

프랑스에 부는 무인화 바람: 프랑스국영철도(SNCF) 사례를 중심으로

International Labor Trends

국제노동동향 ② - 프랑스

황재훈 (프랑스 파리 제13대학교 사법 박사과정)

남녀 간 현저한 임금 격차, 끊이지 않는 직장 내 성차별, 현실에 맞지 않는 최저임금, 이를 악화시키는 불법 이주노동자 등 해결 불가능한 노동분야의 문제들이 이제 역사 속으로 사라질지 모른다. 이 문제들은 생산에서 인간이 노동을 제공함으로써 발생해왔던 문제였기 때문이다. 그러므로 생산에서 인간의 참여가 배제되면, 이러한 문제는 처음부터 발생할 수 없게 된다.

기계에 의한 인간의 대체는 이제 더 이상 새로운 주제도, 또 놀라운 주제도 아니다. 이제 문제는 현재의 대체비율과 앞으로의 비율증가 속도에 있다. 이는 강력한 노동자 보호를 유지해왔던 유럽, 특히 프랑스에서도 불고 있는 막을 수 없는 바람이다.

이번 호에서는 프랑스국영철도를 중심으로 이뤄지고 있는 공공부문의 무인화 계획, 그리고 이에 따른 과도기적 분쟁을 관찰하고, 마크롱 정부의 전반적인 대응전략도 간략히 살펴본다.

■ 절대적 부채와 ‘국영’철도의 부채

2018년 5월 8일자 르몽드 지의 기사에 따르면, 프랑스국영철도(SNCF)의 부채는 545억 유로에 이르고 있다. 이는 4대강 공사를 세 번 이상 할 수 있는 금액이다. 또 이 거대한 금액은 지금 이 순간에도 계속해서 이자를 낳고 있다.

국영철도의 이렇게 막대한 부채 때문에, 프랑스 내 철도산업은 마크롱 정부의 우선개혁 과

제 중 하나로 꼽히기에 손색이 없다. 역시나 2018년 4월 중순에는 하원에서 첫 번째 개정안이 논의되었고, 이어 2018년 5월 7일 수상 에두아르 필립(Edouard Philippe)은 개정안이 상원으로 향하기 전에 별도의 논의를 할 것임을 공식적으로 선언했다. 물론 ‘논의(discussion)’라는 명칭에도 불구하고, 프랑스 정부는 두 가지 점에 있어서만큼은 ‘논외’로 하고 있다.

첫째는 향후에 프랑스국영철도에서 채용하는 노동자에게 공무원의 지위를 보장하지 않는다는 점이다. 이는 마크롱의 대선 공약에서도, 이미 암시된 바 있다. 당시 마크롱은 프랑스 재정적자를 총생산의 3% 이내로 제한해야 한다는 유럽연합 권고안을 실행하기 위해, 12만 명의 공무원을 감축하기로 공약했었다. 이 중 5만 명의 국가공무원은 계약 갱신을 하지 않는 방식으로 감축하고, 나아가 중앙공무원 이외의 7만 명의 공무원을 줄이는 방식을 택할 것이라 공언했다. 이러한 정책노선의 일환으로 공공분야의 일자리 역시 파격적으로 줄여나가고 있는 것이다.

둘째는 프랑스국영철도를 일종의 주식회사로 변경한다는 점이다. 이는 이제 더 이상 철도는 독점적으로 운영되지 않으며, 경쟁체제로 돌입한다는 뜻이다. 물론 이전에도 지역 간 운송수단의 독점은 위버스(Oui-bus, <https://www.ouibus.com/>)의 등장을 시작으로 무너진 지 오래이다. 그러나 위버스는 프랑스국영철도의 자회사라는 점에서 완전한 경쟁시장모델로 평가되지는 않았다. 다만, 이 지역 간 고속버스의 등장이 완전경쟁시장으로의 체재 변화를 암시하는 역할을 하는 것은 분명하다. 바로 이 위버스의 별명이 ‘마크롱 자동차(Cars Macron)’이다. 마크롱이 경제장관 시절 만든 작품이었기 때문이다.

■ 노동자의 후퇴, 노동조합의 진격

이러한 정부의 강경한 태도는 마크롱의 취임과 함께 이미 확실시되었다. 이에 프랑스국영철도의 노동자들은 길고 추운 겨울 동안 끊임없이 해결책을 모색해 왔다. 철도노동조합 측은 2018년 3월 7일 목요일 ‘7가지 해결책(제안)’이 있는 국영철도 서비스의 미래와 민영화 반대 에 대한 보고서’를 에두아르 필립 수상에게 제출한 바 있다.

필립 수상은 일주일간 그들의 보고서를 정말 ‘참고’만 했다. 이를 비웃기라도 하듯, 2018년

3월 14일, 마크롱 정부는 새로운 '철도협약'을 위한 법률안을 공식적으로 발표했다.

바로 그다음 날, 더 이상 '참고'만 있을 수 없었던 철도 노동조합은 새 정책에 투쟁의지를 명확히 하기 위해 뭉쳤다. 철도노조는 만장일치로, 프랑스국영철도 민영화를 위한 행정명령 시행에 관한 법률안에 적극적으로 대응하기로 했다. 이 개혁은 예견된 것이었고, 노동조합의 반응 또한 예상된 사항이었다.

프랑스자율노조연합(Union nationale des syndicats autonomes)은 “우리는 투쟁준비가 되어 있다”고 밝혔고, 남방철도(SUD Rail)조합은 “지속적이고 무너지지 않는 단단한 파업을 원한다”며 의지를 밝혔다. 프랑스국영철도의 두번째 노동조합인 프랑스자율노조연합의 대표 비서 로제 디영세제르(Roger Dillenseger)는 “우리는 명확하게 투쟁을 향해 가고 있다. 이제 정부가 이를 해결해야 할 차례이다. 이 법률안은 상충하는 서로 다른 두 방향을 동시에 추구하고 있다”고 말했다.

남방철도의 대변인 에릭 마이어(Erik Meyer)는 프랑스프레스(L'agence France-Press)에 “3월 14일에 발표된 법은 우리와의 협치보다 법치가 더 우선시되고 있다는 것을 명확히 보여줬다. 정부는 전력으로 밀어붙이길 원한다”고 논평했다. 이에 대해 3번째 규모의 철도노동자 조합은 “강경하고 완고한 정부에 맞서 지속적이고 격렬한 파업을 바라고 있다”고 밝혔다.

프랑스민주노동총동맹(Confédération française démocratique du Travail)의 대표 디디에 오베르(Didier Aubert)는 “첫 번째 발표와 법률안 사이에서 달라진 점은 없다. 이것은 상황을 악화시키고 있고, 협상에 걸림돌이 되고 있다. 우리는 진짜 심각한 철도노동자 소집을 향해 가고 있다. 이것은 단지 한 회사 내의 파업이 아니라 철도산업을 지키기 위한 파업이다”고 밝혔다.

이후 2018년 상반기엔 끊임없는 파업이 지속되면서 유례없는 열차지연과 교통불편이 초래되었다. 특히 2018년 3월 22일에는 35.4%라는 파업률을 기록하기도 했다. 4월에 들어서면서 파업률은 점차 낮아지고 있지만, 5월 29일에도 14.4%라는 파업률은 여전히 유지되고 있었다.

하지만 직군별로 파업률은 매우 상이하다. 간부급에선 파업률이 이미 10% 이하를 기록 중이지만, 기관사와 통제사의 파업률은 여전히 50%가 넘고 있는 실정이기 때문이다. 즉 업무별로 체감하는 위협이 상이하다는 말이다. 2018년 4월 3일 기관사의 파업률은 77%를 기록하기도 했다. 이제 파업은 뜨거운 여름을 향해 나아가고 있다.

■ 프랑스 정부의 무인화 계획

이러한 노동자의 강력한 반발에도 불구하고 마크롱 정부는 꿈쩍하지 않고 있다. 더 정확히 말하면 그의 당명대로 앞으로 꺾끗이 나아가고 있다. 그들의 시야에 더 이상 노동자는 없다. 왜냐하면 프랑스국영철도는 철도무인화를 향해 나아가고 있기 때문이다. 이제 몇 년만 지나면 더 이상 노동자는 철도공사, 아니 철도회사의 필수적 요소가 아니다.

프랑스국영철도가 무인화를 향한 이 거대한 계획을 발표한 것은 1년 전인 2017년 6월이었다. 그 전부터 각종 연구용역이 진행되어 왔지만, 철도공사가 언론을 통해 처음으로 무인화 계획에 대해 공식입장을 발표한 것은 당시가 최초였다. 이는 2016년 이전부터 추진되어온 정책으로, 처음에는 내부적으로 고작 십여 명이 참여한 작은 사업이었다. 그러던 것이 2017년에 이르러 여러 외부 엔지니어와 설비업자가 함께 움직이기 시작했다. 산업 측면에서나 노동시장의 파급력에서나 프랑스국영철도의 이 무인화 계획은 고속철도(TGV)가 생긴 이래로 철도 운송에 가장 혁신적인 사건이 될 것이 분명해 보인다.

프랑스철도공사는 운행 무인화를 통해 열차의 정시 출발률을 높이고 운행 횟수를 늘릴 것임을 밝혔다. 그렇다면 열차 기관사와 승무원은 언제까지 필요한 것일까? 4년이 채 남지 않은 2022년이 고속철도 무인화 운행의 실현시점이다.

프랑스국영철도는 무인화를 4단계로 나눈다. 기초 단계인 무인화 제1단계와 무인화 제2단계까지는 기관사가 여전히 운행에 참여한다. 이 단계까지는 기관사가 상시 탑승한다는 점에서 준무인화 단계로 볼 수 있다. 여기서 한 단계 더 나아간 무인화 제3단계에서는 기관사의 역할이 사라진다. 전문가들이 단기 목표로 삼고 있는 이 단계에서는 열차 내에 승무원은 있지만, 기관사는 없다. 이것이 바로 공무원으로서 지위를 보장받음에도 불구하고 기관사 직군이 파업에 적극적으로 참여하고 있는 이유이다. 무인화 제4단계에서는 모든 승무원이 사라진다.

프랑스국영철도는 내년인 2019년부터 단거리 화물운송 원격조정 시험을 실시하고자 한다. 2021년부터는 거리를 확대하여 무인열차를 통한 지역 간 화물운송에 관해 시험운행을 시작할 계획에 있다.

프랑스국영철도는 2022년 혹은 늦어도 2023년부터 무인화 제2단계를 통해 고속열차를 시험 운영할 것이라고 밝혔다. 기관사는 운전을 위해서가 아니라 열차의 잠금장치 제어와 그 밖

의 문제들을 대비하기 위해 탐승할 것이다. 열차운행 노동자에서 안전만을 담당하는 진정한 프랑스의 공무원이 되는 셈이다.

물론 무인화의 목적은 인건비 절감에만 있는 것은 아니다. 실제로 철도무인화는 시간업수와 에너지 효율을 동시에 높일 수 있는 혁신적인 방안이다. 또 이를 통해 열차 운행간격을 파격적으로 줄일 수 있다. 예를 들어 무인화는 파리-리옹(Lyon) 구간의 운행 횟수를 기존보다 25% 정도까지 높일 수 있게 해준다. 2022년부터 프라실리엔 에올(francilienne Eole)선 열차는 지멘스(Siemens) 사의 무인화 프로그램인 넥스테오(Nexteo)를 통해 구간평균 운행 시간을 현행 180초에서 108초로 줄일 것으로 전망된다. 한편 파리-리옹 구간의 자동화 비용은 5억 유로 정도로 추산된다. 앞서 살펴본 2018년도 프랑스국영열차 부채의 1%에도 미치지 못하는 매우 소소한 금액이다. 또 이는 현재 선로가 포화된 파리-리옹 사이에 새로운 선로를 추가하는 데 드는 비용인 140억 유로보다 현저히 적은 비용이다. 사실 프랑스국영철도의 부채 대부분이 19세기 말부터 무분별한 신규 선로공사에서 비롯됐다는 점에서 이러한 변화는 바람직하다.

■ 무인화 실험과 노동자 실업

이러한 변화는 비단 철도사업에만 국한되지 않는다. 파리교통공단(RATP, <https://www.ratp.fr/>) 역시 다양한 시도를 통해 21세기의 사업모델을 구상하고 있다. 파리 시내에는 이미 2017년부터 운전기사가 없는 미니버스가 샤를 드골 공항, 리옹 역(Gare de Lyon), 라데팡스(La Défense), 뱅센 숲(Bois de Vincennes) 등 파리 근교의 주요 지역을 중심으로 수개월씩 시험운행된 바 있다. 6개의 좌석이 설치된 이 작은 버스는 심지어 전기로 운행되어 친환경적 요소까지 갖추고 있다. 운행 중 버스가 내뿜는 배출가스도, 쉬는 시간 동안 운전기사가 피우는 담배연기도 이 작은 버스와는 관계없는 것들이다. 어디선가 전력만 끌어올 수 있다면, 파업 걱정도 없는 셈이다.

특히 심야 대중교통수단이 거의 없다시피 한 파리에서, 무인화 계획은 주목받는 단 하나의 해결책으로 떠오르고 있다. 무인화에 따른 안전문제도 부각되고 있지만, 적어도 현재 버스기

사람보다는 높은 운영안전율을 보장할 것이다. 다만, 전산으로 운행되는 탓에 해킹으로부터 여전히 많은 위험에 노출되어 있는 것은 다 아는 사실이다.

■ 산업노동자의 절멸, 산업로봇의 점령

이제 프랑스에서조차 노동조합이 큰 소리를 내던 시절은 점점 멀어지는 듯하다. 이러한 협상력의 불균형은 점점 더 높은 수준의 인공지능을 갖추고 있는 산업로봇의 등장과 관련이 깊다. 지치지 않고, 사용권만 확보하면 아무런 법적 분쟁도 일으키지 않는 로봇은 사용자 측에게 무척이나 매력적인 대체재이다.

실제로 공장재이전(relocalisation)을 통해서 프랑스로 돌아오는 많은 기업들도, 프랑스에서 공장을 운영함에 있어서 인건비가 더 이상 큰 비중이 없다는 점에 주목했다. 올랑드 정부의 성공적인 기업유치 사례로 손꼽히는 2016년 12월 독일 제조회사 보쉬(Bosch)의 터키 제조공장의 생상드니(Seine-Sanit-Denis)로의 이전이 바로 대표적인 사례이다. 해당 공장은 2017년에는 6만 대의 온수기를 생산했고, 이후 생산량은 8만 대를 향해 계속해서 늘고 있지만, 직접 고용된 인력은 여전히 십여 명 안팎에 불과하다. 물론 이러한 고용성과는 올랑드 정부의 눈부신 주요 성과 중 하나로 손꼽히기에는 부족함이 없다.

■ 노동자 재교육과 연수의 중요성

이에 마크롱 정부는 노동자 재교육과 각 직업군의 끊임없는 연수에 많은 투자를 하고 있다. 마크롱은 2017년 2월 24일 에코(Le Echos)지와의 인터뷰에서 임기 동안 새로운 경제 성장 방안을 확보하기 위해 500억 유로를 공공분야투자에 사용하겠다고 답한 바 있다. 이는 실제로 마크롱이 구체적으로 계획한 600억 유로의 긴축재정을 통해 확보되고 있다. 한 마디로 긴축을 통해 마련한 재원을 미래에 투자하겠다는 계산이 그의 대선공약에는 이미 있었다. 특히 이 중 주목해야 할 것은 500억 유로 중 150억 유로가 바로 직업교육에 직접 투자된다는 점이

다. 규모도 엄청나지만, 동시에 상당한 비중이 아닐 수 없다.

프랑스의 이 젊은 정부는 기존에 가지고 있던 직업소개소 방식으로는 실업 문제를 원천적으로 해결할 수 없다는 점을 깨닫고 있다. 기계가 대체하는 직군에 종사하던 노동자들을, 아직까지는 기계로 대체되지 않은 다른 직군으로 끊임없이 옮겨내야 한다. 이는 단순한 직업소개 방식으로는 해결될 수 없고, 기계가 해결할 수 없는 조금 더, 그리고 점점 더 고차원적인 업무능력을 모든 노동자가 갖출 것을 요한다. 바로 이러한 이유로 노동자의 교육과 연수 강화라는 키워드가 마크롱 정부의 노동개혁에서 공통적으로 발견된다.

이러한 거시적 문제인식과 나름의 합리적인 대응방안 덕분에 마크롱 정부는 강경한 노동조합의 반대에도 불구하고, 끊임없이 개혁의 원동력을 잃지 않고 있다. 앞으로 프랑스크영철도의 기관사들과 통제원들이 어떤 교육과 연수를 통해 다른 업무에 종사해 나아갈지, 구체적인 해결책을 주시하면 국내에서도 좋은 해결방안으로 활용할 수 있을 것이다. **KLI**

참고문헌

- 라 크루아(La Croix), 2017년 6월 14일자 기사, “La SNCF veut des trains automatiques,” <http://www.la-croix.com/Economie/France/SNCF-veut-trains-automatiques-2017-06-14-1200855146>
- 르 몽드(Le Monde), 2017년 2월 23일자 기사, “Investissements, réduction des dépenses… Macron dévoile son programme économique,” http://www.lemonde.fr/election-presidentielle-2017/article/2017/02/23/plan-d-investissements-publics-reduction-des-depenses-macron-devoile-son-programme-economique_5084562_4854003.html
- _____, 2018년 3월 8일자 기사, “La contre-réforme ferroviaire de la CGT en sept propositions clés,” http://www.lemonde.fr/economie/article/2018/03/08/la-contre-reforme-ferroviaire-de-la-cgt-en-sept-propositions-cles_5267737_3234.html
- _____, 2018년 3월 14일자 기사, “Réforme de la SNCF : les syndicats sont prêts «au bras de fer»,” http://www.lemonde.fr/politique/article/2018/03/14/reforme-de-la-sncf-les-syndicats-sont-prets-au-bras-de-fer_5270974_823448.html
- _____, 2018년 3월 19일자 기사, “Cinq points pour comprendre la dette de la SNCF,” https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2018/03/19/cinq-questions-sur-la-dette-de-la-sncf_5273270_4355770.html
- _____, 2018년 6월 5일자 기사, “Où en est la réforme de la SNCF?,” https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2018/06/05/ou-en-est-la-reforme-de-la-sncf_5309990_4355770.html
- 영 마르쉬(En marche) 홈페이지 참조, <https://en-marche.fr/emmanuel-macron/le-programme/action-publique-fonction-publique>
- Alexandra Bensamoun(2016), Les robots: Objets scientifiques, objets de droits, Mare et Martin.

- Nathalie Nevejans(2017), Traité de droit et d'éthique de la robotique civile, LEH édition.