

Clim : SNDC lance la « station de recharge 100% française »

Le spécialiste de l'équipement de chauffage et de climatisation français s'attaque au marché des stations de recharge avec une machine destinée au remplacement du fluide R134a. Sans ambages, Régis Berdoulat, son directeur général, affirme même qu'il s'agit de la « seule station de recharge 100% Made in France ». Que l'info soit vraie ou qu'il s'agisse d'intox, quelles idées se cachent réellement sous le capot de l'engin ?



Dans l'automobile, SNDC n'est pas connu comme fabricant mais comme simple distributeur. La société conçoit des systèmes de climatisation complets pour toutes sortes de véhicules, sauf automobiles. C'est pourquoi le lancement d'une station de recharge est un peu une révolution pour l'entreprise toulousaine. « Depuis 28 ans, nous ne faisons que du négoce, rappelle Régis Berdoulat, directeur général de SNDC et de son réseau d'ateliers Ecoclim. Il y a deux ans, nous avons pris la décision de développer notre propre machine, dédiée au fluide R134a. D'ici la fin de l'année, nous en proposerons une pour le R1234yf. »

Fort de la compétence de ses quatre ingénieurs et avec l'appui d'une équipe externe de la société Blanctailleur, déjà spécialisée dans les servantes d'atelier, pour le design, la centrale de charge automatique AC134, présentée sur Equip Auto 2013, a donc été entièrement conçue chez SNDC. « Nous avons l'habitude de vendre et d'assurer la maintenance des stations de charge, toutes marques confondues, auprès de nos clients, souligne Régis Berdoulat. Nous connaissons donc très bien les

machines, et nous n'en trouvons aucune qui corresponde totalement aux besoins des professionnels auxquels nous nous adressons », avance-t-il.

Objectifs mesurés

SNDC a ainsi « exploité les failles » de ses concurrents et « écouté les desiderata » de ses clients pour proposer un produit différent. « Les problèmes qui nous remontaient le plus souvent étaient les dimensions trop larges des machines, qui rendent leur transport difficile, l'absence de poignées pour une bonne manutention, la capacité trop faible des bouteilles..., énumère ainsi Régis Berdoulat. C'est pourquoi nous avons prévu une bouteille de 20 kg plutôt que les habituelles bouteilles de 7 à 10 kg. » Et SNDC n'a pas équipé sa machine à l'économie : pompe à vide à double-étage, électrovannes Parker (par Parker France ou d'ailleurs ?), manomètre Vicat... Autant d'éléments qui ne contribuent pas à faire de cette AC134, homologuée CEM et certifiée CE, la moins chère du marché. Mais là n'était pas le but de SNDC, à en croire son directeur général.

Celui-ci reconnaît d'ailleurs des objectifs mesurés à ce nouveau produit, sur le plan commercial. Car si SNDC a le bureau d'études et l'unité de production aptes pour développer et construire sa station, elle « n'a pas la structure pour inonder le marché », affirme Régis Berdoulat. « Nous visons les 200 à 300

machines par an en vitesse de croisière et, pour 2013, nous envisageons d'en écouler une cinquantaine. Nous avons déjà une dizaine de commandes pour le mois de juin. Nous effectuerons la livraison et la mise en route nous-mêmes. » Et si les objectifs de vente sont loin des leaders du marché –Texa, Bosch-SPX, Actia-Muller, Valeo– ce projet a au moins eu le mérite de fédérer la cinquantaine de personnes qui travaillent pour l'entreprise toulousaine. « Souvent, nos pièces sont cachées à l'intérieur des véhicules, reconnaît Régis Berdoulat. Or, l'outillage, lui, est visible. » C'est donc un peu la société SNDC tout entière que les techniciens agréés pour l'entretien des systèmes de clim' tiendront entre leurs mains au moment d'utiliser leur toute nouvelle AC134.