

Brochure n° 3034 | Convention collective nationale

IDCC : 1090 | **SERVICES DE L'AUTOMOBILE**

**(Commerce et réparation de l'automobile, du cycle et du motocycle, activités connexes, contrôle technique automobile, formation des conducteurs)**

**Accord paritaire national du 14 octobre 2021**

relatif à l'activité partielle longue durée (APLD)

NOR : ASET2150991M

IDCC : 1090

Entre l'(les) organisation(s) professionnelle(s) d'employeur(s) :

**CNPA ;**

**FNA ;**

**ASAV,**

d'une part,

et le(s) syndicat(s) de salariés :

**CFTC ;**

**CFE-CGC ;**

**FGMM CFDT ;**

**FO métaux,**

d'autre part,

Vu la crise sanitaire, économique et sociale générée par l'épidémie de la « Covid-19 » et ses conséquences économiques et sociales ;

Vu la délibération paritaire n° 4-20 du 24 mars 2020, actant que la relance des activités est indispensable pour permettre à terme la reprise de l'économie, l'activité pleine et entière des entreprises et la préservation des droits des salariés, et considérant qu'il en va de l'avenir du pays et de ses emplois ;

Vu la position de la branche pour la relance économique et sociale dans le cadre de la crise sanitaire liée à l'épidémie de « Covid-19 » exprimée dans la délibération paritaire n° 9-20 du 20 mai 2020, formulant des axes d'actions en matière d'emploi, d'employabilité et de promotion de la formation dans toutes ses composantes ;

Vu la délibération paritaire n° 10-20 du 4 juin 2020 relative à la position de la branche des services de l'automobile dans le cadre des priorités et actions pour le maintien de l'emploi et le développement des compétences au regard de la crise sanitaire liée à l'épidémie de « Covid-19 » ;

Vu la délibération paritaire n° 14-20 du 20 octobre 2020 relative à l'appel à projets « Soutien aux démarches prospectives compétences » (PIC) – Réalisation d'un diagnostic « Covid-19 » pour la branche des services de l'automobile ;

Vu la délibération paritaire n° 16-20 du 4 novembre 2020 relative à la position des partenaires sociaux sur les mesures sanitaires et économiques dans le cadre de l'épidémie de « Covid-19 » ;

Vu l'article 53 de la loi n° 2020-734 du 17 juin 2020 (publiée au *Journal officiel* du 18 juin 2020), instituant un dispositif spécifique d'activité partielle dénommé « activité réduite pour le maintien en emploi » destiné à assurer le maintien dans l'emploi dans les entreprises confrontées à une réduction d'activité durable qui n'est pas de nature à compromettre leur pérennité ;

Vu les décrets n° 2020-926 du 28 juillet 2020 (publié au *Journal officiel* du 30 juillet 2020) relatif au dispositif d'activité partielle en cas de réduction d'activité partielle durable et n° 2020-1188 du 29 septembre 2020 (publié au *Journal officiel* du 30 septembre 2020) relatif à l'activité partielle et au dispositif spécifique d'activité partielle en cas de réduction d'activité durable ;

Vu le décret n° 2021-1252 du 29 septembre 2021 (publié au *Journal officiel* du 30 septembre 2021) portant modification du taux horaire minimum de l'allocation d'activité partielle et de l'allocation d'activité partielle spécifique en cas de réduction d'activité durable ;

Considérant les conséquences sociales et économiques de la crise sanitaire « Covid-19 » et des risques qu'elle fait peser sur l'évolution à court et moyen terme des emplois et des activités des entreprises au sein de la branche des services de l'automobile ;

Considérant la volonté des partenaires sociaux de permettre de préserver effectivement et efficacement les emplois au sein de la branche des services de l'automobile et d'assurer le maintien dans l'emploi dans les entreprises de la branche confrontées à une réduction d'activité durable ;

Considérant la volonté des partenaires sociaux d'instituer un dispositif d'activité partielle en cas de réduction d'activité durable afin qu'il puisse être mobilisé, autant que de besoin, dans l'intérêt commun des salariés et des entreprises de la branche,

il a été convenu ce qui suit :

## **Préambule Diagnostic sur la situation économique et les perspectives d'activité de la branche des services de l'automobile**

Les organisations soussignées rappellent que la branche des services de l'automobile est composée de 500 000 actifs (dont 420 774 salariés), dans 150 163 entreprises (selon le rapport de données sociales de la branche des services de l'automobile [édition 2020]) proposant des emplois de proximité, qualifiés et de haute technicité au cœur des territoires.

Elles précisent, en outre, que si le dispositif exceptionnel d'activité partielle de droit commun, mis en place par les pouvoirs pendant la crise sanitaire au cours des années 2020 et 2021, a joué un rôle d'amortisseur social et permis le maintien des salariés dans leur emploi, il n'en demeure pas moins que la crise de la « Covid-19 » impacte de manière importante et croissante les métiers de la branche des services de l'automobile.

■ À date, cette crise impacte de manière mesurable et certaine les métiers de la distribution automobile, illustrée notamment par la crise des semi-conducteurs. Par effet, à moyen terme, elle impactera les métiers interdépendants de la distribution automobile.

L'accélération de la crise des semi-conducteurs, l'intensification soudaine des arrêts de production des usines à travers le monde au cours des dernières semaines se traduisent désormais par une forte révision de la production automobile mondiale à 73 millions de véhicules, contre 79 millions en juillet 2021.

### Éléments chiffrés concernant la distribution automobile

La non-disponibilité des véhicules neufs crée une tension sur le marché des véhicules d'occasion liée au report de la clientèle sur des véhicules disponibles et crée également une évaporation du portefeuille des véhicules neufs. À cela s'ajoute à une baisse structurelle des ventes de véhicules neufs liée principalement à un durcissement des normes CO<sub>2</sub> et une augmentation des prix des véhicules (électrique ou hybride).

En septembre 2021, les ventes de véhicules neufs ont chuté de 20,5 % par rapport à l'année dernière (133 833 immatriculations).

L'ensemble de ces effets devrait réduire durablement les immatriculations de véhicules neufs, avec à date, et sans préjudice d'une évolution croissante de ces effets, une estimation jusqu'à – 30 % par rapport à 2019 (dernière année « normale » hors « Covid-19 »). Ce qui est vrai pour le marché des véhicules légers, l'est tout autant pour le marché du véhicule industriel, de la moto ou du vélo.

De plus, en septembre 2021, le marché de véhicules d'occasion a représenté 495 164 transactions tous canaux confondus, soit un score en chute de 11,6 % par rapport à l'an passé.

En outre, un sondage mené par la profession en septembre 2021 auprès de 150 groupes de distribution montre l'impact majeur de cette crise et ses incidences économiques et sociales :

- le stock des véhicules neufs a chuté de – 26 % par rapport à septembre 2019 ;
- par effet domino, le stock des véhicules d'occasion a également baissé de – 16 % ;
- des délais d'approvisionnement de véhicules très peu respectés liés évidemment au défaut d'approvisionnement de semi-conducteurs ; ce qui bloque la chaîne de production et de livraison ;
- le délai entre la commande et la livraison a d'ores et déjà doublé en moyenne sur l'ensemble des réseaux (moyenne de + 107 jours soit entre 3 et 4 mois d'augmentation du délai d'approvisionnement initial) ;
- les véhicules ont majoritairement subi 2 à 3 augmentations générales de tarifs depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

■ Plus globalement, la crise sanitaire a impacté l'ensemble des secteurs des services de l'automobile au cours de ces derniers mois, notamment :

- les activités des écoles de conduite ont été fortement impactées par les restrictions sanitaires : établissements fermés pendant le premier confinement (printemps 2020) entraînant de nombreux reports de leçons et examens du permis de conduire, créant des délais d'allongement pour passer le permis ensuite et in fine une perte de chiffres d'affaires ; salles de code fermées pendant plusieurs mois ; incertitude des apprenants sur la possibilité de prendre des leçons de conduite (confinements/couvre-feux) (source : données observatoire de l'ANFA [octobre 2021]) ;
- s'agissant du secteur de la location de courte durée, ce dernier a été également largement impacté par les restrictions liées à la crise sanitaire et a enregistré une baisse de chiffre d'affaires de 25 % au cours de l'année 2020 ; c'est principalement le segment de la location de trajet, exposé aux flux touristiques et aux déplacements professionnels qui a souffert (source : INSEE – données observatoire de l'ANFA [septembre 2021]) ;
- l'impact de la crise a également été important dans la distribution de carburants. À titre d'exemple, sur les 1800 stations-service implantées en zone rurale, 77 % d'entre elles ont vu leur vente de carburant diminuer de 80 % lors du premier confinement en 2020 ;
- concernant les activités de maintenance de véhicules légers, la perte de chiffre d'affaires liée à la réduction du nombre de kilomètres parcourus a représenté entre mars et mai 2020 4,7 % du chiffre d'affaires annuel attendu pour 2020 (source : GIPA – données observatoire de l'ANFA [octobre 2020]) ;
- s'agissant des entreprises de dépannage, le volume de dépannages a été largement inférieur à celui de l'année 2019 : autour de – 5 % en juin 2020 et jusqu'à – 10 % pour certaines entreprises en juillet 2020 par rapport à 2019 (source : SNSA – données observatoire de l'ANFA [septembre 2020]) ;

- le secteur des deux-roues a également été impacté, puisque le marché du moto-cycle a enregistré une baisse de 3 % des ventes de véhicules neufs en 2020 (source : Soes – RSVERO, ministère de la transition écologique et solidaire – données observatoire de l'ANFA [février 2021]) ;
- enfin, les entreprises de parcs de stationnement ont connu une très importante baisse d'activité pendant les périodes de confinement, notamment une perte d'activité moyenne de 90 % entre mars et juin 2020. En 2021, la fréquentation des parcs de stationnement demeure toujours inférieure à l'année 2019 : en septembre 2021, elle varie entre – 5 et – 20 % selon la taille de l'agglomération (source : FNMS [octobre 2021]).

Les organisations soussignées soulignent qu'au regard de ce diagnostic, la crise sanitaire liée à la « Covid-19 » va inéluctablement avoir à court et moyen terme une incidence sur l'emploi dans la branche des services de l'automobile.

Elles considèrent donc qu'il est urgent d'instituer, au niveau de la branche, un dispositif d'activité partielle en cas de réduction d'activité durable – via l'activité partielle de longue durée – et ce, afin d'assurer le maintien dans l'emploi dans les entreprises de la branche.

## **Article 1<sup>er</sup> | *Objet du présent accord***

Le présent accord est conclu conformément aux dispositions légales et réglementaires en vigueur. Il permet le recours à l'activité partielle de longue durée en l'absence d'accord collectif d'établissement, d'entreprise ou de groupe, par la voie d'un document unilatéral élaboré par l'employeur au niveau du groupe, de l'entreprise ou de l'établissement.

Les organisations soussignées précisent que le présent accord a vocation à fixer un cadre général pour les entreprises de la branche des services de l'automobile qui peuvent s'en saisir si elles le souhaitent au travers :

- soit d'un accord de groupe, d'entreprise, d'établissement ;
- soit à défaut au travers d'un document unilatéral élaboré par l'employeur en application du présent accord.

L'accord de branche joue un rôle supplétif et ne remet pas en cause les accords de groupe, d'entreprise ou d'établissement signés antérieurement et postérieurement par les entreprises des services de l'automobile.

## **Article 2 | *Champ d'application de l'accord***

Le présent accord s'applique à l'ensemble des activités des entreprises ou établissements de la branche des services de l'automobile, telles que visées à l'article 1.01 *b* de la convention collective nationale des services de l'automobile.

## **Article 3 | *Salariés concernés par le dispositif***

Les organisations soussignées précisent que tous les salariés de la branche des services de l'automobile ont vocation à bénéficier du régime d'activité partielle de longue durée quelle que soit la nature de leur contrat (CDI, CDD, contrats en alternance), y compris les salariés soumis à une convention annuelle de forfait en jours, et quelle que soit la nature de leurs fonctions.

Elles précisent également que, conformément aux dispositions légales et réglementaires en vigueur, le dispositif d'activité partielle de longue durée ne peut pas être mis en œuvre de manière individualisée. Toutefois, ce dispositif permet, comme le dispositif d'activité partielle, de placer les salariés par entreprise, établissement, ou partie d'établissement telle qu'une unité de production, un atelier, un service ou une équipe chargée de la réalisation d'un projet.

Elles mentionnent, en outre, que le dispositif spécifique d'activité partielle ne peut être cumulé, sur une même période et pour un même salarié, avec le dispositif d'activité partielle prévu à l'article L. 5122-1 du code du travail.

#### **Article 4 | Mise en œuvre du dispositif d'activité partielle de longue durée par la voie d'un document unilatéral homologué**

En l'absence d'accord d'établissement, d'entreprise ou de groupe, le présent accord de branche permet le recours au dispositif d'activité partielle de longue durée par la voie d'un document élaboré par l'employeur au niveau de l'entreprise ou de l'établissement, conformément au cadre général fixé ci-après.

#### **Article 4.1 | Élaboration d'un document par l'employeur aux fins d'homologation**

Le document précise, dans le respect des stipulations du présent accord et en application des dispositions réglementaires en vigueur, les conditions de recours à l'activité partielle de longue durée à la situation de l'établissement ou de l'entreprise.

Il comporte un diagnostic sur la situation économique de l'établissement ou de l'entreprise et ses perspectives d'activité, et mentionne :

- les activités et salariés auxquels s'applique l'activité partielle de longue durée, en application de l'article 3 du présent accord ;
- la réduction maximale de l'horaire de travail appréciée salarié par salarié pendant la durée d'application de l'activité partielle de longue durée ;
- les modalités d'indemnisation des salariés en activité partielle de longue durée ;
- les engagements en matière d'emploi ;
- les engagements en matière de formation professionnelle ;
- la date de début et la durée d'application du dispositif qui peut être reconduite, dans le respect de la durée maximale fixée à l'article 4.4 ;
- les modalités d'information des institutions représentatives du personnel sur la mise en œuvre de l'activité partielle de longue durée ;
- la décision, prise par l'employeur, au regard de la faculté que l'établissement ou l'entreprise a de décider, ou non, d'appliquer aux dirigeants salariés, aux mandataires sociaux et aux actionnaires des efforts proportionnés à ceux demandés aux salariés pendant la durée de recours au dispositif d'activité partielle de longue durée. En cas d'efforts appliqués, la décision mentionne ces efforts.

Le document est élaboré par l'employeur après information et consultation du comité social et économique, lorsqu'il existe.

Ce document est transmis à l'autorité administrative, accompagné de l'avis préalable du comité social et économique lorsqu'il existe, en vue de son homologation dans les conditions prévues par la réglementation. À défaut d'avis exprimé dans le délai imparti, le comité social et économique sera réputé avoir été consulté et avoir rendu un avis négatif. La convocation du comité social et économique sera alors transmise à l'autorité administrative.

#### **Article 4.2 | Diagnostic sur la situation économique de l'établissement ou de l'entreprise et perspectives d'activité**

Les organisations soussignées indiquent que le document, élaboré par l'employeur, comprend un diagnostic sur la situation économique de l'établissement ou de l'entreprise et des perspectives d'activité permettant de justifier la nécessité de réduire, de manière durable, son activité pour assurer la pérennité de l'entreprise.

Ce diagnostic peut être réalisé, notamment, à partir des informations contenues dans la base de données économiques et sociales.

Ce diagnostic réalisé par l'employeur est présenté au comité social et économique (ou comité social et économique central s'il existe ou comité de groupe s'il existe) lors de l'information consultation visée à l'article 4.1 du présent accord.

#### **Article 4.3 | Activités et salariés concernés de l'établissement ou de l'entreprise**

Les organisations soussignées soulignent que le document unilatéral, élaboré par l'employeur, définit les activités et salariés auxquels s'applique le dispositif d'activité partielle de longue durée, dans les conditions mentionnées aux articles 2 et 3 du présent accord.

#### **Article 4.4 | Réduction maximale de l'horaire de travail**

Les organisations soussignées rappellent que le document, élaboré par l'employeur, détermine la réduction maximale de l'horaire de travail dans l'établissement ou dans l'entreprise.

Conformément à la réglementation en vigueur, elles précisent que la réduction de l'horaire de travail au titre de l'activité partielle de longue durée ne peut être supérieure à 40 % de la durée légale du travail.

Cette limite peut être dépassée, sur décision de l'autorité administrative, pour des cas exceptionnels résultant de la situation particulière de l'établissement ou de l'entreprise. La situation particulière de l'établissement ou de l'entreprise est précisée par le document unilatéral pris par l'employeur.

Toutefois, les organisations soussignées précisent que la réduction de l'horaire de travail ne peut être supérieure à 50 % de la durée légale conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.

Le salarié, placé en activité partielle de longue durée, ne pourra pas travailler moins d'une journée par mois.

#### **Article 4.5 | Indemnisation des salariés placés en activité partielle de longue durée**

Les organisations soussignées indiquent que le document unilatéral, élaboré par l'employeur, détermine les modalités d'indemnisation des salariés placés en activité partielle de longue durée en application des dispositions légales et réglementaires en vigueur.

Si les conditions économiques et financières de l'entreprise ou de l'établissement le permettent, l'employeur examine la possibilité d'une meilleure indemnisation des salariés concernés.

#### **Article 4.6 | Engagements de l'établissement ou de l'entreprise en matière d'emploi**

Les organisations soussignées rappellent que :

- le document, élaboré par l'employeur, détermine le périmètre des emplois concernés, ainsi que la durée des engagements de l'employeur en matière d'emploi. Ces engagements s'appuient sur le diagnostic visé à l'article 4.2 du présent accord ;
- les engagements portent au minimum sur les salariés concernés par le dispositif d'activité partielle de longue durée ;
- les engagements s'appliquent pendant une durée au minimum égale, pour chaque salarié concerné, à la durée d'application du dispositif dans l'entreprise ou l'établissement telle que visée à l'article 4.8 du présent accord.

#### **Article 4.7 | Engagements de l'établissement ou de l'entreprise en matière de formation professionnelle**

Par ailleurs, le document unilatéral, élaboré par l'employeur, détermine ses engagements en matière de formation professionnelle.

Les organisations soussignées soulignent, à ce titre, l'importance du développement de la formation professionnelle continue dans la branche des services de l'automobile, qui constitue une des conditions de l'amélioration des techniques et de la relance de l'activité économique des entreprises de la branche.

Elles rappellent la nécessité de développer, via les différents dispositifs de formation mobilisables (FNE-Formation, « compétences-emploi », dispositif de promotion ou de reconversion via l'alternance [Pro-A], certifications professionnelles...) et en s'appuyant sur l'OPCO mobilités, l'ANFA, les organismes de formation de la branche (GNFA, INCM...), l'employabilité des salariés de la branche et de renforcer les actions visant à l'acquisition de nouvelles compétences correspondantes aux besoins réels et des attentes des entreprises, toutes tailles confondues, de la branche afin de relever les défis de demain.

À ce titre, les organisations soussignées sensibilisent les entreprises de la branche sur l'opportunité de mettre à profit les périodes chômées au titre de l'activité partielle de longue durée pour maintenir et développer les compétences des salariés.

#### **Article 4.8 | Date de début et durée d'application de l'activité partielle de longue durée dans l'établissement ou l'entreprise**

Les organisations soussignées précisent que le document, élaboré par l'employeur, détermine la date de début et la durée d'application de l'activité partielle de longue durée dans l'établissement ou l'entreprise. La date de début ne peut être antérieure au premier jour du mois civil au cours duquel la demande d'homologation a été transmise à l'autorité administrative.

En application du présent accord, la durée d'application de l'activité partielle de longue durée est fixée dans la limite de 24 mois, consécutifs ou non, sur une période de référence de 36 mois consécutifs.

Le document peut être reconduit dans le respect de la durée prévue à l'alinéa précédent.

#### **Article 4.9 | Modalités d'information des instances représentatives du personnel de l'établissement ou de l'entreprise sur la mise en œuvre de l'activité partielle de longue durée et suivi des engagements fixés par le document homologué**

Les organisations soussignées soulignent que le document, élaboré par l'employeur, détermine les modalités d'information des instances représentatives du personnel (lorsqu'il en existe) sur la mise en œuvre de l'activité partielle de longue durée, et de suivi des engagements fixés par le document homologué, dans le respect des conditions légales et réglementaires en vigueur.

Les informations transmises au comité social et économique portent en particulier sur les activités et salariés concernés par le dispositif, sur les heures chômées, ainsi que sur le suivi des engagements en matière d'emploi et de formation professionnelle.

L'employeur informe, au moins tous les trois mois, lorsqu'il existe, le comité social et économique de l'établissement ou de l'entreprise concerné(e) sur la mise en œuvre du dispositif.

Avant l'échéance de chaque période d'autorisation d'activité réduite de six mois – visée à l'article 4.10 de l'accord –, l'employeur transmet à l'autorité administrative, en vue du renouvellement de l'autorisation, un bilan portant sur le respect des engagements définis en matière

d'emploi, de formation professionnelle et d'information des instances représentatives du personnel sur la mise en œuvre de l'activité réduite.

Ce bilan est accompagné du procès-verbal de la dernière réunion au cours de laquelle le comité social et économique, s'il existe, a été informé sur la mise en œuvre de l'activité partielle de longue durée et le diagnostic actualisé sur la situation économique et les perspectives d'activité de l'établissement ou de l'entreprise.

#### **Article 4.10 | Procédure d'homologation**

Les organisations soussignées rappellent dans le présent accord la procédure d'homologation applicable au document élaboré par l'employeur.

À ce titre, ce dernier est transmis à l'autorité administrative, accompagné de l'avis préalable du comité social et économique lorsqu'il existe, en vue de son homologation dans les conditions prévues par la réglementation.

À défaut d'avis exprimé dans le délai imparti, le comité social et économique sera réputé avoir été consulté et avoir rendu un avis négatif. La convocation du comité social et économique sera alors transmise à l'autorité administrative.

La décision d'homologation vaut autorisation d'activité partielle de longue durée pour une durée de six mois. L'autorisation est renouvelée par période de six mois, au vu du bilan mentionné à l'article 4.9 du présent accord.

La procédure d'homologation s'applique en cas de reconduction du document lorsque la durée pour laquelle il a été initialement conclu arrive à échéance, ainsi que, en cas d'adaptation du document lorsque l'employeur envisage d'en modifier le contenu. Le comité social et économique, s'il existe, est alors informé et consulté, dans les conditions prévues au 1<sup>er</sup> alinéa du présent article.

Lorsque le document fait l'objet d'une homologation expresse ou implicite par l'autorité administrative, l'employeur en informe le comité social et économique. En cas d'homologation implicite, l'employeur transmet une copie de la demande d'homologation, accompagnée de son accusé de réception par l'administration, au comité social et économique.

En cas de refus d'homologation du document par l'autorité administrative, l'employeur peut, s'il souhaite reprendre son projet, présenter une nouvelle demande après y avoir apporté les modifications nécessaires et informé et consulté le comité social et économique, s'il existe.

La décision d'homologation ou, à défaut, les documents précités et les voies et délais de recours sont portés à la connaissance des salariés par voie d'affichage sur leurs lieux de travail ou par tout autre moyen permettant de conférer date certaine à cette information.

#### **Article 5 | Modalités d'application du présent accord (entreprises de moins de 50 salariés)**

Conformément aux dispositions légales et réglementaires en vigueur, les organisations soussignées décident que le présent accord paritaire national ne comporte aucune stipulation spécifique aux entreprises de moins de 50 salariés.

Les dispositions qu'il comporte devant être appliquées par toutes les entreprises, sièges et établissements de la branche, sans considération du nombre de salariés qu'elles emploient.

#### **Article 6 | Égalité professionnelle entre les femmes et les hommes**

Cet accord s'applique conformément à l'article 1.17 relatif à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes de la convention collective nationale des services de l'automobile étendue.

Conformément aux dispositions légales et réglementaires en vigueur, les organisations sous-signées rappellent par ailleurs qu'elles ont notamment pris en compte l'objectif d'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, en particulier dans le cadre du présent dispositif visé par le présent accord.

#### **Article 7 | Durée de l'accord**

Le présent accord est conclu pour une durée déterminée et s'applique jusqu'au 30 juin 2025 en application des dispositions légales et réglementaires en vigueur.

Conformément aux dispositions légales, les entreprises peuvent déposer leurs documents unilatéraux auprès de l'autorité administrative jusqu'au 30 juin 2022 au plus tard. Le présent accord couvre ces documents le temps de leur application, soit au plus tard jusqu'au 30 juin 2025.

#### **Article 8 | Date d'application de l'accord**

Le présent accord entrera en vigueur au lendemain du jour de la parution au *Journal officiel* de son arrêté d'extension.

#### **Article 9 | Suivi et bilan de l'application du présent accord**

La commission paritaire nationale examinera une fois par an, avec l'appui de l'OBSA et de ses opérateurs, dans les limites des données disponibles (parmi lesquelles les accords d'entreprise dont le secrétariat de la CPN doit en principe, en application de l'article L. 2232-9 du code du travail, être destinataire par les entreprises) la mise en œuvre de l'accord.

Un bilan de l'accord paritaire national sera établi par la commission paritaire nationale à son échéance.

#### **Article 10 | Demande d'extension**

Les organisations soussignées conviennent de procéder dans les meilleurs délais aux démarches nécessaires en vue de l'extension du présent accord conformément aux dispositions réglementaires applicables conformément à l'article L. 2261-15 du code du travail.

*Fait à Paris, le 14 octobre 2021.*

(Suivent les signatures.)