

Rapport de stage

Clément Legrand-Lixon

28 juin 2018

Introduction

Le Vehicle Routing Problem (VRP), consiste à relier un nombre n de clients par des tournées, commençant et finissant toutes à un même point défini, le dépôt. Ce problème est NP-complet, et dispose de nombreuses applications dans le monde d'aujourd'hui (notamment gestion d'un réseau routier). D'autant plus que ce problème dispose de nombreuses variantes (ajout d'une contrainte de temps, plusieurs dépôts possibles...). L'une des variantes les plus connues consiste à prendre en compte pour chaque client sa demande, de sorte à ce que les tournées créées ne dépassent pas une certaine capacité définie à l'avance. On nomme ce problème Capacitated Vehicle Routing Problem (CVRP).

Si de nombreuses heuristiques ont vu le jour pour résoudre ce problème, aucune d'entre elles ne parvient à trouver des solutions optimales pour toutes les instances de la littérature, malgré de très bons résultats dans la plupart des cas. Récemment [2], une nouvelle heuristique efficace a vu le jour. L'objectif de mon stage est de s'inspirer de cette heuristique, et d'y intégrer de la connaissance pour rendre l'algorithme plus performant.

Ce rapport commence par présenter le problème étudié, et introduit les notations et opérateurs utilisés dans la suite. Il décrit ensuite comment a été mise en place l'intégration de connaissances au sein de l'algorithme, puis présente les résultats obtenus.

1 Présentations

1.1 Description du problème

1.1.1 Vehicle Routing Problem (VRP)

Le problème de tournées de véhicules, est un problème NP-complet, qui consiste à déterminer k tournées pour desservir l'ensemble des n clients présents. Ces tournées doivent toutes passer par un dépôt fixé par l'instance. Ainsi les tournées créées doivent respecter les règles suivantes :

- Chaque client doit être desservi par une et une seule tournée;
- Chaque tournée doit partir et s'arrêter au dépôt.

L'objectif est alors de minimiser la longueur du réseau (ensemble des tournées) et c'est la distance euclidienne, qui est privilégiée pour la majorité des instances. Un exemple d'instance

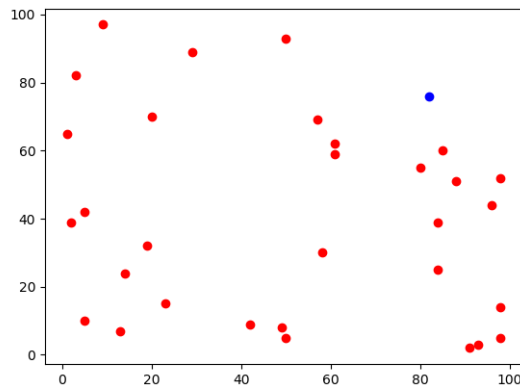


FIGURE 1 – Représentation de l’instance A-n32-k05 de la littérature

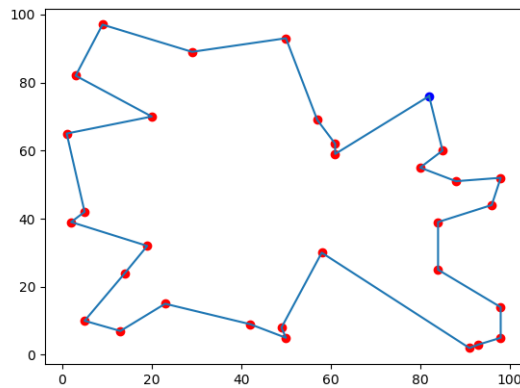


FIGURE 2 – Représentation d’une solution de l’instance A-n32-k05

est présenté en figure 1, où les points rouges représentent les clients et le point bleu le dépôt. Une solution possible au problème est représenté en figure 2 mais n’est à priori pas optimale. De nombreux algorithmes ont vu le jour pour tenter de résoudre ce problème, ainsi que les nombreuses variantes qui existent (ajout de contraintes de capacité, temps ou longueur sur les tournées, ces contraintes sont cumulables). C’est l’ajout de capacité aux tournées qui nous intéressera plus particulièrement.

1.1.2 Capacitated VRP (CVRP)

L’une des extensions les plus étudiées du VRP, est celle où l’on rajoute une contrainte de capacités sur les tournées, cette contrainte étant la même pour toutes les tournées. Dorénavant, chaque client a une certaine demande, mais la demande présente sur une tournée ne doit pas excéder la capacité disponible sur celle-ci. Les tournées doivent donc respecter la règle suivante, en plus de celles décrites à la section précédente :

- La demande totale sur chaque tournée ne doit pas excéder la capacité disponible.

Si on reprend l’instance A-n32-k05, en considérant les demandes des clients ainsi que la capacité disponible pour chaque véhicule, on obtient une solution présente sur la figure 3, qui n’est

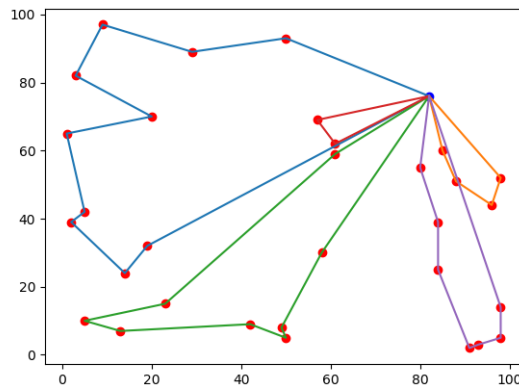


FIGURE 3 – Représentation d’une solution de l’instance A-n32-k05, où les demandes des clients sont prises en compte

pas optimale. Ce problème est beaucoup étudié car il a de nombreuses applications (comme par exemple la gestion du trafic routier, ou alors la gestion d’un réseau de bus), et peu de solutions optimales ont été trouvées pour des instances de plus de 500 clients.

1.2 Parcours et exploration des voisinages

Lorsqu’il s’agit de trouver une solution optimale à un problème, il est souvent intéressant d’explorer les voisinages d’une solution pour voir s’il n’y a pas mieux. Selon la méthode d’exploration employée, il peut être intéressant de parcourir le voisinage de différentes manières, pour ne pas toujours favoriser les mêmes voisins.

L’exploration d’un voisinage de solutions peut être plus ou moins exhaustif selon la condition d’arrêt utilisée. On distingue principalement, deux conditions d’arrêt lorsqu’il s’agit d’explorer des voisinages :

- First improvement (*FI*) : on parcourt le voisinage jusqu’à trouver un changement qui améliore la solution actuelle (on s’arrête donc à la première amélioration trouvée);
- Best improvement (*BI*) : on parcourt tout le voisinage, et on applique le changement qui va le plus améliorer notre solution actuelle.

Pour explorer un voisinage, on peut le parcourir de différentes manières de sorte à ne pas toujours favoriser les mêmes voisins. On considérera ici 3 parcours différents :

- Dans l’ordre (*O*) : les voisins sont parcourus dans un ordre naturel (du premier au dernier);
- Dans un semi-ordre (*SO*) : on commence le parcours là où on s’était arrêté au dernier parcours, on parcourt ensuite les voisins dans l’ordre;
- Aléatoirement (*RD*) : on tire aléatoirement l’ordre dans lequel on va parcourir les voisins.

On peut remarquer que peu importe le parcours effectué, pour faire une exploration *BI*, il faudra passer par tous les voisins. Pour qu’une exploration *FI* soit efficace, il faut éviter

un parcours O , car dans ce cas on privilégie une certains voisinages qui seront choisis plus souvent. On retiendra le tableau récapitulatif suivant :

	BI	FI
O	Oui	Non
SO	Non	Oui
RD	Non	Oui

1.3 Les constituants de l'algorithme

Cette partie décrit l'ensemble des briques utilisées pour construire l'algorithme. Ces briques dépendent du problème étudiée (ici CVRP), mais sont indépendantes entre elles. De fait, il est possible de construire de nombreux algorithmes en les empilant de différents manières.

1.3.1 Condition d'arrêt

Lors de la recherche d'une solution optimale d'un problème, il est indispensable de s'intéresser à la condition d'arrêt de l'heuristique utilisée. En effet, on doit trouver un compromis entre temps de calcul et qualité de la solution recherchée. On ne peut jamais être totalement sûr que la solution obtenue est bien optimale, mais on ne peut pas non plus explorer l'intégralité des solutions. Les principales conditions d'arrêt rencontrées sont les suivantes :

- Un certain temps d'itérations sans solutions améliorantes à ne pas dépasser (3 minutes dans l'article [2]) ;
- Un nombre d'itérations sans solutions améliorantes à ne pas dépasser (de l'ordre de n^2 dans mon algorithme).

1.3.2 Initialisation

Avant de pouvoir appliquer l'heuristique, il faut pouvoir déterminer une solution initiale sur laquelle les modifications vont être appliquées.

Cette solution peut être créée de différentes manières :

- Elle peut être générée aléatoirement (Alea) ;
- Elle peut être obtenue grâce à l'algorithme de Clarke & Wright (CW) (algorithme 1), avec les paramètres (λ, μ, ν) [1]. Les savings se calculent via la formule suivante :

$$s(i, j) = c_{i0} + c_{0j} - \lambda c_{ij} + \mu |c_{i0} - c_{0j}| + \nu \frac{d_i + d_j}{d}$$

où c_{ij} dénote la distance entre les clients i et j (le client 0 étant le dépôt), et d_i dénote la demande du client i .

L'intérêt de cet algorithme est qu'il donne une bonne solution initiale en peu de temps, ce qui permet de l'exécuter un grand nombre de fois rapidement.

- Elle peut être calculée grâce à l'intégration de connaissances (Learn). C'est ce dernier point que nous tenterons de mettre en œuvre par la suite.

Algorithm 1: CLARKE-WRIGHT calcule une solution initiale

Input: Un ensemble de points I , un ensemble d'entiers $D = d_1, \dots, d_n$ et un triplet (λ, μ, ν) de flottants
Output: Une solution au problème I

```
1 for  $i \leftarrow 1$  to  $n$  do
2    $Sol \leftarrow Sol \cup [0, i, 0]$ 
3 Calculer les savings de toutes les arêtes
4 while le saving maximal est positif do
5    $(i, j) \leftarrow \operatorname{argmax}_{(i,j)} s(i, j)$ 
6    $r_i \leftarrow \operatorname{findRoute}(Sol, i)$ 
7    $r_j \leftarrow \operatorname{findRoute}(Sol, j)$ 
8   if  $r_i$  et  $r_j$  peuvent fusionner then
9     Retirer  $r_i$  et  $r_j$  de  $Sol$ 
10    Fusionner  $r_i$  et  $r_j$ 
11    Ajouter le résultat dans  $Sol$  et mettre  $s(i, j) = 0$ 
12 return  $Sol$ 
```

1.3.3 Pire arête et pénalisation

A chaque tour de boucle, on calcule l'arête (i, j) qui maximise la fonction suivante (donnée dans l'article) :

$$b(i, j) = \frac{[\lambda_w w(i, j) + \lambda_c c(i, j)] \left[\frac{d(i, j)}{\max_{k,l} d(k, l)} \right]^{\frac{\lambda_d}{2}}}{1 + p(i, j)}$$

où :

- $p(i, j)$ est la pénalisation de l'arête (i, j) (nombre de fois où l'arête a maximisé b);
- $w(i, j)$ est la largeur de l'arête (i, j) ;
- $c(i, j)$ est le coût de l'arête (i, j) ($c(i, j) = c_{ij}(1 + \lambda p(i, j))$, avec $\lambda = 0.1$ dans l'article);
- $d(i, j)$ est la profondeur de l'arête (i, j) (max de c_{0i} et c_{0j});
- les paramètres $\lambda_w, \lambda_c, \lambda_d$, prennent comme valeurs 0 ou 1, selon les caractéristiques que l'on veut considérer. Il y a ainsi 6 fonctions de pénalisation différentes, que l'on peut choisir au cours de l'exécution (on ne considère pas le cas où $\lambda_w = \lambda_c = 0$, puisqu'il fournit $b(i, j) = 0$).

C'est autour de l'arête calculée ici que vont s'orienter les recherches des opérateurs locaux qui suivent.

1.3.4 Ejection-Chain

Cet opérateur va essayer de déplacer au plus l clients sur des tournées plus adaptées. Dans l'article [2] $l = 3$. En effet l'algorithme 2, qui décrit le fonctionnement de cet opérateur, s'exécute en $O(n^{l-1})$. Il vaut donc mieux choisir une valeur de l assez petite, pour que la complexité n'explose pas.

Aux lignes 3, 4, 7 et 8 de l'algorithme 2, il est possible d'utiliser les méthodes de la section 1.2 pour explorer les voisinages.

Algorithm 2: EJECTION-CHAIN applique l'opérateur ejection-chain

Input: Une arête (a, b) , la liste des plus proches voisins des clients $voisins$, un entier l , la solution actuelle sol

Output: Une nouvelle solution au moins aussi bonne que sol

```
1 possibleSol  $\leftarrow sol$ 
2 cand  $\leftarrow choose(a, b)$ 
3 nextRoute  $\leftarrow findNextRoute(cand, voisins, possibleSol)$ 
4 possibleSol  $\leftarrow$  déplacer  $cand$  après son voisin sur  $nextRoute$ 
5 for  $i \leftarrow 1$  to  $l - 1$  do
6   cand  $\leftarrow$  un client de  $nextRoute$  différent de celui ajouté
7   nextRoute  $\leftarrow findNextRoute(cand, voisins, possibleSol)$ 
8   possibleSol  $\leftarrow$  déplacer  $cand$  après son voisin sur  $nextRoute$ 
9 if  $cost(possibleSol) < cost(sol)$  then
10   sol  $\leftarrow possibleSol$ 
11 return sol
```

1.3.5 Cross-Exchange

Cet opérateur essaie d'échanger deux séquences de clients successifs entre deux tournées. Il est possible de limiter le nombre de clients par séquence échangée. L'algorithme 3 présente l'exécution de l'opérateur et s'exécute en $O(n^2)$.

Algorithm 3: CROSS-EXCHANGE applique l'opérateur cross-exchange

Input: Une arête (c_1, c_2) , la liste des plus proches voisins des clients $voisins$, la solution actuelle sol

Output: Une nouvelle solution au moins aussi bonne que sol

```
1 possibleSol  $\leftarrow sol$ 
2 nextRoute  $\leftarrow findNextRoute(c_1, voisins, possibleSol)$ 
3 Considérer l'arête  $(c_3, c_4)$  de  $nextRoute$ , où  $c_4$  est le proche voisin de  $c_1$  utilisé
4 possibleSol  $\leftarrow exchange(c_1, c_3, possibleSol)$ 
5 Choisir 2 clients  $c_5$  et  $c_6$  qui n'appartiennent pas à la même tournée
6 possibleSol  $\leftarrow exchange(c_5, c_6, possibleSol)$ 
7 if  $cost(possibleSol) < cost(sol)$  then
8   sol  $\leftarrow possibleSol$ 
9 return sol
```

A la ligne 6 de l'algorithme 3, il est possible d'utiliser les méthodes de la section 1.2 pour explorer les voisinages, et choisir les clients à échanger.

1.3.6 Lin-Kernighan

L'heuristique Lin-Kernighan est utilisé en général pour résoudre le problème du voyageur de commerce (TSP). Il effectue une optimisation intra-tournée (c'est-à-dire que la tournée considérée est améliorée indépendamment des autres). Cela consiste en une réorganisation des clients sur la tournée. On choisit k tel que LK ne dépasse pas $k-opt$ au cours de son exé-

cution. On appelle k -opt, l'opération qui consiste à échanger k clients différents sur la tournée. On commence alors par appliquer 2-opt, si une amélioration est trouvée, on passe à 3-opt, et ainsi de suite jusqu'à atteindre k -opt. On repart alors de 2-opt, et ce jusqu'à ne plus trouver d'améliorations. D'après l'article [2], on peut prendre $k = 2$. L'algorithme 4 décrit l'exécution de l'opérateur.

Algorithm 4: LIN-KERNIGHAN applique l'opérateur Lin-Kernighan

Input: Une tournée r à améliorer

Output: Une permutation de r ayant un meilleur coût que r

```

1  $r_{next} \leftarrow 2-opt(r)$ 
2 while  $r_{next} \neq r$  do
3    $r \leftarrow r_{next}$ 
4    $r_{next} \leftarrow 2-opt(r)$ 
5 return  $r$ 
```

Lorsqu'il s'agit d'appliquer 2-opt, il est possible d'utiliser les méthodes de la section 1.2 pour explorer les voisinages.

1.4 Algorithmes mis en œuvre

Les algorithmes présentés précédemment peuvent être enchaînés dans l'ordre que l'on veut. En effet, seule le résultat obtenu importe, les algorithmes sont donc indépendants. Nous présentons ici l'algorithme utilisé par Arnold et Sörensen dans [2], ainsi que l'algorithme que nous utiliserons pour la suite.

1.4.1 Heuristique d'Arnold et Sörensen

L'heuristique décrite par Arnold et Sörensen est présentée dans l'algorithme 5. Elle est à la fois déterministe et efficace, c'est-à-dire qu'elle trouve de bonnes solutions pour de nombreuses instances en un temps raisonnable. Les auteurs pré-calculent également les 30 plus proches voisins de chacun des clients.

1.4.2 Algorithme utilisé

Il est possible de construire de nombreuses variantes de l'algorithme précédent, selon l'ordre dans lequel on exécute les opérateurs. Après avoir testé quelques possibilités, c'est finalement l'algorithme 6 que nous retiendrons. Il permet en effet le parcours de nombreux voisinages, puisqu'ils sont choisis aléatoirement. Mais le temps d'exécution est plus long, car les solutions obtenues étant aléatoires, nous exécutons 20 fois l'algorithme. Cela permet d'obtenir le coût moyen d'une solution renvoyée, et nous retenons la meilleure solution trouvée lors des 20 exécutions.

Algorithm 5: AS applique l'heuristique A&S au problème considéré

Input: Un ensemble de points I , les demandes des clients D , un triplet de flottants (λ, μ, ν)

Output: Une solution au problème I

```
1  $Sol \leftarrow CW(I, D, \lambda, \mu, \nu)$ 
2  $N \leftarrow length(D)$ 
3  $nextSol \leftarrow Sol$ 
4 while Pas 3 minutes depuis la dernière amélioration do
5    $worstEdge \leftarrow \operatorname{argmax}_{(i,j)} b(i, j)$ 
6    $nextSol \leftarrow EC_{BI-O}(worstEdge, I, D)$ 
7   Améliorer chaque tournée avec  $LK_{BI-O}$ 
8    $nextSol \leftarrow CE_{BI-O}(worstEdge, I, D)$ 
9   Améliorer chaque tournée avec  $LK_{BI-O}$ 
10  if  $cost(Sol) > cost(nextSol)$  then
11     $Sol \leftarrow nextSol$ 
12  if Pas d'améliorations depuis  $N/10$  itérations then
13    Appliquer les opérateurs sur toutes les arêtes de la solution
14  if Pas d'améliorations depuis  $20N$  itérations then
15    Changer de fonction de pénalisation en prenant un autre triplet  $(\lambda_w, \lambda_c, \lambda_d)$ 
16  if Pas d'améliorations depuis  $100N$  itérations then
17    Réinitialiser les pénalités des arêtes
18 return  $Sol$ 
```

2 Utilisation de connaissances

Maintenant que nous disposons d'un algorithme performant pour calculer des solutions aux instances considérées, nous allons essayer d'extraire de la connaissance à partir des solutions initiales fournies par Clarke-Wright, pour les intégrer ensuite à l'algorithme A.

2.1 Motivation

2.2 Extraction des connaissances

décrire algo d'apprentissage + résultats

2.3 Intégration des connaissances

décrire nouvel algo + résultats

Références

- [1] IK. Altinel and T. Öncan. A new enhancement of the clarke and wright savings heuristic for the capacitated vehicle routing problem. *Journal of the Operational Research Society*, 2005.

Algorithm 6: A calcule une solution du problème considéré

Input: Un ensemble de points I , les demandes des clients D , un triplet de flottants (λ, μ, ν)

Output: Une solution au problème I

```
1  $Sol \leftarrow CW(I, D, \lambda, \mu, \nu)$ 
2 Améliorer chaque tournée avec  $LK_{BI-O}$ 
3  $N \leftarrow length(D)$ 
4  $nextSol \leftarrow Sol$ 
5 while Pas 1 minute depuis la dernière amélioration do
6    $worstEdge \leftarrow \operatorname{argmax}_{(i,j)} b(i, j)$ 
7    $nextSol \leftarrow EC_{FI-RD}(worstEdge, I, D)$ 
8   Améliorer chaque tournée avec  $LK_{BI-O}$ 
9    $nextSol \leftarrow CE_{FI-RD}(worstEdge, I, D)$ 
10  Améliorer chaque tournée avec  $LK_{BI-O}$ 
11  if  $cost(Sol) > cost(nextSol)$  then
12     $Sol \leftarrow nextSol$ 
13  if Pas d'améliorations depuis  $N/2$  itérations then
14     $nextSol \leftarrow Sol$ 
15  if Pas d'améliorations depuis  $2N$  itérations then
16    Changer de fonction de pénalisation en prenant un autre triplet  $(\lambda_w, \lambda_c, \lambda_d)$ 
17    Réinitialiser les pénalités des arêtes
18    Améliorer chaque tournée de  $Sol$  avec  $LK_{BI-O}$ 
19 return  $Sol$ 
```

- [2] Florian Arnold and Kenneth Sörensen. A simple, deterministic and efficient knowledge-driven heuristic for the vehicle routing problem. *Operations Research*, December 2017.