Un coup d'œil dans les coulisses : les spécialistes des données de la rédaction d'auto-i-dat : (de g. à dr.) Danny Fehr, Azren Rastoder, Andrej Boskovic, Remo Gemperli, Adnan Franca, Valmir Azizi, Desio Notardonato, André Schlittler et René Mitteregger.

Données de véhicules

« L'homme est irremplaçable »

Pratiquement tout garagiste et concessionnaire travaille tous les jours avec elles comme si de rien n'était et se fie intégralement à elles : les données de véhicules actuelles au jour près. Un coup d'œil dans les coulisses d'auto-i-dat permet de découvrir leur cheminement jusqu'à l'ordinateur du garagiste et à quel point l'homme se cache derrière elles. **Tatjana Kistler,** rédaction

« Vous recevez les données des importateurs ici et vous les copiez simplement dans votre système, n'est-ce pas ? » : une phrase que les collaborateurs d'auto-i-dat entendent souvent. Autrement dit, que fait un rédacteur de données de véhicules toute la journée ? Le fait est que les jeux de données standardisés sont devenus incontournables, aussi bien pour le représentant de marque que pour le garagiste indépendant actifs sur le marché de l'occasion. Le temps et les ressources pour s'y retrouver soi-même dans la surabondance de données sur Internet font défaut. Et les données doivent être actuelles au jour près. Le garagiste n'est en effet pris au sérieux que s'il dispose des dernières données pour la maintenance et les réparations et pour la vente de voitures.

Il y a données et données

auto-i-dat ag s'est fixée pour objectif de relever précisément ce défi. L'entreprise informatique domiciliée à Zürich-Wollishofen doit tenir compte de deux seuils de tempo du frénétique monde automobile : la diversité des modèles et des équipements et les strictes attentes de qualité des utilisateurs de données. Wolfgang Schinagl, le directeur, esquisse son cœur de métier comme suit : « Nous répertorions dans notre base de données toutes les données relatives aux voitures, aux véhicules utilitaires et aux motos homologués en Suisse. » Le problème ? La voiture reste toujours identique en tant que produit. Les jeux de données sont disponibles aussi bien sous différents formats que mis à disposition pour répondre à des besoins divers au sein d'une même marque. « Nous recevons en partie des documents PDF qui sont censés servir d'instruments de marketing, et parfois des dossiers techniques de plus de 100 pages des importateurs », explique-t-il. En résumé, les jeux de données varient d'un modèle à l'autre, d'une variante à l'autre et sont souvent remaniés en moins d'une semaine. Par exemple, la plupart des importateurs de voitures fournissent des données sous trois formes : sous forme d'un courrier d'information aux concessionnaires et donc aux vendeurs, sous forme de liste de prix mise en page et sous forme de jeux de données bruts. En d'autres termes, les données sont rassemblées aussi bien par les régulateurs que par les départements marketing et informatique. Sous forme homogène ? Nullement.

« Nous devons d'abord relier nos bases de données compte tenu de la compatibilité des codes de types et de commandes. À l'aide d'interfaces dans le Dealer Management System, nous nous assurons ainsi que tous les véhicules que les régulateurs des importateurs ont saisis sont également visibles dans notre base de données et utilisables par les vendeurs et le personnel d'atelier », précise Azren Rastoder, le chef de la rédaction d'auto-i-dat, un département de recherche qui a doublé de taille ces cinq dernières années.

Azren Rastoder.

Les dix collaborateurs actuels font un travail qui nécessite non seulement de la précision, mais aussi une affinité avec l'automobile et des connaissances profondes de la scène, indique W. Schinagl : « Nous avons besoin d'un bon réseau et de contacts personnels dans la branche. Dix personnes travaillent dans notre rédaction. Elles abordent activement les concessionnaires, les garagistes, les importateurs et les constructeurs pour glaner tous les jours des données et des informations secondaires telles que les préférences d'équipement.

Le facteur humain conserve son importance

Le spécialiste zurichois de l'informatique élabore des jeux de données de véhicules sur mesure pour la Suisse à l'aide de ces connaissances exhaustives des prix catalogue et des variantes de modèles. « Le système que nous avons développé en interne synchronise ensuite ces données en permanence avec les mises à jour », ajoute le directeur. Pourtant, la technique avancée atteint déjà ses limites ici. « Un rédacteur qui doit évaluer et classer les modifications des jeux de données doit toujours intervenir pour s'assurer qu'ils soient pertinents pour nos clients, les garagistes et les concessionnaires », poursuit-il.

L'homme derrière le logiciel d'auto-i-dat est ainsi irremplaçable malgré un degré d'automatisation de processus pouvant atteindre 70 %, « et il le restera encore longtemps », souligne W. Schinagl. « Une bonne chose malgré les nombreux avantages de la technologie en évolution rapide », explique le patron pour saluer le travail de ses 30 employés. La nécessité de l'intervention humaine explique toutefois le prix élevé de données de véhicules bien préparées.

15 mio.

d'options livrées doivent être tenues à jour en permanence.

Regrouper, classer et rendre intelligibles les informations

« C'est un travail d'artiste, car nous reproduisons les listes de prix, nous ne les compilons pas », constate A. Rastoder, le chef de la rédaction en regardant avec fierté ses neuf collègues, tous des hommes. Le principe de la reproduction des données suit le principe des legos. « Nous créons un véhicule dans la base de données et nous relions toutes les options individuelles d'équipement de bien plus de 35 000 possibilités jusqu'aux certificats d'homologation que nous devons d'abord affecter à la main à tous les véhicules et pour toutes les tailles de pneus. Pour chaque option d'équipement supplémentaire, nous ajoutons un code d'exclusion pour les combinaisons indisponibles, en quatre langues », ajoute le jeune homme de 32 ans pour tenter d'esquisser de manière compréhensible le contenu de son travail pour des novices dans les grandes lignes. « En d'autres termes, nous laissons aux ordinateurs le soin de faire ce qu'ils savent mieux faire que nous : classer et comparer. L'homme est responsable de toute la logique de la base de données », indique M. Schinagl.

Wolfgang Schinagl.

« Nous tombons sur des surprises tous les jours »

M. Rastoder, le patron de la rédaction, constate tous les jours que la charge de travail provient des détails : « Il n'y a pas une seule journée sans surprise », dit-il avec le sourire. Il n'y a pas non plus de journée de huit heures chez auto-i-dat ag. « Nous sommes tous des fans passionnés de voitures et des accros d'actualités. Que nous soyons à la maison le soir, dans les TP en chemin pour le travail ou en pause-déjeuner, nous parlons de composants de véhicules, nous lisons des actualités automobiles, nous visionnons des reportages, nous vivons l'univers de la technologie automobile. »

Et les rédacteurs se rappellent à nouveau depuis le début de la nouvelle année que ce monde tourne à 100 à l'heure. « 99 % des constructeurs ont modifié leurs listes de prix le 1er janvier. 400 listes de prix de plus de 1000 véhicules nous attendaient. À ce jour, nous sommes à nouveau actuels à la semaine près, donc le nec plus ultra de l'actualité, ce qui correspond aux attentes de nos clients. » L'actualité à la semaine près est la devise d'auto-i-dat tous les jeudis : 2500 véhicules subissent une mise à jour de base de données chaque semaine.

I-Pace : il faut aller plus vite…

La Jaguar I-Pace entièrement électrique, tenue strictement secrète jusqu'au début du Salon de l'auto, fournit un exemple actuel du rythme de travail d'auto-i-dat ag. « Nous avons reçu des masses d'informations une semaine avant la première mondiale à Genève », affirme M. Rastoder. Normalement, les importateurs suisses décident à ce moment quelles variantes d'équipement ils souhaitent promouvoir. « Nous avons dû anticiper et préparer les données pour les variantes de modèles courantes d'après nos normes. » Une courte fenêtre de tir, « mais nous y sommes parvenus », indique-t-il en souriant. « Et nous devons être en mesure de nous acquitter d'un tel effort en permanence », ajoute M. Schinagl, « car dès que le voile se lève au salon, le monde attend les données de véhicules. Les clients veulent savoir ce que coûtent les versions des véhicules et les concessionnaires veulent vendre. »

Approximer la complexité avec des mises à jour

La base de données d'auto-i-dat ag tient désormais compte des données de véhicules de toutes les marques pertinentes, dont aussi quelques raretés et spécialités telles que Caterham ou Maserati, et remonte jusqu'en 1980. Cette abondance de possibilités de connexions contraint les transformateurs de données de véhicules à adopter une approche itérative. Si les données de base sont disponibles, les experts observent l'évolution de l'offre et de la demande des équipements de véhicules en option et fournissent des données spécifiques pour chaque mise à jour.

« La valeur de notre travail tient aux détails de tous ces millions de composants des jeux de données. Notre raison d'être consiste à être plus rapides et plus complets que les autres », affirme M. Schinagl en laissant son regard se perdre, satisfait, dans la salle de rédaction, plutôt que de garder les yeux rivés sur la piste d'essai DR!FT qui a été utilisée pendant le Salon de l'auto. « C'est comme en compétition : la vitesse, l'avance et la concurrence internationale motivent. » <