



## PROTOCOLE DE SERVICE LONG COURRIER

Fidèle à sa logique « à quatre sous », la Direction continue de bafouer sans état d'âme toute forme intelligente de dialogue social digne de ce nom. Les négociations du protocole de service à la hauteur de leurs concepteurs-créateurs lui fournissent donc une occasion supplémentaire d'enclencher sa machine à broyer le PNC. Elle révèle enfin son vrai projet. Cette fois-ci ses attaques portent sur deux points essentiels de notre protocole : l'offre de service par classe et les compositions d'équipage.

Pour la Direction, l'offre de service par classe est trop détaillée :

- Liste précise des offres à effectuer au sol et en vol  
ex : journaux, oshibori, aménités, distractions enfants, ventes, buffets etc.
- Description des prestations et ordre de réalisation  
ex : apéritif regroupé ou non devant la prestation principale, service express ou différé, taille des plateaux 1/1 ou 1/3, type de petit déjeuner chaud ou froid etc..
- Descriptif des gestes  
ex : service à la VBA, montage table de service, débarrassage en vrac ou au plateau, mise en place des bars en libre service etc.

Autant de protections pour le PNC qui constituent des contraintes pour la Direction dont elle souhaite s'affranchir afin de laisser libre cours à l'imagination délirante du marketing et ses experts « Diafoirus » en perpétuelle déconnexion avec la réalité de notre quotidien. Pseudo experts plus enclins à fréquenter les boutiques de luxe que la classe économique de nos avions.

Rapport d'ergonomes à l'appui, la Direction et le marketing aux visions hallucinatoires arrivent donc à la conclusion que notre fonctionnement actuel est dépassé. Nous devons désormais raisonner non plus en termes d'actions précises mais uniquement en temps de service.

Ainsi pour chaque phase de vol (prise en charge de l'avion, embarquement, roulage, offres, préparation apéritifs etc...) un temps de service serait défini en fonction du temps de vol et du type avion.

Par exemple, sur un vol de 8 heures en 777 le temps de service de la prestation principale pourrait se réaliser en 2h30.

Libre à l'entreprise de nous faire avaler n'importe quel service aux fantasmes les plus délirants pendant ce temps défini.

Fidèle à ses engagements de défense de notre corporation, l'UNSA PNC ne signera pas de chèque en blanc à une Direction aussi déloyale.

#### Menace sur nos compositions équipages.

Les compositions équipage sont actuellement déterminées à partir de grilles protocolaires qui prennent en compte le nombre de sièges PAX par classe.

Ainsi en Y de 197 à 236 sièges, 6 PNC doivent être dédiés au service Y. A partir de 237 sièges, on passe à 7 PNC.

La Direction estime ce mode de calcul obsolète et veut raisonner à l'avenir en composition équipages par type d'avions. Bref, un retour en arrière de 20 ans !!!

Pour mémoire, les syndicats PNC sont partis en grève à l'époque pour obtenir ces grilles qui sont le seul garde fou contre une baisse du nombre de PNC à bord.

Une compo peq calculée par avion serait un véritable danger, la Compagnie ayant ainsi toute latitude de modifier à son gré les versions sans pour autant augmenter le nombre de PNC !!!
---

L'UNSA PNC n'acceptera jamais la disparition de ces grilles que nous considérons comme un garant essentiel de nos conditions de travail.

Pour l'UNSA PNC ce point n'est pas négociable.

L'arrivée des cabines NEV a déjà poussé à son maximum le ratio PAX/PEQ, augmentant considérablement la charge de travail et la pénibilité à bord.

Nous ne cautionnerons pas une dégradation supplémentaire de nos conditions de travail.

**APRES L'ATTAQUE CONTRE NOTRE COLLEGE ELECTORAL PNC, C'EST UNE  
MENACE DE PLUS QUI DEMONTRE LE MEPRIS ET L'ETAT D'ESPRIT DE LA  
DIRECTION ENVERS LE PNC**