOBILITE** qui pourra impacter de façon notable plusieurs dimensions environnementales à travers la réalisation de ses projets (incidences des travaux en termes de consommation de matières premières et production de déchets, consommations énergétiques et émissions de GES, dérangement de la biodiversité, modification des paysages,...).
  - On notera que ces dimensions seront **plus ou moins impactées selon qu'il s'agit des projets routiers ou ferroviaires**, le volet ROUTIER ayant les incidences les plus conséquentes, eut égard aux types de projets qu'il concerne et au montant alloué (86,34 M d'€).
  - Par ailleurs, certaines **finalités de ces projets** pourraient avoir un **impact potentiellement négatif** sur l'environnement (maintien d'un trafic dense, responsable d'émissions polluantes et de consommation d'énergies fossiles, risques liés au transport de matières dangereuses,...).
- ➔ Un autre volet présente un **risque d'incidences négatives notable**. Il s'agit du volet **ENSEIGNEMENT SUPERIEUR RECHERCHE INNOVATION**, dont les projets immobiliers liés à l'enseignement supérieur pourront notamment impacter les dimensions environnementales : consommation de matières premières et production de déchets, qualité de l'air, bruit et consommations énergétiques. Ce volet peut néanmoins présenter **des incidences positives sur l'environnement liées à la finalité poursuivie** lorsqu'il promeut la performance énergétique des nouveaux bâtiments et le développement de l'économie verte.
- ➔ Trois volets présentent un **faible risque d'incidences négatives**, et seront **porteurs de nombreux impacts positifs** liés à leurs finalités :
  - Pour le volet **TRANSITION ECOLOGIQUE ET ENERGETIQUE**, les incidences potentielles liées aux projets identifiés sont mineures mais, les opérations retenues dans les différents champs d'action seront bénéfiques à l'environnement en termes d'amélioration des performances énergétiques, de prise en compte des continuités écologiques, développement des ENR, etc.
  - Le volet **TERRITORIAL** devrait avoir une incidence négative limitée du fait du faible montant alloué aux travaux d'aménagement. La finalité poursuivie reste plutôt favorable à l'environnement puisqu'elle consiste en partie à faciliter la transition énergétique,...
  - Le volet **NUMERIQUE** a un risque d'incidence négative qui reste limité du fait du faible montant alloué aux infrastructures numériques.

<sup>2</sup> Schéma Régional de Cohérence Ecologique

<sup>3</sup> Schéma Régional Climat Air Energie

<sup>4</sup> Schéma Directeur d'aménagement et de gestion des eaux

<sup>5</sup> Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire

<sup>6</sup> Plan Régional Santé Environnement

- ✓ Un volet, enfin, est **relativement neutre du point de vue de ses effets** : Le volet **EMPLOI** n'aura aucune incidence spécifique dans la mesure où les projets ciblés sont avant tout de nature immatérielle,... Par contre, en fonction des secteurs d'emploi visés, il pourra avoir un impact positif à long terme (développement des filières vertes -ENR-, etc.).

Par ailleurs, bien qu'un **risque d'incidences environnementales négatives** sur la biodiversité et les milieux naturels ait pu être identifié sur deux ou trois volets du CPER (Volet Mobilité; Volet territorial et volet Enseignement supérieur, recherche et innovation plus à la marge), **la très grande majorité des volets du CPER Limousin devrait donc être compatible avec les enjeux de conservation des sites du réseau Natura 2000.**

**Face au risque d'incidences identifié et en complément des exigences réglementaires inhérentes aux projets** comprenant des infrastructures lourdes (étude d'impact), constituant un 1<sup>er</sup> filtre destiné à réduire le risque d'incidence et des critères d'éco conditionnalité proposés dans le « *Référentiel technique éco-conditionnalité* » pour les CPER/CPIER 2015-2020<sup>7</sup>, **des précisions** concernant la sélection et la mise en œuvre des opérations pourraient être apportées pour limiter encore ces incidences. Elles sont présentées dans le tableau ci-dessous.

VOL.	MESURES CORRECTRICES
MOBILITE	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>en mesure d'accompagnement</u> :               <ul style="list-style-type: none"> <li>→ <b>Généraliser</b>, au-delà de la réalisation des chantiers, des <b>actions fortes de sensibilisation auprès des utilisateurs de ces infrastructures pour encourager les pratiques moins polluantes</b> (limitations de vitesse, radars pédagogiques, panneaux d'information sur le niveau de pollution, etc.) <b>et informer sur les opportunités offertes en matière de transport en communs via le train</b> (améliorations en cours des lignes régionales, telles que Poitiers-Limoges, ou (Brive) Tulle-Ussel,...).</li> </ul> </li> <li>➤ <u>dans les critères de sélection des opérations</u> :               <ul style="list-style-type: none"> <li>→ <b>Facilitation du covoiturage</b> (Voies réservées, Aires de stationnement / point de rencontre, multi-modalité avec le TER...) ⇒ éventuellement mettre en place un système de bonification pour ce type de projet.</li> <li>→ <b>Mise en œuvre plus systématique de démarches écoresponsables</b> avec une contractualisation pour les infrastructures ferroviaires et routières (type chantier-vert de l'ADEME)</li> <li>→ <b>Mise en place d'un dispositif de suivi sur l'évolution du trafic et d'études d'impacts</b> sur les axes routiers améliorés,...</li> </ul> </li> </ul>
ESRI	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>en mesure de valorisation</u> :               <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Communiquer <b>auprès des porteurs de projet</b> (établissements d'enseignement supérieur et de recherche, centres de transfert de technologies, etc.) sur ce type de démarche et <b>encourager le partage d'expérience</b> (mise en réseau des maîtres d'ouvrage engagés ou intéressés et définition d'un référentiel d'entreprises favorisant ces approches,...).</li> </ul> </li> <li>➤ <u>en mesure d'accompagnement</u> :               <ul style="list-style-type: none"> <li>→ <b>Associer automatiquement à toutes opérations de rénovation de locaux</b> et aménagement d'espace de travail, <b>une campagne d'information et des actions participatives</b> en vue de favoriser une utilisation efficace de ces nouveaux locaux &amp; équipements (étudiants, enseignants-chercheurs, ingénieurs, administratifs, etc.) ;</li> <li>→ Accroître l'effet levier en <b>mobilisant des instruments financiers</b> en complément et / ou substitution du financement de type subvention, notamment pour les projets qui peuvent générer des recettes.</li> </ul> </li> <li>➤ <u>Concernant les critères de sélection des opérations</u> :               <ul style="list-style-type: none"> <li>→ <b>Inclure un critère sur les performances énergétiques</b> dans les cahiers des charges pour les achats d'équipements scientifiques,...</li> </ul> </li> </ul>

<sup>7</sup> Référentiel technique éco-conditionnalité, CGET, 12 novembre 2014

TEE	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>en mesure d'évitement</u> :</li> <li>→ <b>Privilégier les grosses unités</b> pour la méthanisation ou les chaudières-bois (réglementation plus forte et entretien plus rigoureux).</li> <li>→ Privilégier également, dans la sélection des projets, <b>ceux qui tiennent compte en amont du démantèlement des équipements en fin de vie.</b></li> <li>➤ <u>en mesure de réduction</u> :</li> <li>→ Au regard du risque d'incidences paysagères et liées aux nuisances sonores générées, inscrire les projets de développement des ENR dans une <b>logique de concertation locale</b> et ainsi <b>mettre en réseau les porteurs de projets, les acteurs locaux de l'environnement et les riverains,</b>...</li> </ul>
TERRITORIAL	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>Mesure d'accompagnement</u> :</li> <li>→ <b>Associer automatiquement</b> à toutes opérations de création / rénovation de locaux et aménagement d'espace de travail, <b>une campagne d'information et des actions participatives</b> en vue de favoriser une utilisation efficace des bâtiments.</li> <li>→ <b>Soutenir plus systématiquement l'ingénierie territoriale publique</b>, indispensable à l'accompagnement des collectivités pour bien cerner les enjeux liés à l'environnement (notamment sous les angles énergétiques et climatiques), à les retranscrire dans un cahier des charges adapté, à les traduire clairement auprès de la maîtrise d'œuvre et à faire en sorte que les exigences et ambitions du départ soient présentes dans la finalisation du projet,...</li> <li>➤ <u>Dans les critères de sélection des opérations</u> :</li> <li>→ <b>Mise en œuvre plus systématique de démarches écoresponsables</b> avec une contractualisation pour les travaux (remise en état des chemins, information générale des usagers et des riverains, réalisation des plans de prévention et de gestion des diverses pollutions en phase chantier et phase d'exploitation, plan de gestion des déchets...)</li> <li>→ <b>Favoriser la densification verticale</b> (ville sur la ville) plutôt que horizontal dans le cadre du renouvellement urbain <b>et la réhabilitation des friches</b> (laisser des espaces verts dans les zones urbaines ne pas densifier à tout prix) → éventuellement mettre en place un système de bonification pour ce type de projet.</li> </ul>
NUMERIQUE	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>Mesure d'accompagnement</u> :</li> <li>→ <b>Réaliser des actions de sensibilisation et d'échanges de bonnes pratiques</b> en matière de pratiques informatiques responsables : limiter les requêtes sur les moteurs de recherche (utilisation de favoris, d'espace partagé de documents, etc.), meilleure utilisation des courriels (éviter les listes larges de diffusion si pas nécessaire, éviter les pièces jointes lourdes, etc.) ;</li> <li>➤ <u>Dans les critères de sélection des opérations</u> :</li> <li>→ <b>Adopter une politique d'achat de matériel avec des performances énergétique élevée</b> (voir étiquetage/initiative Top-Ten) et adaptée aux besoins (pas de surdimensionnement)</li> <li>→ <b>Favoriser les hébergeurs / fournisseurs de services qui utilisent de infrastructures éco-efficientes</b> (DATA Center implantés en France / alimentés par des ENR, etc.) ⇒ éventuellement mettre en place un système de bonification pour ce type de projet.</li> <li>→ <b>Favoriser le développement d'une démarche approfondie de prise en compte de la sensibilité aux ondes électromagnétiques</b>, intégrée aux projets,...</li> </ul>
EMPLOI	→ Non concerné

En Limousin, au regard des différents enjeux régionaux relevés dans le cadre de l'Etat initial de l'environnement, et afin de comprendre dans quelle mesure l'impact des projets retenus au titre du CPER sur l'environnement est fort ou s'il reste maîtrisé, il nous paraît particulièrement intéressant de disposer d'un dispositif de suivi des dimensions environnementales les plus impactées par la réalisation des projets portés par le CPER 2015-2020.

En ce sens, nous proposons quelques grands principes pour l'élaboration de ce type de suivi.

- 1) La constitution d'un argumentaire à destination des différents types d'acteurs intervenant (élus, services instructeurs et porteurs de projet) et la démonstration de l'utilité de ce suivi sont des éléments pouvant favoriser son adoption et sa diffusion dans les pratiques ;
- 2) L'identification d'un temps de gouvernance, d'une organisation et de moyens dédiés à la mise en œuvre d'un dispositif de suivi apparaît incontournable pour garantir sa pérennité ;
- 3) La constitution d'un dispositif à la fois coercitif quant à l'engagement des porteurs de projets sur des cibles en termes d'environnement et exigeant en termes de niveaux de performance ciblés ne garantit

pas l'efficacité du dispositif. Ces deux éléments doivent en effet être complétés par un processus de contrôle du respect des engagements pris.

En ce sens, il serait important de :

- 1) Définir une méthodologie et un cadre partagé entre les services instructeurs et les maîtres d'ouvrage et instaurer des processus d'instruction différenciés,
- 2) Définir et mettre en œuvre un plan de communication permanent «des projets pour l'environnement» pour porter et renouveler (ou adapter) les messages politiques et techniques régulièrement, rappeler les organisations et les appuis disponibles, sensibiliser et influencer en continu les porteurs de projet ;
- 3) Communiquer et valoriser les projets exemplaires (en complémentarité du plan de communication) ;
- 4) Réaffirmer et renforcer l'accompagnement et l'animation en région ;
- 5) Développer la formation en continu, notamment à destination des services instructeurs ;
- 6) Privilégier un profil de formation-action (théorie puis ateliers et cas pratiques avec des experts et personnes ressources ;
- 7) Renforcer l'accompagnement et l'animation en amont et en continu ;
- 8) Renforcer le suivi et l'évaluation des processus et des effets du CPER notamment à travers le suivi des indicateurs présentés ci-dessous :

Dimension enviro.	Enjeu	Indicateurs proposés dans le cadre du suivi	Volet(s) concerné(s)	Proposition de l'indicateur	Provenance de la donnée	Valeur de référence	Fréquence de collecte
Biodiversité, milieux naturels, trame verte et bleue	Préservation de la biodiversité, du bon état / milieux aquatiques et des liaisons écologiques	<u>Indicateurs de réalisation</u> : Nombre d'opérations financées par le CPER en faveur de la reconquête et de la préservation de la biodiversité et des milieux naturels.	TEE	Edater	DREAL	0 en 2014	Annuelle
		<u>Indicateur de résultat</u> : Nombre d'hectares de zones naturelles protégées et/ou restaurées supplémentaires liée à des actions cofinancées par le CPER.	TEE	Edater	DREAL/ Porteurs de projet	0 en 2014	Mi-parcours
		<u>Indicateurs de contexte</u> : > Part de surface terrestre classée Natura 2000 en 2012 > Concentration maximale de nitrates dans les eaux superficielles (en mg/l)			Indicateurs Insee	>6,1% en 2012 >56mg/l en 2012	2020
Déchets	Réduction de la production de déchets et développement de leur valorisation	<u>Indicateur de réalisation</u> : Nombre d'opérations financées par le CPER concourant à développer l'économie circulaire et à l'économie des ressources	TEE	EDATER	ADEME	0 en 2014	Annuelle
		<u>Indicateur de résultat</u> : Quantité de déchets produits dans le cadre d'opérations soutenues par le CPER 2015-2020 (plateaux techniques, infrastructures informatiques, travaux d'aménagement d'infrastructures et de construction de bâtiment) <sup>8</sup>	Tous volets sauf emploi	EDATER	Porteurs de projet	0 en 2014	Mi-parcours
		<u>Indicateur de résultat</u> : Quantité de déchets traités (prévus) répartis selon les catégories (réutilisés, recyclés, valorisés ou traités) dans le cadre d'opérations soutenues par le CPER 2015-2020	Tous volets sauf emploi	EDATER	Porteurs de projet	0 en 2014	
		<u>Indicateur de contexte</u> : > Quantité moyenne de déchets (DMA <sup>9</sup> ) collectés en Limousin par habitant, par an > Taux de valorisation (matière + organique)			ADEME-Direction Limousin <sup>10</sup>	>524kg/hab/an en 2012 > 20,7% en 2010	2020
Foncier	Maîtrise de la dynamique d'artificialisation des sols en zones périurbaines	<u>Indicateur de réalisation</u> : Superficie totale de sols réhabilités	Tous volets sauf emploi	PO FEDER	Bénéficiaires	0 en 2014	Annuelle
		<u>Indicateur de résultat</u> : Bâtiments publics désaffectés réhabilités	Tous volets sauf emploi	PO FEDER	Bénéficiaires	0 en 2014	Mi-parcours
		<u>Indicateur de contexte</u> : Part des surfaces artificialisées sur le territoire régional			Indicateur DD Insee	2,4% en 2006	En 2015 puis 2020

<sup>8</sup> Le remplissage de cet indicateur n'est possible qu'à condition que la maîtrise d'œuvre puisse le remplir

<sup>9</sup> Déchets ménagers et assimilés

<sup>10</sup> Source : publication de l'ADEME « On jette et ensuite... en Limousin », <http://www.limousin.ademe.fr/mediatheque/publications>

Climat	Energie	Lutte contre le changement climatique à travers la réduction des consommations d'énergies (notamment fossiles) dans le bâtiment et les transports	<u>Indicateur de réalisation</u> : Surface de bâtiments ayant bénéficié d'une rénovation énergétique dans le cadre des opérations financées par le CPER	ESRI, TEE, Territorial	Edater	ADEME	0 en 2014	Annuelle
			<u>Indicateur de résultat</u> : Energie économisée prévue suite à la réalisation des projets soutenus par le CPER	Tous volets sauf emploi	Edater	ADEME	0 en 2014	Mi-parcours
			<u>Indicateur de résultat</u> : Puissance installée en méthanisation	TEE	SRCAE	ADEME	0 en 2014	2020
	GES	Développement des modes de transport alternatifs à la voiture en adaptant les transports collectifs aux modes de vie actuels	<u>Indicateur de résultat</u> : Nombre de voyages effectués en TER et trafic voyageurs/km ET/OU Nombre de voitures neuves immatriculées par type de carburant et par niveau d'émissions CO2	Mobilité, TEE	SRCAE	DREAL	0 en 2014	2020
<u>Indicateur de résultat</u> : Puissance installée en méthanisation								
			<u>Indicateur de contexte</u> : > Consommation finale d'énergie par habitant > Consommation finale d'énergie par secteur d'activité (%) en 2009		DREAL, PER	DREAL	>2,4 tep/an 2009 >Bâtiment : 42% > Transport: 32%	
			<u>Indicateur de contexte</u> : Émission par habitant de GES en teqCO2		DREAL, PER	DREAL, d'après ADEME et CITEPA	9,6 tep en 2000	
Dimension transversale	<u>Indicateur de réalisation</u> : nombre de formations financées par le CPER aux métiers de l'économie verte <sup>11</sup>			EMPLOI	EDATER	DREAL	0 en 2014	Annuelle
	<u>Indicateurs de résultat</u> : Nombre de bénéficiaires des formations aux métiers de l'économie verte financées par CPER			TEE, Emploi	EDATER	DREAL	0 en 2014	Mi-parcours
	<u>Indicateur de contexte</u> : Part des emplois régionaux créés dans le cadre de l'économie verte			TEE, Emploi	DREAL	Etude PRISME 2010 <sup>12</sup>	35% en 2010	2020
	<u>Indicateur de contexte</u> : > Part du rail et du fluvial dans les flux interrégionaux de transport de marchandises au départ du Limousin			Mobilité	DIACT-Observatoire des territoires	DATAR <sup>13</sup>	10,2 % en 2009	2020

La déclinaison opérationnelle des actions du CPER permettra d'ajuster et/ou de compléter cette proposition, notamment par des indicateurs localisés et « connectés » aux projets.

<sup>11</sup> Métiers dont la finalité et les compétences mises en œuvre contribuent à mesurer, prévenir, maîtriser, corriger les impacts négatifs et les dommages sur l'environnement. Ils sont identifiés à dire d'experts dans le répertoire opérationnel des métiers (Rome V3) d'une part, puis dans la nomenclature des professions et des catégories socioprofessionnelles (PCS), Commissariat général au Développement durable, Rapport d'activités, février 2014.

<sup>12</sup> Cf. référence sur le site de la DREAL Limousin : <http://www.limousin.developpement-durable.gouv.fr/references-regionales-a1636.html>

<sup>13</sup> Source : Indicateur territorial de développement durable, Thème : Transport et mobilité durables, Diact-Observatoire des territoires : [http://www.datar.gouv.fr/observatoire-des-territoires/sites/default/files/IDDT\\_Transport\\_interieur\\_marchandises2\\_0.pdf](http://www.datar.gouv.fr/observatoire-des-territoires/sites/default/files/IDDT_Transport_interieur_marchandises2_0.pdf), Référentiel intégral téléchargeable à partir du site : <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/publications/p/2113/1346/indicateurs-developpement-durable-territoires-1.html>