Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil
à l'appui
d'un projet de loi concernant l'entretien des routes nationales (LERN)

(Du 15 août 2007)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RESUME

Avec l'entrée en vigueur de la RPT, le domaine des routes nationales passe en main fédérale. Cela signifie que la Confédération devient propriétaire du réseau des routes nationales et qu'elle est seule compétente pour la construction, l'entretien et l'exploitation des routes nationales.

La Confédération entend déléguer l'entretien courant des routes nationales et les petits travaux d'entretien aux cantons, dans le cadre d'accords de prestations. Cela signifie que, contrairement à aujourd'hui où les obligations du canton en matière de routes nationales sont imposées par le droit fédéral (LRN), dès l'entrée en vigueur de la RPT, le canton de Neuchâtel n'aura aucune obligation légale d'assumer l'entretien des routes nationales sur son territoire. En conséquence, si le canton de Neuchâtel veut, moyennant une indemnisation forfaitaire annuelle, assumer des tâches d'entretien des routes nationales pour le compte de la Confédération, il devra impérativement disposer d'une base légale nécessaire.

Le projet de loi qui vous est soumis permet au canton de Neuchâtel d'assumer l'entretien des routes nationales. Il s'agit de permettre au canton, d'une part, de signer un contrat de prestations avec la Confédération, et d'autre part, de s'associer à d'autres cantons pour mener à bien cette tâche.

1. GENERALITES CONCERNANT LA RPT

Lors de la session du Grand Conseil des 27 et 28 juin 2006, votre autorité a été informée des aspects généraux de la Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT). Comme mentionné dans le document à l'intention des députés (06.019), la RPT, dont l'entrée en vigueur est prévue le 1er janvier 2008, comprend deux volets distincts:

1. au niveau des finances publiques, une nouvelle péréquation des ressources assortie d'une compensation des charges excessives;

2. au niveau des tâches publiques, un désenchevêtrement de celles-ci et de leur financement, une rationalisation des tâches communes entre cantons et Confédération et un renforcement de la collaboration intercantonale.

C'est au titre de ce deuxième volet que le présent rapport vous est présenté. En effet, avec l'entrée en vigueur de la RPT, le domaine des routes nationales passe en main fédérale, alors qu'aujourd'hui, la construction, l'entretien, et l'exploitation des routes nationales sont des tâches communes de la Confédération et des cantons.

2. RPT ET ENTRETIEN DES ROUTES NATIONALES

2.1. Situation actuelle

La construction, l'entretien et l'exploitation des routes nationales sont aujourd'hui des tâches communes du canton et de la Confédération. Les compétences des collectivités – de la conception jusqu'à l'entretien et à l'utilisation, en passant par l'étude de projets de construction – sont régies par la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales (LRN) et par son ordonnance (ORN). Quant à leur financement, il est fixé par la loi fédérale du 22 mars 1986 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin). La participation de la Confédération au financement des différentes tâches se fait selon une clé de répartition tenant compte notamment de la capacité financière du canton.

Dans notre canton, c'est le service des ponts et chaussées, dépendant du Département de la gestion du territoire, qui fournit le personnel et le matériel nécessaires à l'exécution des tâches qui lui incombent en matière de routes nationales, notamment leur exploitation. Les bases légales cantonales sont la loi d'introduction de la loi fédérale sur les routes nationales, du 9 décembre 1968, et son règlement d'exécution, du 4 mars 1969.

2.2. Situation future

Dans le cadre de la RPT, les routes nationales deviendront, dès le 1er janvier 2008, propriété de la Confédération, pour autant que la RPT entre en vigueur à cette date. Dès lors, l'entretien et l'exploitation des routes nationales relèveront de la compétence exclusive de la Confédération.

Pour organiser l'entretien courant et les petits travaux d'entretien, la Confédération a divisé le territoire national en onze régions, appelées unités territoriales, selon des critères économiques. La Confédération prévoit de conclure avec les cantons – ou des organismes responsables constitués par eux – des contrats de prestations pour leur déléguer les tâches d'entretien courant et des petits travaux d'entretien. En confiant cette prestation aux cantons, il leur est possible d'exploiter les synergies existantes avec leur réseau de routes cantonales. Par ailleurs, si pour certaines unités territoriales aucun canton ou aucun organisme responsable n'est prêt à conclure un accord sur les prestations, la Confédération peut confier ces tâches à des tiers.

La Confédération souhaite avoir un seul interlocuteur par unité territoriale. Cela signifie que, si plusieurs cantons décident de coopérer pour exploiter une unité territoriale, ils devront conclure un accord ou un concordat intercantonal à cet effet ou encore se regrouper afin de créer une personne morale pour assumer la tâche prévue.

L'indemnisation des prestations fournies dans le cadre de l'accord de prestations passé entre la Confédération et les cantons – ou les organismes responsables constitués par eux – se fera sur une base forfaitaire. En effet, l'indemnisation des dépenses effectives est remplacée par un système dans lequel les prestations sont fournies sur la base d'un catalogue prédéfini et sont rémunérées par des indemnités forfaitaires. Du point de vue du Conseil fédéral (Message RPT, du 7 septembre 2005, FF 2005 5641), « il n'est pas question de négocier l'accord de prestations avec les cantons. La Confédération est tenue d'accorder aux cantons une indemnisation loyale, couvrant en moyenne les coûts et déterminée pour tous les fournisseurs de prestations selon des critères uniformes et clairs, de même qu'elle doit garantir les gains d'efficacité visés et potentiels. »

3. ENTRETIEN DES ROUTES NATIONALES DANS LE CANTON DE NEUCHATEL

Contrairement à aujourd'hui où les obligations du canton en matière de routes nationales sont imposées par le droit fédéral (LRN), dès l'entrée en vigueur de la RPT, le canton de Neuchâtel n'aura aucune obligation légale d'assumer l'entretien des routes nationales sur son territoire. C'est ainsi, par exemple, que le canton de Bâle Ville a renoncé à entretenir les routes nationales de son territoire, comprises dans une unité territoriale, laissant ce soin au canton d'Argovie. En conséquence, si le canton de Neuchâtel veut, moyennant une indemnisation forfaitaire annuelle, assumer des tâches d'entretien des routes nationales pour le compte de la Confédération, il devra impérativement disposer d'une base légale nécessaire.

3.1. Unité territoriale IX

En ce qui concerne notre canton, la Confédération a créé une unité territoriale IX (UT IX) qui comprend, schématiquement, la A5 d'Yverdon Nord à Bienne et la A16 de Bienne à Boncourt, touchant ainsi les territoires des cantons de Vaud et Berne (partiellement), de Neuchâtel et du Jura.

Le projet de loi qui vous est soumis permet au canton de Neuchâtel d'assumer l'entretien des routes nationales de l'UT IX en collaboration avec d'autres cantons. Il s'agit de permettre au canton, d'une part, de signer un contrat de prestations avec la Confédération, et d'autre part, de s'associer à d'autres cantons pour mener à bien cette tâche.

3.2. Centre neuchâtelois d'entretien des routes nationales

Pour pouvoir exercer ses obligations correctement, l'entité neuchâteloise chargée de l'entretien courant et des petits travaux d'entretien doit disposer d'une marge de manœuvre aussi large que possible sur le plan fonctionnel et institutionnel, ainsi qu'en matière de ressources humaines et financières. Par ailleurs, son organisation doit être simple, transparente et claire.

Les critères et les exigences en matière d'entretien des routes nationales seront exclusivement de la compétence et de la volonté politique de la Confédération et seront imposés aux organismes chargés de l'entretien et de l'exploitation des routes nationales. En revanche, ni le Conseil d'Etat, ni le Grand Conseil d'un canton n'auront une compétence quelconque en la matière. C'est dire que, pour remplir leurs obligations d'entretien, les unités territoriales ne pourront pas invoquer la situation financière d'un canton pour justifier une baisse de prestation due, par exemple, à une diminution du

personnel, à un non-renouvellement de matériel ou un refus de crédit. Il s'ensuit que cet exemple démontre que les conditions requises pour assumer l'entretien des routes nationales ne sont pas remplies par une entité intégrée à l'administration cantonale.

Pour remplir leurs obligations d'entretien, il est préférable que les unités compétentes soient séparées de l'administration cantonale et qu'elles bénéficient d'une grande autonomie. L'externalisation se justifie principalement par l'indépendance, sur le plan technique et vis-à-vis de toute directive extérieure, dont ces organismes chargés de l'entretien et de l'exploitation des routes nationales doivent jouir. En effet, il ne faut pas perdre de vue qu'il s'agit de faire de la gestion d'entreprise, d'être concurrentiel et de faire du bénéfice, et non d'exécuter des tâches étatiques avec les moyens que le budget ordinaire met à disposition, de les réduire ou d'y renoncer pour certaines en fonction de ceux-ci.

Les unités administratives décentralisées et séparées de l'administration centrale peuvent revêtir la forme d'un établissement autonome de droit public. C'est le statut juridique qui offre les meilleures conditions d'exercice des tâches d'entretien des routes nationales. Il permet de créer une unité administrative autonome sur le plan de l'organisation, remplissant une mission publique tout en disposant de ses propres ressources humaines et financières. Dans le cas d'espèce, il est prévu d'instituer une unité décentralisée de l'administration cantonale, le Centre neuchâtelois d'entretien des routes nationales (CNERN), sans personnalité juridique, financièrement indépendant et placé sous la haute surveillance du Conseil d'Etat. Compte tenu des indemnités forfaitaires versées par la Confédération, cette forme d'organisation permet la souplesse de gestion nécessaire, la possibilité d'engager le personnel nécessaire, sans être soumis aux contraintes budgétaires de l'Etat. Enfin, une telle structure peut favoriser le passage à une société anonyme, en remplacement de la société simple, pour accomplir les tâches dévolues à l'UT IX.

4. EXAMEN DETAILLE DE LA LOI SUR L'ENTRETIEN DES ROUTES NATIONALES

L'article premier indique le but poursuivi par la loi. Il s'agit de conclure, avec la Confédération, un accord de prestations qui relève du droit public, puisque conclu entre collectivités publiques, permettant au canton de Neuchâtel, seul ou avec d'autres partenaires, d'effectuer l'entretien courant et les petits travaux d'entretien des routes nationales, propriété de la Confédération, contre le versement d'une indemnité forfaitaire. Le partenariat avec d'autres cantons implique la conclusion d'un accord entre eux.

Pour atteindre ce but, il convient de créer un établissement autonome de droit public, le centre neuchâtelois d'entretien (CNERN), sans personnalité juridique, mais financièrement indépendant de l'Etat, placé sous la haute surveillance du Conseil d'Etat. En effet, ce centre devra pouvoir être géré comme une entreprise et être autoporteur financièrement. Il devra donc couvrir ses dépenses au moyen des indemnités versées par la Confédération, sans aide budgétaire de l'Etat. C'est l'objet de **l'article 2**.

Comme indiqué à l'article premier, le canton de Neuchâtel devra conclure un mandat de prestation avec la Confédération, d'une part, un accord avec un ou des partenaires, en l'occurrence des cantons, pour former un organisme responsable à l'égard de la Confédération, d'autre part. Il convient d'accorder au Conseil d'Etat toute la souplesse nécessaire quant à la forme que prendra la collaboration intercantonale, en lui donnant la compétence de conclure, de modifier, de réviser ou de dénoncer ces accords. Tel est le but de **l'article 3**.

L'article 4 confie au Conseil d'Etat le soin d'exercer la haute surveillance sur le CNERN, de désigner le département dont il relève administrativement et d'arrêter les dispositions d'exécution nécessaires au bon fonctionnement de l'établissement.

Selon **l'article 5**, si la conduite tactique incombe au CNERN, la direction stratégique doit être assumée par le département qui pourra émettre des directives et veillera à créer une synergie entre les moyens mis en œuvre pour l'entretien des routes nationales et celui des routes cantonales. En d'autres termes, les prestations que fournira le CNERN à l'Etat ou, à l'inverse, les services de l'Etat au CNERN, feront l'objet de facturation (art. 11, al. 2).

S'agissant de gérer le CNERN comme une entreprise, **l'article 6, alinéa 1**, dispose qu'il est dirigé par un chef d'exploitation qui en assume la direction opérationnelle et administrative. En revanche, les tâches d'entretien, d'une part, de maintenance des installations techniques et électromécaniques, d'autre part, sont assumées par le personnel affecté à celles-ci, sous la direction de collaborateurs spécialisés (**al. 2**). En effet, la diversité des travaux d'entretien à réaliser, les interventions d'urgence, etc. imposent que la direction du personnel, chargé des les accomplir, soit confiée à une personne ayant les aptitudes et les compétences nécessaires. De même, la complexité des installations techniques, spécialement électromécaniques, nécessite des connaissances particulières et hautement spécialisées si l'on veut que ces installations restent opérationnelles

L'article 7 précise que le CNERN doit, pour accomplir ses prestations, disposer des infrastructures (centres d'entretien), du matériel (véhicules, engins, outils) et personnel nécessaires et les utiliser de façon optimale. Il s'agira essentiellement de créer une dynamique avec les services de l'Etat, ainsi qu'avec les partenaires, pour réaliser des économies par une utilisation optimale des ressources disponibles.

En vertu de **l'article 8**, le personnel du CNERN qui est constitué aujourd'hui de fonctionnaires et qui continuera à assumer l'entretien essentiellement de l'A5, restera soumis au statut de la fonction publique et affilié à la Caisse de pensions de l'Etat. Selon les besoins, l'engagement de personnel sur la base de contrats de droit privé est possible à certaines conditions par la loi sur le statut (art. 7 LSt.). Il va de soi qu'en cas de constitution d'une société anonyme, il n'est pas exclu que le statut du personnel ne soit pas modifié.

Dans la mesure où le CNERN n'a pas la personnalité juridique, d'une part, où le personnel reste soumis au statut de la fonction publique, d'autre part, il convient également de prévoir que la loi sur la responsabilité des collectivités publiques et de leurs agents est applicable. C'est l'objet de **l'article 9**.

Dans l'exécution de ses tâches, le CNERN peut causer des dommages au propriétaire de la route, c'est-à-dire à la Confédération (par exemple endommager un ouvrage ou une partie de celui-ci, telle une glissière de sécurité) ou à des tiers (par exemple caillou projeté dans le pare-brise d'une voiture par l'utilisation d'une débroussailleuse), de sorte que sa responsabilité civile doit être couverte par la conclusion de contrats d'assurances adéquates. C'est ce que prévoit **l'article 10**.

Le changement le plus important, par rapport à la situation actuelle, est que, dorénavant, les prestations d'entretien de la route nationale ne seront plus prises en charge en commun, par la Confédération et le canton. A l'avenir, les prestations du CNERN seront couvertes uniquement par l'indemnité forfaitaire que lui versera, contractuellement, la Confédération (**art. 11, al. 1**). Demeurent réservées les recettes qui pourront provenir de prestations facturées à l'Etat, par exemple pour l'entretien des routes cantonales (**art. 11, al. 2**). Il n'en demeure par moins qu'il appartient au CNERN de couvrir ses dépenses, essentiellement avec les indemnités forfaitaires versées par la Confédération. Il doit

équilibrer ses comptes (**art. 11, al. 3**) et, sur la durée, compenser les pertes éventuelles avec des bénéfices antérieurs (**art. 11, al. 4**).

Si la Confédération veut pouvoir avoir une vision claire des prestations effectuées par ses divers partenaires et du coût de celles-ci, notamment par des analyses et des comparaisons, elle doit imposer un même système de comptabilité à chacun (**art. 12**).

Afin de permettre au Conseil d'Etat d'exercer son pouvoir de surveillance, il convient que le CNERN lui transmette, pour approbation, le rapport de gestion, le budget et les comptes (**art. 13**).

L'article 14 prévoit que la loi doit entrer en vigueur au 1er janvier 2008, date à partir de laquelle l'entretien des routes nationales pour le compte de la Confédération deviendra effectif.

5. INCIDENCES DE LA LOI SUR L'ENTRETIEN DES ROUTES NATIONALES

5.1. Incidence financière

La nouvelle loi fédérale sur les routes nationales à son chapitre 3 « Entretien et exploitation des routes nationales » prévoit que les routes nationales et leurs installations techniques doivent être entretenues et exploitées selon des principes économiques de telle façon qu'un trafic sûr et fluide soit garanti et que les routes puissent autant que possible être empruntées sans restriction. (art 49).

L'entretien et l'exploitation des routes nationales relèvent de la compétence de la Confédération. Elle conclut avec les cantons ou des organismes responsables constitués par eux des accords sur les prestations relatifs à l'exécution de l'entretien courant et des travaux d'entretien ne faisant pas l'objet d'un projet.

La loi concernant l'entretien des routes nationales (LERN), permet au canton, seul ou en collaboration avec d'autres partenaires de conclure avec la Confédération un contrat de prestations. Par ce dernier la Confédération confie à l'exploitant l'entretien courant et le gros entretien non lié à des projets des routes nationales (petits travaux d'entretien) se trouvant dans l'unité territoriale concernée et rémunère l'exploitant pour ces activités.

La rémunération couvre toutes les dépenses résultant des prestations d'entretien des routes nationales y compris les investissements et les amortissements. Les recettes et les dépenses doivent être en principe équilibrées. Les bénéfices éventuels doivent être mis en réserve et servent à couvrir les pertes éventuelles.

Le système actuel de rémunération prévoit une contribution au frais d'entretien courant et d'exploitation des routes nationales basée sur les coûts effectifs subventionnés au taux de 69%. Dès l'entrée en vigueur de la RPT; en principe au 1er janvier 2008, la totalité des charges d'entretien et d'exploitation passent à la charge de la Confédération.

5.2. Incidence sur les effectifs

Le projet de loi présenté ici est sans conséquence sur le nombre de collaborateurs travaillant à l'entretien des routes nationales dans le canton. En effet, la tâche d'entretien reste la même qu'actuellement.

Cependant, la création d'un établissement autonome financièrement indépendant de l'Etat à pour conséquence que le personnel du CNERN ne sera plus financé par le budget de l'Etat. Le personnel sera alors rétribué directement par le CNERN, au moyen

de l'indemnité forfaitaire qu'il recevra de la Confédération pour ses prestations. Dès lors, la conséquence sur les effectifs de l'administration cantonale est la réduction de 30,2 équivalents plein-temps (EPT) dès le 1er janvier 2008.

A l'horizon 2009-2010, avec le changement de statut de la H20 en route nationale, ce sont environ 9 EPT supplémentaires qui pourraient sortir du contingent de l'Etat et émarger au budget du CNERN.

5.3. Incidence sur les communes

Les communes ne sont pas touchées par les dispositions de la LERN.

6. VOTE DU GRAND CONSEIL

Dans la mesure où le financement de l'entretien des routes nationales doit être assuré intégralement par le versement d'indemnités forfaitaires à charge de la Confédération, l'adoption de la LERN n'est pas soumise à la majorité qualifiée du Grand Conseil.

7. CONCLUSION

Avec l'entrée en vigueur de la PRT, l'entretien des routes nationales relève de la compétence exclusive de la Confédération. Cependant, les ressources humaines et techniques ainsi que les compétences et l'expérience pour mener à bien cette tâche sont clairement en main des cantons. La Confédération a bien compris cet état de fait, raison pour laquelle elle entend déléguer aux cantons l'entretien courant et les petits travaux d'entretien. Le canton de Neuchâtel est libre d'assumer – seul ou avec d'autres – l'entretien des routes nationales pour le compte de la Confédération contre rémunération; avec l'entrée ne vigueur de la RPT, il n'y a aucune obligation légale à la participation du canton à l'entretien des routes nationales.

Le Conseil d'Etat est persuadé que le canton de Neuchâtel a beaucoup à gagner en participant à l'entretien des routes nationales dans l'unité territoriale IX. Les synergies entre les travaux d'entretien des routes nationales et principales sont à mentionner. Tout comme la parfaite connaissance du réseau routier par le personnel d'entretien; cette expérience constitue une garantie de la qualité et de l'efficacité de la fourniture de la prestation d'entretien.

Pour remplir de façon efficiente sont cahier des charges envers la Confédération, le Conseil d'Etat souligne l'importance d'externaliser l'unité chargée de l'entretien des routes nationales. La création d'un centre d'entretien autonome de droit public constitue à ses yeux l'alternative la meilleure pour assurer l'indépendance institutionnelle et financière nécessaires à une gestion économique de la tâche d'entretien tout en permettant au canton d'en conserver la gestion stratégique.

Pour toutes ces raisons, le Conseil d'Etat, persuadé que le projet de loi qui vous est soumis permet au mieux d'assumer les tâches d'aujourd'hui et de s'adapter à l'évolution future des modes de fonctionnement dans ce domaine, vous invite à accepter le projet de loi concernant l'entretien des routes nationales.

Veuillez agréer, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 15 août 2007

Au nom du Conseil d'Etat:

Le président,	*Le chancelier,*
F. CUCHE	J.-M. REBER

Loi
concernant l'entretien des routes nationales (LERN)

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

vu la loi fédérale sur les routes nationales (LRN), du 8 mars 1960;

vu l'ordonnance sur les routes nationales (ORN), du 18 décembre 1995;

vu la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst. NE), du 24 septembre 2000, articles 5, alinéa 1, lettres *b, m, q*, 55 et 56,

sur la proposition du Conseil d'Etat, du 15 août 2007,

décrète:

But

Article premier La présente loi a pour but, dans le cadre d'un accord de prestations conclu avec la Confédération, de permettre au canton de Neuchâtel de participer, seul ou en collaboration avec d'autres partenaires, à l'entretien courant et aux petits travaux d'entretien des routes nationales d'une unité territoriale comprenant celles qui empruntent son territoire.

Centre d'entretien

Art. 2 [1]Pour atteindre ce but, la présente loi crée un centre neuchâtelois d'entretien des routes nationales (abrégé ci-après: CNERN).

[2]Le CNERN est un établissement autonome de droit public, sans personnalité juridique, financièrement indépendant, placé sous la haute surveillance du Conseil d'Etat.

[3]Le Conseil d'Etat fixe le lieu du siège du CNERN.

Accords

Art. 3 Le Conseil d'Etat est compétent pour conclure un accord:

a) de prestations avec la Confédération;

b) de collaboration avec un ou des partenaires pour former un organisme responsable à l'égard de la Confédération.

[2]Il est également compétent pour modifier, réviser ou dénoncer ces accords, dans les formes et les délais prévus par ceux-ci.

Organisation :
1. Le Conseil d'Etat

Art. 4 [1]Le Conseil d'Etat exerce la haute surveillance sur le CNERN.

[2]Il désigne le département dont relève le CNERN.

[3]Il arrête les dispositions d'exécution nécessaires au fonctionnement de l'établissement.

2. Le Département

Art. 5 [1]Le département assume la direction stratégique.

[2]Il veille à créer une synergie entre les moyens mis en œuvre pour l'entretien des routes nationales et celui des routes cantonales.

[3]Il peut émettre des directives.

3. Le CNERN

Art. 6 [1]Le CNERN est dirigé par un chef d'exploitation qui en assume la direction opérationnelle et administrative.

[2]Il dispose de collaborateurs spécialisés pour diriger le personnel chargé des tâches d'entretien et de maintenance des installations techniques et électromécaniques.

Moyens

Art. 7 Pour accomplir ses prestations, le CNERN dispose des infrastructures, du matériel et du personnel nécessaires qu'il utilise de façon optimale.

Personnel

Art. 8 [1]Le personnel du CNERN est soumis au statut de la fonction publique.

[2]Il est affilié à la Caisse de pensions de l'Etat aux conditions octroyées aux fonctionnaires de l'Etat.

Responsabilité

Art. 9 La loi sur la responsabilité des collectivités publiques et de leurs agents est applicable au personnel du CNERN.

Assurances

Art. 10 La responsabilité du CNERN découlant de ses prestations d'entretien des routes nationales doit être couverte, tant à l'égard de la Confédération que des tiers, par les assurances concluent à cet effet.

Financement

Art. 11 [1]Toutes les dépenses résultant des prestations d'entretien effectuées par le CNERN en faveur de la Confédération, y compris les investissements et les amortissements, sont couvertes par l'indemnisation forfaitaire versée par celle-ci.

[2]Selon ses disponibilités, le CNERN peut accomplir des prestations en faveur de tiers, contre rémunération.

[3]Les recettes et les dépenses doivent être en principe équilibrées.

[4]Les bénéfices éventuels doivent être mis en réserve et servir à couvrir les pertes éventuelles.

Comptabilité

Art. 12 La comptabilité est tenue selon le système agréé par la Confédération.

Comptes

Art. 13 Le rapport de gestion, le budget et les comptes établis par le CNERN sont transmis au Conseil d'Etat pour approbation.

Promulgation

Art. 14 [1]La présente loi est soumise au référendum facultatif.

[2]Elle entre en vigueur le 1er janvier 2008.

[3]Le Conseil d'Etat pourvoit, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil:

Le président, *Les secrétaires,*