

프랑스 철도공사(SNCF) : 장기전이 된 대규모 파업, 뜻을 굽히지 않는 정부

Jean-Marie Pernot (프랑스 경제사회연구소(IRES) 연구위원)

2016년 2월 26일 프랑스 국무총리는 대대적 프랑스 철도공사(이하 SNCF) 개혁안을 발표했다. 해당 개혁은 의회 심의 소요시간을 단축하기 위해 법률명령을 통해 이루어질 계획이었다. 개혁안 발표는 정부로부터 자문요청을 받은 스피네타(JC Spinetta) 전 에어프랑스-KLM 회장이 '철도교통의 미래'에 대한 보고서를 제출한 날로부터 열흘 뒤에 이루어졌다. 2018년 6월 13일, 관련 법안이 의회에서 의결되며 상황이 잠정적으로 정리되었으나 SNCF가 1995년 이후 처음 겪는 거센 사회적 분란은 장기 지속될 것으로 예상된다.

정부는 해당 철도개혁이 긴급한 사안이라고 표현하고 있으나, 수개월 전 선거 캠페인 기간 동안 전혀 이에 대한 논의가 이루어지지 않았고 SNCF의 상황이 과거에 비해 특별히 악화된 것도 아니다. 하지만 현재 SNCF는 변화가 필요한 상황에 놓여 있다. 대규모 부채(2018년 현재 470억 유로), 서비스 품질 저하, 철도기반시설 노후화 외에도 최근 몇 년간 여러 사고가 잇따르며 안전 실태에 대한 의문이 꾸준히 제기되었기 때문이다.¹⁾ 게다가 유럽의회가 2016년에 채택한 '4차 철도 법안패키지'는 2020년에는 국가선, 2026년에는 지역선에 대해 경쟁 체제가 도입될 것을 예고하고 있다. 이러한 신경쟁체제에 SNCF를 대비시킨다는 것이 개혁을

1) 2013년 브레티니(Bréigny)에서 선로전환기 장애로 인해 7명이 사망하는 열차 탈선사고가 발생하여 대중에 큰 충격을 안겨주었다. 당시 노조는 철도시설에 대한 유지보수 및 정비 부족을 문제로 꼽았다.

신속하게 행동으로 옮긴 이유 중 하나로 거론되었다.

개혁안 발표는 SNCF 노동조합들에 큰 충격을 안겨주었다. 노조는 입을 모아 스피네타 보고서 및 정부가 이미 시행 의지를 드러낸 것으로 보이는 권고사항들을 비판하였다. 일반적으로 노조들 간 의견 일치가 잘 이루어지지 않음에도 불구하고, 해당 사건의 경우 모든 단체가 즉각 의견을 모아 3월 22일 및 4월 25일, 5월 3일에 공동 행동을 취할 것이라고 예고하였다. 파업 예고에 이어 국무총리와의 만남이 성사되었는데, 당국과의 교섭을 통하여 중도단체를 포함하여 모든 성향의 노조 단체는 이미 개혁 법안이 사실상 작성 완료되었으며 협의의 여지는 거의 남아 있지 않다고 확신했다. 이후 노조는 SNCF의 모든 사업 활동을 마비시킬 목적으로 4월 초부터 6월 말까지 이어지는 일련의 파업 일정을 채택하였다.

이 글에서는 이러한 대립의 전개양상과 (현재 기준으로 잠정적인) 결과에 대해 논한 뒤, 유럽화 및 자유화 맥락 속에서 이루어지는 정부 철도교통 프로젝트의 핵심 항목들을 살펴보고자 한다.

■ 3개월 동안 36일간 파업 진행

노조는 2018년 4월과 6월 사이 3개월 중 근로일 5일 중 연속 2일 동안의 파업을 매주 반복하는 방식으로 행동에 나서기로 결정하였다. 이런 방식의 행동을 지휘한 것은 SNCF의 핵심 노조단체인 CGT였는데, 매주 며칠 근로하고 다시 파업을 재개하는 방식이 철도종사자(cheminot)들에게 설득력을 갖지 못해 파업 실행에 어려움이 있었다.

SNCF의 노조단체

SNCF는 노조의 활동이 매우 두드러지는 회사로, 노조조직률이 20% 정도로 높은 편이라고 여러 통계출처를 통해 알려져 있다. 한편 교통산업의 조직률은 18%에 달한다는 노동부 수치가 있다. 사내 종업원대표 선거(사업위원회 선거를 기준으로 함)에서 각각 10% 이상 득표한 소위 '대표노조'는 4개가 있는데, 최근 선거 기록(2015년 11월)을 보면 각 노조의 득표율은 다음과 같다: CGT 34.33%; Unsa 23.86%; Sud Rail 16.83%; CFDT 15.15%. 그 외에

도 Force ouvrière, CFTC, CFE-CGC라는 3개 노조가 더 있으나 이들은 사업위원회 선거에서 10% 미만의 득표율을 얻어 노조권리를 더 적게 누리며 교섭 참여권이 없다.²⁾

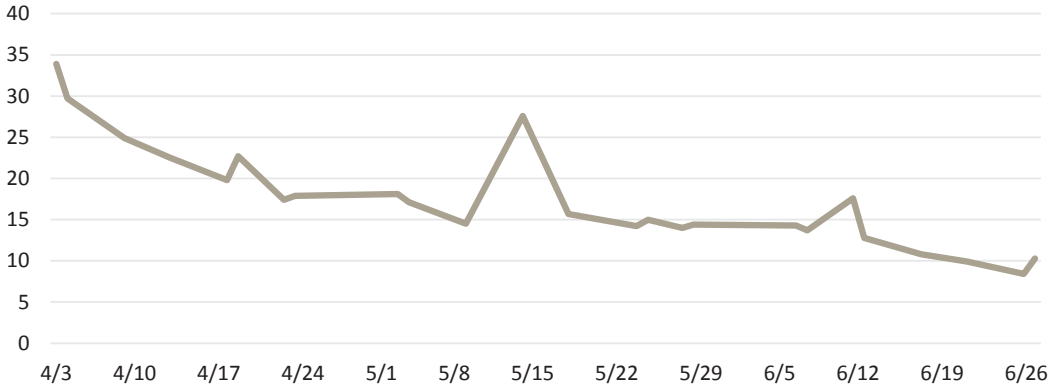
전통적으로 강력했던 노조인 CGT는 지속적으로 하향세를 보이고 있다: CGT의 득표율은 2006년 40.1%에서 2011년 37.3%로 하락하였다. Unsa는 주로 관리직을 대표하고 있고 철도공사 내에서 오랜 역사를 지니고 있다. Sud Rail은 SNCF에서 뿌리가 깊은 무정부주의 조합주의 전통으로 알려져 있으며, 1995년 대파업 이후 CFDT로부터 분리되어 나온 단체이다. CFDT는 1995년 및 CFDT연맹이 정부의 퇴직 관련 개혁을 지지한 2003년에 특히 심하게 분열되어 조합원 및 활동가들이 다수 이탈하였으나, 이후 십여 년 전에는 독립 노조였던 기관사 노조를 통합하면서부터 미세한 상승세를 나타내었다. 전통적으로 Unsa와 CFDT는 경영진과의 타협에 열린 태도를 보이는 '개혁주의' 노조로 분류되나, Unsa는 이번 파업에 적극 참가하였다. CFDT교통산별연맹(CFDT des transports) 또한 파업에 적극 참가하였으나 CFDT연맹 차원에서는 파업을 지지하지 않는다고 밝혔다.

SNCF 전체를 기준으로 파업 참가율은 초기에 30% 이상이었으나(첫 파업 참가 촉구가 이루어진 3월 22일 당시 36%, 4월 초에는 33%), 이어지는 36일간 참가율이 지속적으로 하락해 6월 말에는 10%까지 떨어졌다.

2) CGT Confédération générale du travail(일반 근로 연맹); CFDT Confédération française démocratique du travail(프랑스 민주 노동 연맹); FO Force ouvrière (노동자의 힘); Unsa Union nationale des syndicats autonomes(국가 자율 노조 연합); SUD-Rail Solidaire unitaire démocratique(단일 민주 연대); CFE-CGC Confédération française de l'encadrement - Confédération générale des cadres(프랑스 관리 연맹-일반 관리자 연맹); CFTC Confédération française des travailleurs chrétiens(프랑스 기독교 노동자 연맹). CGT, CFDT, FO, CFTC 및 CFE-CGC는 전국단위 대표자들을 갖추고 있다.

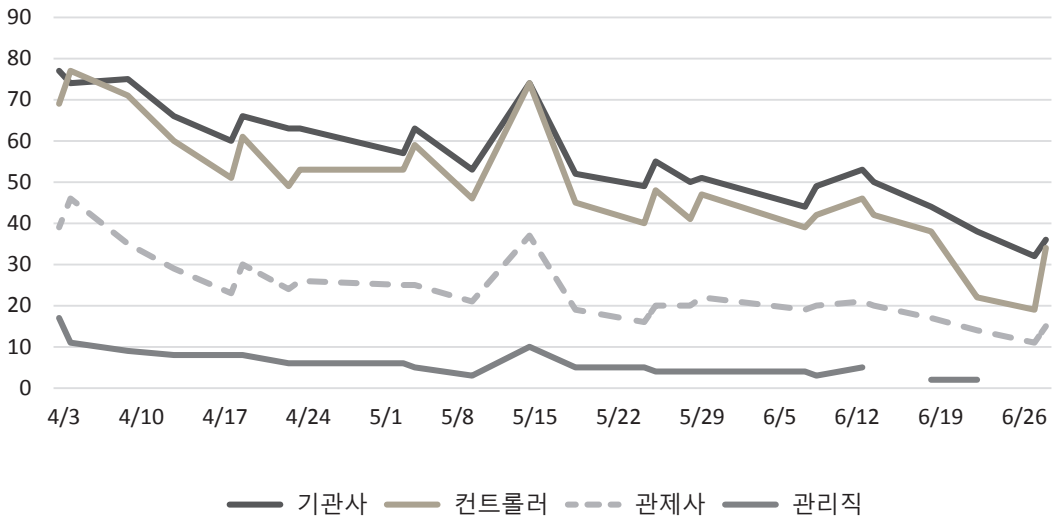
[그림 1] 철도공사(SNCF) 파업 참가율(전체 직원)

(단위 : %)



[그림 2] 철도공사(SNCF) 파업 참가율(4개 직종)

(단위 : %)



자료 : SNCF 발표 수치를 바탕으로 르몽드(Le Monde) 지에서 취합 및 발표한 정보. https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2018/06/01/sncf-sur-la-duree-la-greve-des-cheminots-est-l-une-des-plus-suivies-depuis-vingt-ans_5307987_4355770.html

본 파업은 특히 기관사와 컨트롤러를 포함하여 열차 운행 필수인력의 적극적 참여로부터 동력을 얻었다. 6월 말에 기관사와 컨트롤러의 40%가 여전히 파업 상태였던 것을 확인할 수 있다(그림 2 참조). 이번 행동은 지난 20년 동안 가장 강력했던 철도종사자 파업 중 하나이다.³⁾

해당 파업은 고속선(TGV), 지역선 및 파리지역 노선(Transilien, 일드프랑스 지역 열차)의 열차 운행을 크게 방해하였다. 운행 중단 외에도 사용자들에게 대립 원인을 알릴 목적으로 ‘철도종사자 없는 날’(5월 14일, 6월 12일)이 여러 역에서 기획되었다. 이러한 행사들은 평소 파업에 참가하지 않던 이들을 포함하여 대규모 참여를 이끌어냈다. 파업 행동에 대한 지지 의사를 표명하기 위해 노조 단체들은 전체 직원을 대상으로 한 일종의 일반투표(레퍼런덤)를 진행하였으나, 경영진은 그 정당성이 부재하다고 결정했다. 하지만 5월 14일에서 21일 사이에 기획된 해당 투표에 직원 9만 명이 참여하였으며(전체 직원의 약 3분의 2), 그중 95%가 개혁안이 ‘철도 시스템의 미래에 부정적 영향을 미치는 것’이라고 보았다. 여기서 단지 노조 단체만이 개혁안의 정당성에 의문을 제기한 것이 아니라는 점을 짚고 넘어가야 한다. 관리직, 특히 고위 임원 중 높은 비율 또한 해당 개혁안은 SNCF가 마주한 어려움을 해결해주지 못한다고 주장했다.

프랑스 국민들은 이와 같은 노사대립 상황을 관대하게 받아들이는 편이다. 이미 1995년에 교통(철도, 지하철)산업에서 대규모 대립 상황이 9주 가까이 지속된 적이 있으며, 당시에도 전체 열차운행 중단이 종종 이루어지기도 했다. 물론 기차로 출퇴근을 하는 근로자들이 파업을 열렬히 지지하지는 않았으나, 몇몇 시도에도 불구하고 파업 반대 움직임은 결국 이루어지지 않았고 국민 여론조사에 따르면 대다수가 파업을 이해 내지는 지지하는 것으로 밝혀졌다. 이번 2018년 대립상황의 경우 이보다는 대중의 동조 의식이 약하게 드러났지만, 봄에 36일이나 실질적 열차운행 중단을 경험하고도 파업에 대한 의견이 크게 엇갈렸다. 파업 일정이 사전에 예고되었기 때문에 상황에 대처하기 위한 집단적 움직임이 여럿 조직된 것으로 보인다.

6월 말, 대립 상황이 진전될 기미는 전혀 보이지 않았다. 법률명령을 주제로 열린 의회 토론에서는 노조가 우려하는 사항이 전혀 다루어지지 않았고, 해당 기간 내 이루어진 노조와의 교

3) Le Monde, 2018년 6월 28일.

섭 내용은 정부 결정에 거의 영향을 미치지 않았다. 한편으로는 SNCF 임직원 외에도 대중이 사태에 피로를 느끼기 시작했다. 파업의 효과에 대한 부정적 의견이 커짐에 따라, CGT와 Sud Rail의 파업 지속 노력에도 불구하고 Unsa와 CFDT의 주도로 예정일(6월 말)에 파업이 중단되었다. 이렇게 6월 14일 '신철도협약(nouveau pacte ferroviaire)' 개편안이 의결되며 철도 노조 파업의 패배를 알렸다. SNCF는 파업으로 인해 4억 유로의 손실이 발생했다고 추정하며, 일부 기타 추정치에서는 손실액이 그 2배나 되는 것으로 드러났다. 정부는 마치 파업 사태 이후 뒤숭숭한 국영철도 사내 분위기를 전혀 신경 쓰지 않는 것 같았다. 이렇게 SNCF는 회사 차원에서도 위기 상황에 처했고, 임직원도 제대로 대우받지 못한다고 느끼며 더 큰 어려움을 겪게 되었다.

■ 주요 이슈들

노조는 개혁안의 핵심 항목 중 세 가지에 특히 반기를 들었다. 첫째, 공공기관이었던 SNCF의 국가 공공자금 기반 주식회사로의 전환, 둘째, 2019년을 기점으로 철도시장 개방, 그리고 가장 상징적인 변화로 셋째, 신규 채용자에 대한 철도종사자 지위(statut des cheminots) 폐지이다. 개혁안은 이미 철도종사자 지위를 갖춘 기존 직원이 누리는 혜택은 보장해 주었음에도 철도종사자들은 그들의 직업적 정체성을 근본적으로 흔드는 변화를 받아들이지 않았다. 게다가 상황이 전개되는 방식도 쉽게 받아들여지지 않았다. 많은 철도 전문가들이 반대하는 결론을 내세운 사전 제출 보고서(스피네타 보고서), 협상의 여지가 전혀 없는 노조와의 '교섭', 그리고 공개 토론 거부와 사전에 이루어진 의회 검토까지, 마치 정부는 개혁안을 강제로 통과시키려는 것으로 보였다. 그리고 무엇보다도 철도종사자들은 SNCF의 재정 위기가 그들이 누리는 종신고용 지위 때문이라고 비판하는 듯한 정부의 태도에 크게 실망했다. 비록 정부에서 직접적으로 그러한 의견을 밝히지는 않았지만, 종신고용 지위 폐지가 앞으로 SNCF에 효율증대 효과를 가져올 수 있다는 메시지로 이를 암시했기 때문이다. 동시에 일부 언론에서는 직접적으로 SNCF 임직원의 '특권'에 초점을 맞춘 보도를 내보냈다. 물론 철도종사자 지위로부터 주어지는 혜택은 크지만(특히 조기퇴직 혜택), 이것이 경영진과 정부당국의 전략적

결정들에 기인한 적자 및 부채에 실제로 미치는 영향은 미미하다.

이번 대립 상황의 기저에는 당국의 의도적인 움직임이 깔려 있다고 볼 수 있다. 일부 여론에서는 1984년 광부 노조와의 대결에서 승리한 보수진영의 마거릿 대처 전 영국 총리를 언급한다. 당시 대처 영국 총리는 가장 강력한 광부 노조에 맞서 승리하면, 이후 기타 개혁을 위한 길이 열릴 수 있다고 보았다.⁴⁾

20년 전부터 정부 당국과 SNCF 노조가 대치하게 된 원인은 크게 세 가지로 나눌 수 있다. 첫째, 당국과 SNCF 경영진이 감당 불가능한 상태까지 불어나도록 내버려둔 회사 부채, 둘째, 유럽지역 철도 운영자들 간 ‘자유롭고 공정한’ 경쟁 도입을 목적으로 1991년 첫 지침들이 도입된 이후 유럽의 정치적 의지로 자리매김한 철도운영 자유경쟁체제 도입, 셋째, SNCF 내부 조직개편이다. 노조는 1997년부터 이루어진 일련의 개혁을 통해 이루어진 조직 세분화로 인해 서비스의 상호보완성이 약화되고 사업 활동에 지장이 발생했다고 비판했다.

본 대립상황의 배경을 이해하기 위해서는, 여러 당사자 또는 제3자에 의하면 이번 신규 개혁안으로 전혀 개선되지 않는 다음 장에서 제시하는 세 가지 항목을 명확히 이해할 필요가 있다.

■ 부채, 경쟁 도입, 내부 조직개편

SNCF는 1937년 파산 절차를 밟고 있던 여러 사기업의 합병으로 탄생했다. 이후 SNCF는 매년 정부보조금을 받았으며, 이는 요금, 노동자 권리(국영화 이전에도 존재함), 국토정비 목적의 정부투자 등 정부에서 정한 제약사항들에 대한 보상 차원의 지원이었다. 프랑스는 넓은 국토에 인구가 산재하고 있는 나라이다. 프랑스에서는 인구의 도시집중이 인접국(독일, 영국)에 비해 느리고 약하게 진행되기 때문에, 국토 개발 및 교통망 확충 차원에서 철도는 언제나 큰 중요성을 가졌다.

4) Joël Decaillon, “Réformes du rail: des préconisations qui oublie les vrais enjeux”, *Alternatives économiques*, 2018.3.1, <https://www.alternatives-economiques.fr/reforme-rail-preconisations-oublie-vrais-enjeux/00083533>

SNCF는 전통적으로 프랑스 국민들에게 공공서비스 사업자 및 지역 간 사회적 연결고리로서의 강한 상징성을 가졌다. 하지만 최근 SNCF에서 소위 수익성이 적은 노선을 여럿 폐지하고 민간기업과 비슷한 업무방식을 도입한 뒤 이러한 인식은 변하기 시작했다.

1974년 프랑스 정부는 두 가지 중요한 결정을 내렸다. 첫째는 SNCF가 민간 금융시장으로부터 자금을 차용하여 자체적으로 부채를 상환하도록 한 결정이다. 둘째는 고속선(TGV) 건설 결정으로, 그 비용이 상당했던 데 반해 중앙 및 지방당국의 자금 출자비율은 평균 최대 10%에 그쳤다. 이렇게 국가 당국은 대규모 투자를 강제하는 동시에 출자비율을 낮춰 결국 SNCF가 부채 비용을 책임지도록 하였다. 따라서 1990년대 초반, 고속철도망 확충 가속화와 이자율의 빠른 상승으로 인해 부채 금액은 빠르게 불어나기 시작했으며 SNCF는 여타 유럽 철도회사 대다수와 같은 상황에 놓이게 되었다.

1990년대 다수의 좌파 및 우파 정권뿐 아니라 국영철도 경영진마저 이러한 부채 문제를 미루는 데 그쳤다. 당국은 부채 상황을 책임지길 거부하면서도(그 당시 벨기에 및 독일 정부에서도 비슷한 방식을 취했다), 경제논리에 항상 부합하는 것은 아니었던 고속철도에 막대한 투자를 지속하기로 결정했다.

다음으로 자유경쟁체제 진입이다. 1991년 채택된 유럽지침(n°91/440)은 유럽연합 회원국들에 여러 원칙을 준수할 것을 요구했으며, 그중 특히 두 가지 원칙이 중요하게 대두되었다. 첫째, 시설관리와 운영관리를 회계적으로 상하분리하는 것이었다. 이는 철도망의 물리적 시설에 대한 관리를 열차 운행과 관련된 사업과 분리하는 것을 의미했다. 그 목적은 철도 운행 관리 부문에서 경쟁체제를 도입하는 것과 동시에 철도기반시설의 유지보수, 투자 및 기술관리는 공공독점으로 남기는 것이었다. 둘째, 민간기업과 대등한 지위에서의 경쟁이 가능하도록 지침은 철도회사의 부채청산을 권고했다. 즉 철도회사 부채를 각 회원국 정부가 공공부채로 떠안고 이후에는 철도회사가 시장에서 민간기업처럼 사업을 진행해야 한다는 것이다.

1997년 SNCF는 개혁을 통해 회사를 분리하였다. 교통부 산하 공공기관인 RFF(철도시설공단)가 창설되어 철도시설망(선로, 역 플랫폼, 신호)과 관련된 모든 사항을 관리하게 되었고, SNCF는 운영(철도 운행) 관리를 맡는 동시에 RFF 철도망의 유지보수를 담당하는 운영사가 되었다.

유럽연합이 요구한 회계분리는 요식적 분리로 변형되어 이루어졌다. 수년 뒤부터 기존 국

철의 분리로 인해 비효율적 관료체계가 구축되었다. RFF는 SNCF에 요구하는 철도 사용료를 갈수록 높게 책정하여 재정을 충당했고, RFF의 철도시설 유지보수를 담당하기로 했던 SNCF는 유지보수 개입을 대가로 더 높은 비용을 요구하면서도 비용 절감을 위해 인력규모를 줄였다. 즉 대립과 모순만 커져가는 경쟁이 시작된 것이다. 결국 SNCF는 1997년부터 2014년까지 RFF에 471억 8천 유로의 사용료를 지급하였으며, 이는 1997년 RFF가 인수한 채무(204억 6천 유로)를 훨씬 웃도는 것이었다.⁵⁾

분리된 두 회사가 부채를 나누어 떠안았음에도 불구하고(RFF가 75%), 부채는 끊임없이 증가했다. 아무리 회계분리가 유럽위원회의 권고사항이었을지라도, 이렇게 단순 회계분리만 진행하는 변화를 택한 경우는 유럽에서 SNCF가 유일했다.

2008년 유럽 회계감사원은 1997년 개혁의 효과를 매우 부정적으로 바라보는 보고서를 제출했다. SNCF의 부채로 인한 금융비용이 현대화 가능성을 배제해야 할 정도의 감당하기 어려운 부담으로 증가했다. 고속선 도입으로 여객운송 교통이 2008년까지 지속적으로 성장했음에도 불구하고 가격결정정책은 유명무실해졌다. 회계감사원은 분리된 사업 특성상 서로 다른 방향으로 이익을 추구하는 RFF와 SNCF 간의 지속적 대립을 지적했다. 지역선은 광역지방 자치단체 레지옹(Région, 행정구역단위)의 관리하에 놓였고 철도화물 분야는 시장개방 이후 투자부족으로 완전히 붕괴되었다. 충격적 진단에도 불구하고 SNCF는 적자를 메우고 부채 상환에 기여하기 위해 노력했다. 이윤의 대부분이 금융비용으로 들어가는 상황에서 상황은 악화될 수밖에 없었고, 결국 2014년 RFF와 SNCF 간 갈등을 해소하기 위해 새로운 자금운용 방식이 도입되었다. 하지만 2014년 개혁도 1997년 개혁의 결과물인 철도 상하분리를 문제 삼지 않았다. 그저 ‘머리’ 역할을 하는 회사를 설립하고 두 회사를 통합시켜 일관성을 꾀할 수 있도록 했지만, 사실 분리된 두 회사가 일관성 있게 운영될 여건은 갖춰지지 않았다. 2018년 개혁을 정당화하기 위해 2014년 개혁이 실패했다는 진단이 다시 한번 내려지게 되지만, 그럼에도 불구하고 상황은 전혀 개선되지 않았다.

마지막으로, RFF와 SNCF 각 회사의 내부 조직개편이 이루어졌다. 각 회사가 여러 조직으로

5) Philippe Mühlstein, “La dette de la SNCF, un épouvantail et un prétexte”, 2018년 3월, <http://pinguet.free.fr/muhlstein318d.pdf>

분리 및 재조직되는 분사화가 이루어졌는데, 각각의 생산유닛에서 개별적으로 사업을 진행하도록 하면서 계약관계를 통해 서로 맺어지게 한 것이었다. 아웃소싱 비율도 높아졌다. 2015년 TGV 시험운행 당시 발생한 사고와 관련해 조사가 이루어졌을 때 높아진 아웃소싱 비율에 대해 문제제기가 이루어졌으나, 2017년 국제철도전문가위원회 보고서에서는 내부 조직개편을 문제 삼기보다는 철도사업의 종합적 비전 부족(시스템 중심 접근)에 초점을 맞췄다.⁶⁾

■ 또 다른 개혁일 뿐, 마지막 개혁은 아니다

2014년과 마찬가지로 2018년에도 상황을 야기한 구조적 요인들은 그대로 남아 있다. 특히 470억 유로에 달하는 부채가 여전히 골치 아픈 문제다. 이렇게 극명한 모순에 직면한 정부는 결국 해당 주제를 수면 위로 끌어올렸다. 2018년 5월 노조 파업이 절정에 달했을 때, 정부는 노조에 많은 채무를 탕감하는 조건으로 개혁을 수용할 것을 제안하는 방식으로 SNCF의 부채를 협상에 활용하고자 했다. 하지만 노조는 부채 문제가 적절한 때에 해결책을 제시하지 않은 당사자들의 문제이기 때문에 노조와 경영진과의 협상에서 고려될 요소가 아니라고 못박으며 제안을 거절했다. 따라서 5월 25일 정부는 부채 중 350억 유로, 즉 2020년에 250억 유로 그리고 2022년에 100억 유로를 국가가 인수할 것이라고 일방적으로 선언했다. 이러한 조치는 SNCF의 주식회사 전환을 위해 필수적인 것이었다. 주식회사로 전환된 SNCF는 그 부채액 때문에 국가 지원 없이는 바로 파산 절차를 밟을 수밖에 없기 때문이다.

또한 노조는 계속해서 회사의 내부 조직분리를 비판하지만 이 부분에 있어서도 개혁안에는 전혀 해답이 제시되지 않았다. 2014년 개혁 이후에도 시설과 운행 관리 분리는 지속되었으며, 이번 조직개편에서도 문제시되지 않았다. 2000년부터 현재까지 이어진 조직 분사화로 인해 유연성이 떨어지고 거래비용이 크게 증가했으나 이런 점은 2018년 6월 채택된 개혁안에

6) “A la reconquête de la robustesse des services ferroviaires”, SNCF réseaux와 SNCF-Mobilités의 요청하여 국제전문가위원회(International Committee of Experts)가 작성한 보고서, 2017.7.7, http://medias.sncf.com/sncfcom/open-data/rapport-securite/20170713_A-la-reconquete-de-la-robustesse-des-services-ferroviaires.pdf

서는 전혀 언급되지 않았다. 철도산업 전반에서 외주나 하청의 형태로 진행되는 분사화에 대해서는 노조에서도 가장 큰 문제로 여기고 있으나 현 개혁안에서는 검토 대상에 포함되지 않았다.

노사 대립 과정에서 대중에 제대로 알려지지 않은 기타 문제들도 미해결 상태로 남아 있다. 오래전부터 노조는 계속 노후화되는 기반시설에 대한 품질 유지보수 문제를 거론했다. 투자 부족과 회사 내부조직 분리에서 비롯된 취약성이 수많은 사건, 고장, 사고 발생으로 드러났다. 열차 지연이 계속되고, 승객들은 정보에서 소외되고, 프랑스 철도의 정시성에 대한 철도종사자들의 자부심은 이미 머나먼 과거의 추억이 된 지 오래다. 현장 유지보수 인력은 보안 수준을 낮춰 열차를 일단 운행시켜야 한다는 압력을 받고 있다. 한때 SNCF 모두가 공유하는 자산이었던 안전 중시 문화는 수익성 추구라는 경영논리에 자리를 내어 주었다. 2018년 6월 프랑스 의회의 의결을 통해 채택된 개혁안에는 이러한 일련의 사안에 대한 구체적인 답변은 거의 담겨 있지 않다. 따라서 이번 개혁이 프랑스 철도산업에 있어 마지막 개혁이 될 가능성은 희박하다.

이번 파업은 노조의 실패로 끝이 났다. 대중은 노조가 공익 차원에서 SNCF를 수호하려고 한다는 주장에 설득되지 않았기 때문이다. 노조가 개혁안에 반기를 들며 대중이 '특권'이라고 인식하는 철도종사자 지위 수호에 초점을 맞추었기 때문에, 대중은 그들이 공익을 목적으로 방어선을 구축하는 것이 아니라 단순히 특권을 지켜내려 한다고 생각했다. 이제 철도종사자들은 기존 철도종사자 복무규정⁷⁾을 대체할 새로운 계약조건인 철도단체협약 협상에 집중하기 시작했으며, 이 또한 복잡한 사안이기 때문에 철도교통 분야에서 다시금 노조 행동이 시작되는 계기가 될 가능성이 있다. **KLI**

7) 편집자 주: SNCF는 별도의 복무 규정이 있는 공기업으로 원래 이 복무규정은 법령으로 정해지나, 이번 SNCF 개혁에서 단체협약으로 대체된다.