

프랑스 사회·정치적 차원에서의 에너지 전환

Marc-Antoine Eyl-Mazzega (프랑스국제관계연구소(IFRI) 에너지기후센터 소장)

■ 머리말 : 전 부문의 탈탄소 가속화

프랑스는 2050년까지 탄소중립을 달성하기 위해 2019년 온실가스 배출을 이산화탄소 환산량¹⁾ 기준으로 4억 4,100만 톤 감축해야 한다. 지난 30년간 프랑스의 온실가스 배출이 20% 감축에 그쳤다는 사실을 고려할 때 이는 벅찬 과제이며, 목표를 달성하기 위해 해결해야 할 현안이 산재해 있다. 우선 재생에너지 비중을 확대하고 원전 비중을 낮추는 방향으로(약 75% → 50%) 전력생산체계를 재편하는 동시에 공급 안정성을 확보하고, 제조업(총 온실가스 배출의 18%)의 탈탄소화를 추진하는 한편 경쟁력 유지 방안을 마련해야 한다. 또한 농업(온실가스 배출의 19.6%)과 주거부문(온실가스 배출의 18%)의 탈탄소화 및 순일자리 창출 외에도, 어느 누구도 소외되지 않는 공정하고 정의로운 전환을 달성해야 한다. 이러한 구조적 전환을 위해서는 사회·민주적 지지 확보가 매우 중요하며, 전환에 소요되는 재원을 국가와 최종 소비자가 분담하는 문제 역시 고민해야 할 사안이다. 현재 프랑스 정부가 지원하는 저탄소 기술 보조금은 연간 80억 유로 수준으로, 300억 유로에 달하는 독일에 비하면 매우 낮은 수준이다.

사회정책을 제외한 모든 측면에서, 유럽, 국가, 지방 및 지역 단위에서 규정·조율할 필요가 있는 프랑스의 에너지 전환은 유럽 그린딜의 틀 안에서 진행된다. 2021년 6월 말에 채택된 「유

1) 역자 주 : 이산화탄소 환산량(CO₂ equivalent)이란 온실가스 배출량을 대표 온실가스인 이산화탄소로 환산한 것으로, 각 온실가스 배출량에 지구온난화지수(GWP)를 곱한 값을 누계하여 구한다.

렵기후법」은 2030년까지 1990년 대비 온실가스 배출 55% 감소, 2050년까지 탄소중립(순배출량 제로) 달성을 목표로 한다. 2021년 7월 14일에 EU 집행위원회는 2030년까지 55% 감축을 목표로 포괄적 전략 및 입법을 제안한 “Fit for 55” 패키지를 발표했다. 이 패키지는 재생에너지, 에너지 효율, 에너지 조세, 운송부문 등에 초점을 두고 있으며, 목표를 구체적인 행동으로 옮기기 위해 세계적으로 유례없는 수준의 포괄적인 제안을 담고 있다. 탈탄소화 과정을 지원하게 될 디지털 전환 역시 나름의 도전과제를 제기한다. 사물인터넷, 인공지능, 로봇화 등은 노동 수요의 대대적인 감소를 초래하며 고도의 숙련도를 갖춘 전문인력을 요구하기 때문이다.

■ 사회경제 생태계의 약화

1970년 이후 프랑스의 GDP 대비 제조업 비중은 절반으로 감소했으며 관련 일자리 500만 개가 사라졌다. 제조업의 쇠퇴는 일부 정치·사회 집단 내 세계화의 혜택을 둘러싼 회의론 및 비판론과 함께 나타났는데, 2000년대의 위기에 타격을 받은 지역에서 상징성이 큰 공장들이 문을 닫는 사태가 발생하면서 특히 두드러졌다. 탈세계화와 탈성장, 보호주의로의 회귀를 지지하는 세력이 여전히 정치 스펙트럼의 상당 부분을 차지하고 있지만 프렉시트(Frexit)를 주창하는 정당은 사라졌다.

현재 제조업은 전체 GDP의 11%를 차지하며 2019년 기준 총 고용인원 2,720만 명 중 11%가 제조업에 고용되어 있다(독일과 이탈리아는 GDP의 20% 이상). 실업률은 2010년 10% 수준에서 8%로 감소해 팬데믹 상황에도 불구하고 안정적 수준을 유지하고 있다. 프랑스의 인구는 탄탄한 성장세를 보여주는데, 몇몇 부문의 경우 이주노동자가 인력수요를 채우고 있다. 프랑스의 노동시장은 50세 이상의 재취업 문제가 큰 과제이지만, 고령화와 연금 문제, 노동력 부족 등이 심각한 문제로 대두되고 있는 독일이나 이탈리아와 비교하면 양호한 편이다.

프랑스 대선은 2022년 4월로 예정되어 있다. 현재 전개 중인 정치적 논의는 포퓰리즘 성향을 띠고 있으며, 전력 믹스 중 재생에너지 또는 원전 비중 확대와 풍력발전의 전면적 금지(해상 풍력을 포함한 풍력발전에 대한 사회적 반대 분위기 확산) 여부에 초점을 두고 있다. 안타깝게도 이 쟁점들은 실질적으로 중요한 사안과는 동떨어져 있으며 독일의 상황과도 대조된

<표 1> 프랑스 경제 부문별 전일제 환산(FTE) 직접 일자리 수(2009년, 2019년)

(단위: 개)

	원자력	자동차	석유화학	철강	조선	에너지 효율	재생에너지
2009년	117,000	257,000	180,000	44,000	19,500	179,680	55,000
2019년	125,000	210,000	220,000	37,000	27,000	211,350	65,000

자료: 프랑스 원자력학회(SFEN, www.sfen.org), 프랑스 환경에너지관리청(ADEME, www.ademe.fr), 프랑스 자동차산업플랫폼(PFA, <https://pfa-auto.fr>), 국가산업위원회(CNI, www.conseil-national-industrie.gouv.fr), 프랑스 생태전환연대부(MTES, www.ecologie.gouv.fr)의 자료를 필자가 정리.

다. 독일은 9월 총선을 앞두고 탈탄소화 과정에서 제조업의 경쟁력을 어떻게 유지할 것인가가 주요 캠페인 이슈로 논의되고 있다.

현재 프랑스가 직면한 근본적 도전과제는 전반적인 교육수준을 제고하여 미래의 필요를 충족하며, 실직자에게 새로운 기술을 가르치고, 디젤차 금지 등 에너지 전환에 따른 일자리 손실이 일자리 창출을 초과하지 않도록 하며 계속해서 변화에 적응할 수 있는 기술교육을 지원하는 것이다.

전례 없는 규모와 속도로 기술과 혁신이 구현되는 시대에 뒤쳐진 산업은 급속도로 쇠퇴하고 사라지기도 하는데, 급변하는 환경에 적절히 또는 빠르게 적응하지 못하는 노동력, 일자리와 숙련의 지리적 재배치 문제가 리스크로 작용할 수 있다. 한 지역의 쇠퇴 산업 종사자가 해고를 당하면 그 지역에서 다른 일자리를 찾기 어려운 반면, 기술 혁신이 활발한 지역에서는 노동력 부족 현상이 발생할 수 있기 때문이다. 따라서 일자리 기반이 불안정한 지역을 되살리기 위해 저탄소 산업을 이전시키고 일자리와 이동에 관한 전국적인 정보를 조직화할 필요가 있다.

탄소세 미도입 국가와의 부당한 글로벌 경쟁에 노출되거나 변화에 빠르게 적응하지 못한 산업의 노동자는 종사 업종이 쇠퇴할 위험에 처하고 있다. 한편 시민들은 전기세 인상, 에너지 효율 투자비용, 유가 등 연료비 상승, 전기차 구매비용(내연기관차와 함께 가격 상승 예상), 항공료 인상 등 에너지 전환 및 탄소세 증가에 따른 경제적 부담에 직면하게 된다. 또한 장기적으로는 코로나19로 인한 공공부채를 상환해야 하는 문제가 있다.

노란조끼 운동은 한 정책이 각 계층에 어떤 영향을 미칠지 제대로 예측하지 못했을 때 발생할 수 있는 위험을 실제로 보여준 사례이다. 휘발유에 대한 유류세 인상, 미흡한 재분배 정책, 대국민 소통 부족 등이 도화선이 되었지만, 대중교통이 미비한 도시 외곽지역의 1인 가구에

우호적이었던 과거 정책이 부메랑이 되어 돌아온 측면도 있다.²⁾ 동시에 기후변화는 빈곤층에 가장 큰 타격을 줄 것이며 난방 및 전기 요금 인상이 불가피하다. 사회적 차원의 관리는 올바른 정책의 우선순위 설정과 균형잡기를 요구한다.

정부는 에너지 전환이 모든 시민의 웰빙을 개선하고 많은 일자리를 창출할 것이라고 약속한다. 하지만 관련 결과를 양적으로 측정하는 것은 상당히 어려운 일이다. EU 집행위원회의 그린딜은 수백만 개의 일자리 창출을 목표로 하며, 프랑스 환경에너지관리청(ADEME)은 에너지 전환과 관련하여 2030년까지 최대 33만 개, 2050년까지 최대 90만 개의 일자리를 창출할 것으로 추산한다. 프랑스 정부는 수소전략을 발표하며 최대 5만 개의 일자리 창출 전망을 제시했다. 각국 정부가 전망하는 일자리 수치는 대체로 불확실한 예측에 지나지 않으며 정부 역시 이를 모르는 바는 아니다. 프랑스 정부가 다른 유럽 국가와 마찬가지로 저탄소 기술 부문에서 리더십을 구축해 현지생산 및 일자리 창출 수단을 확보하고자 하는 이유도 여기에 있다.

프랑스 정부는 에너지 전환이라는 구조적 과제가 사회적 합의와 시민의 직접적인 참여를 필요로 한다는 것을 인식하고 가속화 방안을 논의하기 위한 기후시민협의회(Convention Citoyenne pour le Climat : CCC)를 조직했다. 인구 대표성을 반영하여 무작위 추첨으로 선발된 시민의원들은 1년여 동안 150개에 달하는 제안을 발의했다. 하지만 시민협의회의 주요 제안 대부분은 정책입안 과정에서 희석 또는 폐기되었고, 단거리 항공편(기차로 2시간 30분 이내 거리) 운항을 금지하고 대체 기차 노선을 개발하는 등의 일부 제안이 채택되었다. 노란 조끼 운동은 에너지 전환 정책이 특정 계층을 소외시키고 제도적·민주적 과장을 수반하는 대대적인 사회적 반발을 초래할 수 있다는 사실을 보여주는 상징적인 사건이었다.

이러한 경험에도 불구하고 프랑스는 주요 공해 유발자에 대한 과세 강화와 취약계층 지원 확대 등 포용적·재분배적 에너지 전환 정책을 마련하는 새로운 모델을 수립하지 못했다. 그럼에도 공정한 에너지 전환에 긍정적인 영향을 미칠 수 있는 두 가지 정책을 언급하자면, 첫째로 에너지 수표 정책이 있다. 국가가 연간 200유로를 지급하여 저소득 가구가 에너지 사용료를 납부하고 상승하는 에너지 비용에 대응하도록 지원하는 것이다. 그러나 에너지 수표는

2) 편집자 주: 대중교통이 발달하지 않은 지역일수록 유류세 인상의 영향을 크게 받으며, 도시 외곽지역에 거주하는 노동자는 출퇴근 시 자동차를 이용하는 경우가 많아 이러한 지역에 거주하는 사람들이 노란조끼 운동에 참여하는 요인이 되기도 했다.

연료 탄소세 증가에 대한 지원을 포함하지 않는다. 둘째로 저탄소차 협력금 제도인 “탄소 요율” 제도가 있다. 이는 신차, 중고차 여부와 관계없이 탄소 배출량이 많은 차량에는 높은 세금을 부과하고 배출량이 적은 차량에는 국가보조금을 지급하는 제도이다.

시민협의회를 통한 논의 과정에서 일부 제안은 논쟁의 여지가 매우 크고 언론과 정책적 관심이 지대한 반면 그것들이 기후변화에 미치는 실질적인 영향은 미미하다는 사실을 알 수 있었다. 이는 시민협의회와 같은 시도의 효과가 제한적임을 보여준다.

■ 에너지 전환 선도

프랑스의 경제회복 패키지(총 1천억 유로 규모, 그중 400억 유로는 EU 집행위원회 녹색채권에서 지급)는 에너지 및 디지털 전환에 초점을 두고 있다. 에너지 전환 부문에 350억 유로가 할당되어 있지만 필요한 수준에 못 미친다는 비판을 받고 있기 때문에, 실제 지출과 다른 유럽 국가의 정책에 따라 증가할 가능성이 있다. 프랑스 정부가 추진하는 에너지 전환의 주요 목표는 다음과 같다.

- 2030년까지 6기가와트 수전해 설비³⁾ 구축(재생에너지 또는 원자력 기반)
- 기존 원전 수명 연장 및 신규 원전 건설(소형 및 대형 원자로)
- 건물의 온실가스 배출 감축을 위한 개·보수 등(Renovation Wave)을 통해 일자리 창출(현재 전체 고용 중 건설부문 비중:6.7%)⁴⁾
- 주거난방 탈탄소화를 위한 전력화, 신축 건물의 가스보일러 설치 금지, 히트펌프⁵⁾ 설치

3) 편집자 주: 수소생산방식 중 하나로, 재생에너지 전기를 이용해 물에서 수소를 생산하며 생산과정에서 온실가스가 배출되지 않는다. 현재는 천연가스 개질 방식으로 생산되는 수소가 가장 많은데, 화석연료를 이용하는 생산과정에서 이산화탄소가 발생한다. 이러한 점에서 수전해 설비로 생산되는 수소를 그린수소라고 한다.

4) 이를 위해 투자를 결정하고 보조금 수령 절차를 간소화하며, 신축과는 성격이 다른 개·보수를 위해 숙련된 인력이 필요하다. 기존 건물 중 상당수는 개·보수 비용보다 가치가 낮으며 정부의 지원책은 복잡하고, 건물주에게는 투자 동기가 부족한 상황이다.

5) 편집자 주: 냉매의 발열이나 응축열을 이용해 저온의 열원을 고온으로 전달하거나 고온의 열원을 저온으로 전달하는 냉난방 장치이다. 히트펌프는 다른 가열수단에 비해 복잡하고 비싼 가격 등이 단점이

및 화석연료 보일러 제거(노후 주택의 경우 히트펌프 설치가 쉽지 않아 난항 예상)

- 농업인 대상 바이오 메탄 생산 지원(높은 보조금 비용 소요)
- 일회용 플라스틱 사용 금지 등 순환경제 촉진
- 생물다양성 및 탄소흡수원⁶⁾ 증진
- 승객 및 화물용 철도 수송 지원
- 전기차 또는 하이브리드차 구입 보조금 확대 및 충전 인프라 확충

프랑스는 전략적 자율성을 주창하는 유럽 국가 중 하나이다. 저탄소 기술 분야를 비롯한 산업부문에 많은 과장을 미칠 수 있는 전략적 자율성 개념은 국가 차원의 가치사슬 관리, 정책 및 기술 선택에 대한 국가 차원의 결정 및 이행, 기술 혁신 선도 역량 등을 포함한다. 개방경제에서 전략적 자율성을 실현하기 위해서는 가치사슬 복원력을 강화하고 장비 도입 및 입찰 과정에서 환경·사회·탄소발자국에 대한 엄격한 기준을 적용해야 하며, 그에 따라 제조업의 에너지 전환 속도는 더욱 빨라질 것이다. 전략적 자율성은 고비용 투자를 하지 않으려는 국가나 경쟁력은 높지만 오염을 초래하는 상품으로부터 국내 제조업을 보호하는 것 역시 목표로 한다. 또한 프랑스의 저탄소 전력 생산, 잘 갖춰진 인프라 네트워크 및 숙련된 노동력을 활용하기 위해 소비지 가까이로 가치사슬을 현지화하는 것을 장려할 수 있다.

에너지 전환 관련 우선순위 부문 및 산업으로는 자동차, 항공기, 해상 운송, 태양력, 풍력, 원자력, 에너지 저장, 건물 에너지 효율, 히트펌프, 탄소 포집 및 저장, 수소, 디지털 시스템 등이 있다. 에너지 전환에 대응하기 위해 프랑스 국가산업협의회(Conseil National de l'Industrie : CNI)의 지원하에 모든 전략적 산업부문에서 민관 이해관계자가 참여하는 18개의 전략산업위원회(Comités Stratégiques de Filière : CSF)가 구성되었다. 국가산업협의회는 각 산업부문의 입지 강화를 위한 과제와 기회를 논의하고 전략 및 공동 조치를 규정하지만, 여기에는 한계와 불확실성이 뒤따른다. 예를 들어 수소 가치사슬 구축 과정에서 설비 중 일부

지만 투입에너지 대비 3~4배의 열에너지를 생산할 수 있고 온실가스 저감 잠재력이 크며, 열에너지의 전기화를 가장 잘 반영하는 기술로 각광받고 있다.

- 6) 편집자 주 : 자연적 혹은 인위적으로 대기 중의 이산화탄소를 저장하는 것을 의미한다. 특히 생태계의 기능을 활용하는 탄소흡수 방식 중 갯벌이나 잘피, 염생식물 등 해양생태계가 흡수하는 탄소를 블루카본이라 하고, 광합성을 통해 제거되거나 산림 및 토양에 흡수되는 탄소를 그린카본이라고 한다.

는 이미 다른 유럽 국가나 중국에서 수입되고 있는데, 궁극적으로 비용 감소를 구실로 가치사슬의 일부를 수입에 의존하게 될 가능성이 있다.

■ 자동차산업

독일이나 폴란드와 달리 프랑스에서는 석탄 관련 일자리가 거의 사라지고 없다. 탄광 운영은 모두 중단되었으며 남은 석탄발전소 네 곳은 수년 내 폐쇄되고 관련 종사자에게는 여러 조치가 적용될 예정이다. 현재 가장 시급한 과제에 직면한 부문은 자동차산업이다. 프랑스와 유럽의 자동차산업은 더 낮은 생산단가를 제시하는 생산시설이 곳곳에 등장하면서 가치사슬이 넓게 분산되었기 때문에 여러 차례의 구조조정과 전략적 파트너십을 거쳐왔다.

프랑스에서는 지난 15년간 자동차부문 일자리 10만 개가 사라졌으며 경쟁우위에 있는 디젤차는 수년 내 금지될 예정이다(EU 집행위원회의 최근 제안에 따르면 2035년 금지 예정이며 일부 도시는 조기 시행 예정). 현재 프랑스의 연간 자동차 생산량은 220만 대, 엔진 생산량은 310만 개이다. 전기차 생산에 요구되는 맨아워(man-hours)⁷⁾는 디젤차보다 60%, 휘발유차보다 40% 더 적다. 프랑스 철강산업관측소는 운송부문의 탈탄소화에 따라 향후 10년 이내에 10만 개의 일자리가 사라질 위험에 처한 것으로 추산했다. 특히 지속적인 수익 감소와 코로나19 및 반도체 위기로 인해 임시직과 하청 노동자가 가장 큰 타격을 입게 될 것이다. 내연기관차 부품 공급업체 역시 큰 피해가 예상되는데, 프랑스 내 1만 3,500개의 일자리 중 5천 개가 사라질 수 있다는 전망이 있다. 하지만 모든 장비공급부문이 위기를 맞고 있는 것은 아니다. 전기차는 상대적으로 무게가 더 많이 나가기 때문에 타이어 교체 주기가 더 짧으며, 트럭과 수송용 차량에 사용되는 연료전지(현 단계에서 승용차는 미포함) 역시 발전 가능성이 큰 분야이다. 이에 따라 타이어와 연료전지 생산부문은 다가오는 변화를 예측하고 최대한의 이익을 얻기 위해 준비하고 있다.

프랑스 정부는 자동차산업의 팬데믹 극복을 지원하기 위해 저금리 대출을 제공하고 있으

7) 편집자 주: 노동자 1명이 1시간에 생산할 수 있는 양.

며, 프랑스 내 대규모 배터리 공장과 전기차 조립 라인 유치를 위해 노력하고 있다. 하지만 독일에 비해 자동차 제조업체 간의 전략이 상이하고 생산 규모가 상대적으로 작기 때문에 대규모 공장 유치 실적이 저조하다. 또한 공장 유치를 통해 수천 개의 일자리를 창출할 수 있지만 기존 일자리에 비해 적은 수이며 더 높은 숙련도를 요구한다. 더욱이 자동차 제조업체에 대한 재정 지원 조건에 국내 생산과 일자리 유치를 포함하지 않았다는 비판이 제기되고 있다. 프랑스의 자동차 제조업체는 자동차 한 대당 평균 생산단가가 몇 백 유로 더 낮은 루마니아, 터키, 모로코 등에 가치사슬을 구축하는 경향이 있다. 따라서 배터리 공장과 전기차 조립 라인이 국내에 자리 잡도록 조건을 둘 필요가 있다. 이때 환경기준이 중요한데, 상당수가 EU 차원에서 결정되었지만 공공조달 등을 통해 영향력을 발휘할 여지가 있다. 또한 전기차 충전 인프라의 구축 가속화 및 유연한 운영을 지원해야 한다.

자동차 제조업체들이 주요 금속 및 광물의 공급 관리 개선, 재활용 등 전체적인 생산과정을 관리할 준비를 하고 있다는 점에도 주목할 필요가 있다. 또한 수천 개의 일자리 창출에 기여한 전기자전거와 함께 기존 차량에 신기술을 접목하는 개조 부문 역시 확장 가능성이 큰 사업이다. 한편 독일 최대의 자동차 제조사 중 일부가 전기차로의 전면적 전환을 준비하고 있는 상황과는 대조적으로 프랑스 정부는 불가피한 미래 변화에 직면한 자동차산업을 보호하기 위해 하이브리드 자동차의 조기 판매 금지를 보류하고 있다.

최근 프랑스 노조들이 에너지 전환 과정에 함께 나서 방향 설정에 적극적인 역할을 하기 시작했다는 점은 흥미로운 변화로 볼 수 있다. 지난 20년간 프랑스 노조의 역할은 줄어들었지만 최근 일부 진보 노조가 여러 이해관계자와 손잡고 전환 대응 방안에 관한 건설적 대화와 전략 마련에 착수했다. 아직까지는 주로 연금개혁이 다뤄지고 있지만 장기적인 전략 계획 수립의 필요성이 진지하게 논의되고 있다. 프랑스민주노동연맹(CFDT)은 2050로드맵을 포함한 자동차산업의 성공적인 전환 요건에 관한 보고서⁸⁾를 발표했다. 이 보고서는 불가피한 변화를 인지하고 방어적 자세보다는 긴밀한 노사정의 조율과 협력을 통해 기회를 발굴·포착해야 한다고 지적한다. 이는 경영진이 주주의 이해를 위해 모든 것을 결정하는 기업문화를 바꾸

8) CFDT and Fondation Nicolas Hulot(2021), "Automobile : comment relever le défi d'une transition juste?", <https://www.cfdt.fr/upload/docs/application/pdf/2021-07/tt-rapport-automobile-juin-2021.pdf> (검색일 : 2021.7.20).

어야 한다는 요구이기도 하다. 흥미로운 사실은 프랑스가 유럽 국가 중 최초로 사회적 목표와 환경·사회·지배구조(Environment, Sustainability and Governance: ESG) 관련 정보 공시를 의무화하는 기업의 법적 지위를 도입했다는 점이다. 그러나 전반적으로는 부문별 노사 간의 대화문화를 바탕으로 에너지 전환에 대응하는 모범사례를 제시하고 있는 독일에 비해 프랑스는 아직 더 많은 노력이 필요하다.

■ 교육, 스킬, 리스킬링 과제

2030년까지 창출될 새로운 일자리는 현존하지 않는 일자리일 것이라는 인식이 확대되고 있으며, 기술교육과 리스킬링에 대해 지속적이며 유연한 지원이 필요하다. 이는 정부 차원의 관리가 최선이 아니며, 산업부문, 일자리 분포, 민관 이해관계자(기업, 국가기관, 지방정부, 노조 등 노동자 대표, 재계 협회, 대학, 훈련소 등 교육기관) 참여 등 세 가지 측면을 결합하여 논의해야 한다. 이러한 논의는 현재의 교육 정책 및 관행을 전면적으로 전환해야 할 필요가 있다는 결론으로 귀결될 것이다. 대부분의 노동자가 기본적인 디지털 관련 배경지식을 갖추어야 하는데, e-러닝을 발전시키고 청년을 위한 학습도구를 마련하는 한편, 40~50대 노동자 및 실직자에 대한 추가적인 교육이 필요하다. 지속적인 학습과 적응은 필수적이며 인공지능을 이용한 맞춤형 교육프로그램 역시 필요하다.

2030년 이후 어떤 유형의 일자리가 어떤 규모로 요구될 것인지를 정확히 파악하는 것은 불가능하다. 하지만 인구사회학적 변화를 예측하고 그 추세가 노동시장에 미치는 영향은 파악할 수 있다.

프랑스는 다년도에너지계획(Programmation Pluriannuelle de l'Énergie: PPE)으로 알려진 장기 에너지 전략의 일환으로 2015년 8월 「에너지전환법」을 공포하여 에너지 전환과 관련 정책에 필요한 일자리 및 스킬 계획(Plan de Programmation des Emplois et des Compétences)의 수립과 정기적인 업데이트를 의무화했다. 이 계획을 운영하는 방안 등에 대해 몇 가지 제안이 발표되었는데, 특히 총리실에 제출할 후속 보고서 작성을 위해 다양한 이해관계자를 참여시키는 방안이 제안되었다. 총리실 산하 연구·자문기관인 프랑스 전략연구소

(France Stratégie)는 다양한 요인과 가설을 고려하여 향후 10년간 일자리 변화를 예측하는 연구를 수행하고 있으며, 현재 2030년까지의 변화를 예측하고 있다.

기술교육은 모든 차원에서 민관 이해관계자가 참여해야 하는 중요한 정책이다. 아직까지는 논의의 결과로 실질적 효과가 나타나지는 않았지만, 산업부문에 대한 접근은 지역 이해관계자가 가장 잘 알고 있는 일자리 분포 중심 접근법에 의해 보완되어야 한다는 사실만큼은 확인되었다. 따라서 하향식 접근법을 상향식 접근법으로 보완해야 하며 중앙에서의 계획과 통제 는 적절하지 않다.

■ 맺음말 : 결론 및 전망

프랑스 정부와 정치 지도자들은 다른 유럽 국가와 마찬가지로 시민과 소비자의 탈탄소 비용 부담이 증가하는 정책을 강행하는 것에 주저하고 있으며, 지속가능한 행동에 동기를 부여하는 방법을 선호할 것이다. 따라서 시민에게 미치는 직접적인 충격을 완화하는 방향으로 정책을 추진하고 고배출 차량 구입이나 항공여행 등 명확한 오염 행위에만 압박을 가하는 방안을 모색할 것이다. 그 대신 수송부문 등 산업부문에 정책적 압박을 강화함으로써 탈탄소 목표 달성을 추진할 계획이다.

신산업으로의 전환 과정에서 수반되는 위험에 대처하기 위해 프랑스는 두 가지 정책 조치를 적극 추진하고 있다. “프랑스를 선택하세요(Choose France)” 콘퍼런스 등 국가 매력도 제고를 통한 외국인 직접투자 유치와, 보건, 영농, 금융, 에너지를 비롯한 기술부문의 스타트업 발전 생태계를 지원하는 것이다. 이러한 조치를 통해 수천 개의 일자리가 창출될 것으로 예측된다. 두 가지 조치를 통한 일부 성공 사례도 관찰되고 있으며, 런던, 암스테르담, 베를린, 뮌헨 등 주요 유럽 도시와의 경쟁은 더욱 심화될 것으로 예상된다. **KLI**

참고문헌

- CFDT and Fondation Nicolas Hulot(2021), “Automobile : comment relever le défi d’une transition juste?”, <https://www.cfdt.fr/upload/docs/application/pdf/2021-07/tt-rapport-automobile-juin-2021.pdf> (검색일 : 2021.7.20).