



Consultation publique de l'Autorité de Régulation des  
Communications Electroniques et des Postes portant sur  
les conditions économiques de l'accès aux  
infrastructures de génie civil de boucle locale en  
conduite de France Télécom

Réponse du Groupe France Télécom

1<sup>er</sup> octobre 2010 – 2 novembre 2010

**Version publique**

Contact : [affaires.reglementaires@orange-ftgroup.com](mailto:affaires.reglementaires@orange-ftgroup.com)

Lien vers la consultation : [http://www.arcep.fr/uploads/tx\\_gspublication/proj-dec-tarifs-fourreaux-oct2010.pdf](http://www.arcep.fr/uploads/tx_gspublication/proj-dec-tarifs-fourreaux-oct2010.pdf)



Etant donné les modifications mineures apportées dans cette nouvelle version par rapport au projet précédent, France Télécom renvoie à ses précédentes écritures. Elle souhaite, néanmoins, rappeler son avis sur les aspects opérationnels du dispositif prévu qui en l'état peuvent conduire à des difficultés majeures de mise en œuvre et indiquer quelques points qui méritent d'être précisés.

A) Sur les aspects opérationnels

***France Télécom souhaite insister sur les grandes difficultés opérationnelles, notamment à court terme, de mise en œuvre du projet de décision.***

France Télécom rappelle que les notions de transport et de distribution ne sont pas relatives à son génie civil mais aux câbles constituant sa boucle locale cuivre, cette distinction n'est donc pas aisément applicable sur la totalité des artères de génie civil en conduite et peut donc conduire à des différences d'appréciation entre opérateurs en l'absence de règle plus adaptée. Pour cette raison, France Télécom estime qu'il est préférable de retenir un critère objectif directement lié aux artères de génie civil tel que le diamètre de l'alvéole considéré, même si ce critère ne conduit pas systématiquement à la distinction transport / distribution existant pour les câbles de boucle locale en cuivre.

La distinction entre génie civil ayant vocation à être occupé par un réseau FttH mutualisé (en aval d'un Point de Mutualisation) et celui pouvant être occupé par plusieurs réseaux FttH en parallèle (en amont d'un point de Mutualisation) n'existe pas en l'absence de déploiement, la localisation effective du point de mutualisation pouvant varier suivant la zone ou suivant l'architecture FttX retenue par l'opérateur, indépendamment de la configuration du génie civil des zones en question. Il sera donc important que les opérateurs ayant l'intention de déployer un réseau FttX dans le génie civil de France Télécom indiquent de manière précise dans leurs commandes et dans les informations communiquées à l'issue des travaux les parties de génie civil ayant vocation à accueillir un réseau en amont et en aval d'un PM et que le système d'information gérant le génie civil de France Télécom soit modifié pour traiter cela et appliquer les règles tarifaires ad hoc. Dans le même souci de simplification de mise en œuvre, il serait très souhaitable que cette règle tarifaire ne s'applique qu'aux zones moins denses, et qu'en zone très dense, la tarification se fasse uniquement aux volumes déployés.

En tout état de cause, il ne paraît ni raisonnable, ni proportionné que France Télécom fasse apparaître les notions de transport/distribution d'une part et mutualisé/non mutualisé d'autre part sur les plans itinéraires fournis aux opérateurs pour la totalité des communes. En outre, il existera un délai de mise en œuvre important pour effectuer ces distinctions dans le système d'information de gestion de l'offre de génie civil.

Cette situation est difficilement compatible avec l'article 6 du projet de décision qui impose à France Télécom de publier une offre d'accès au génie civil de la boucle locale d'ici au 1<sup>er</sup> janvier 2011, en outre on peut raisonnablement anticiper que les données demandées à tous les opérateurs dans l'article 7 ne seront vraisemblablement pas disponibles dans les délais indiqués.



## B) Sur l'allocation de certains coûts présentant des caractéristiques spécifiques

L'article 2 du projet de décision précise que les coûts pertinents de génie civil incluent notamment les coûts de désaturation non liés à une surconsommation du génie civil de boucle locale en conduite pour le déploiement des réseaux FttX, ces coûts incluant les travaux de tubage et ceux liés au regroupement ou à la dépose de câbles en cuivre non liés à une surconsommation (la définition d'une désaturation liée à une surconsommation mériterait de figurer dans cet article).

En revanche, le traitement de ces coûts n'est pas clairement spécifié par le projet de décision. Le schéma figurant au § I.A.3. laisse entendre que ces coûts viennent s'additionner aux charges de génie civil en conduite tout en amont du modèle et sont, par conséquent, affectés aussi bien au cuivre qu'à la fibre. Or, il s'agit bien de coûts spécifiques à la fibre (et non pas incrémentaux) qui doivent donc être affectés, selon le principe de causalité, directement au pavé « Quote-part des investissements et du patrimoine en BL conduite alloués à la fibre ».

De la même façon, les coûts de la plateforme OPGC sont spécifiques aux câbles en fibre et pas spécifiques au génie civil de boucle locale en conduite : ils ne doivent donc pas être affectés aux câbles cuivre.