

french

TER 2019 - Spécifications

Maxime Gonthier - Benjamin Guillot - Laureline Martin

30 avril 2019

Table des matières

1^{er} Introduction

2 Les données initiales

2.1 La courbe de trafic

2.2 L'emploi du temps

3 Calcul de congestion

4 Stratégie d'optimisation

4.1 Mise en rapport de la congestion et des sommets

4.2 Recherche tabou

1 Introduction

Ce rapport a pour objectif de décrire dans un premier temps les données que nous allons utiliser dans notre projet et nous détaillerons les étapes à suivre pour exploiter ces données. Dans un second temps nous expliquerons le calcul de la congestion. Enfin nous expliquerons la stratégie d'optimisations que nous utiliserons. Tous cela sera expliciter sous la forme d'un exemple simple.

2 Les données initiales

2.1 La courbe de trafic

La courbe de trafic est le nombre de personnes qui montent et descendent du bus à chaque arrêt. Dans notre cas d'étude, c'est à dire l'université, nous considérons que tous les étudiants montent au premier arrêt (une gare) et descendent au terminus (l'université). La courbe de trafic ajoute des montées et des descentes à chaque arrêt, ce sont des non-étudiants.

Dans notre exemple nous avons :

Numéro de l'arrêt	1	2	3	4	5
Montées	50	15	10	2	0
Descentes	0	5	10	8	54

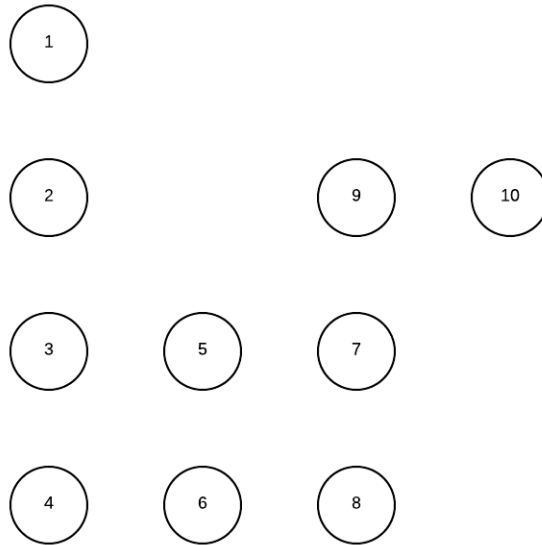
La valeur de montée du premier arrêt est choisis arbitrairement et la valeur de descente du terminus considère que tous le monde descend à cet arrêt, pour plus de simplicité. Pour obtenir les données des arrêts intermédiaires nous choisirons une valeur aléatoire, choisis dans un intervalle différent en fonction de l'heure, l'objectif est de représenter la congestion forte des heures de pointes de manière un peu plus précise :

Horaire	7-8h	8-9h	9-10h	10-11h	11-12h	12-13h	13-14h	14-15h	15-16h
Montées	[5 :15]	[5 :15]	[3 :10]	[2 :8]	[1 :5]	[1 :5]	[1 :5]	[2 :8]	[3 :10]
Descentes	[0 :5]	[0 :5]	[1 :6]	[1 :6]	[1 :5]	[1 :5]	[0 :5]	[0 :5]	[1 :5]

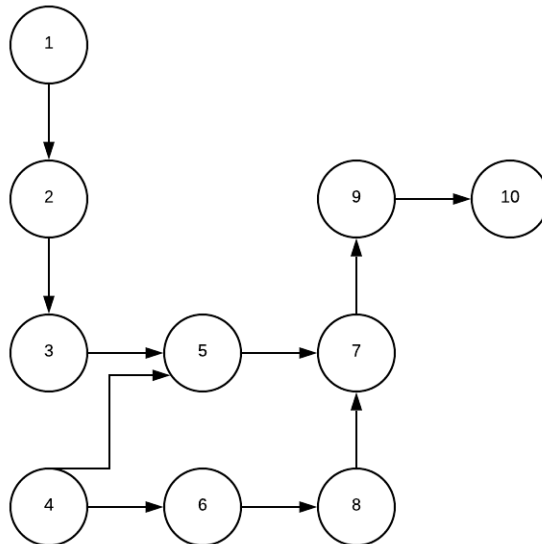
2.2 L'emploi du temps

L'emploi du temps est un graphe dont les sommets sont des cours et les liens des contraintes entre les cours. Pour plus de clarté nous considérons ici que chaque professeur est disponible sur toute la durée de la journée. Dans notre exemple nous nous limitons à 10 sommets.

1. On créer un graphe non orienté en numérotant les sommets de 1 à 10.

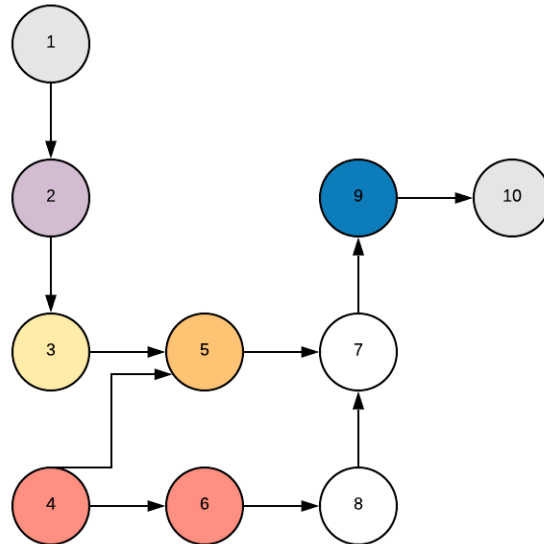


2. On relie les sommets entre eux lorsque qu'il y a une contrainte (même étudiant sur des horaires qui se chevauchent). Pour cela on crée une matrice d'adjacence avec un degré moyen choisis arbitrairement. Pour N sommets et K le degré moyen, la probabilité qu'il y ait une arête à insérer dans chaque case est K/N .
3. On oriente les arêtes désormais des arcs du plus faible au plus fort

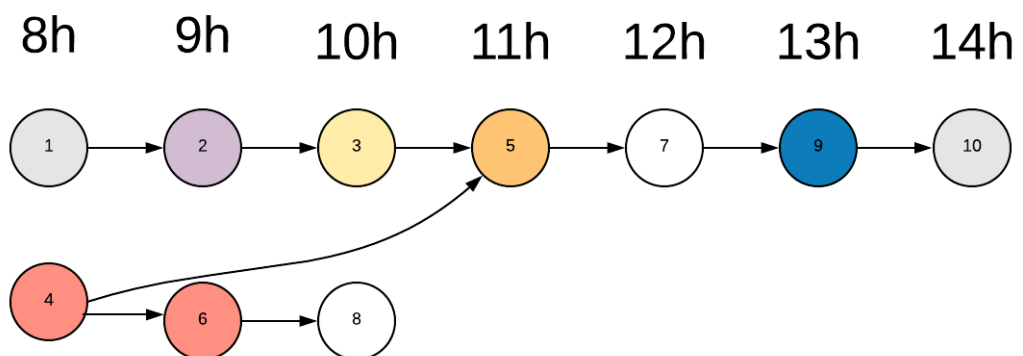


4. On remarque dans notre exemple qu'il y a deux sommets de degré entrant nul, ces deux sommets de notre DAG seront des points de départs possible pour notre planification.

5. On colorie le graphe, chaque couleur représente une salle.



6. Nous agençons l'emploi du temps en respectant le fait que deux couleurs et deux sommets reliés par un arc ne peuvent pas être sur la même plage horaire. Par défaut le sommet duquel nous partirons est le sommet de degré entrant nul le plus faible, ici le numéro 1.



Chaque cours possède un nombre d'étudiants choisis aléatoirement entre 16 et 32 pour un TD et entre 16 et 100 pour un cours magistral. les TDs représentent trois quart des cours. Ainsi dans notre exemple nous avons :

Numéro du sommet	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Type de cour	TD	CM	CM	TD	TD	TD	TD	TD	TD	CM
Nombre d'élèves	16	70	60	30	25	20	16	30	14	50

3 Calcul de congestion

A l'aide du tableau ci dessus nous allons pouvoir déterminer à chaque horaire le nombre d'étudiants arrivé au terminus et donc en conclure à l'aide du tableau des montées et des descentes le nombre de personnes à chaque arrêt. On considère que les étudiants prennent le bus arrivant 15 min avant leurs premier cours de la journée. Dans notre exemple nous avons pour 8h le cours 1 et 4, ce qui représente 46 élèves. Ainsi le bus de arrivant a 7h45 ressemble à cela :

Numéro de l'arrêt	1	2	3	4	5
Différence montées/descentes	10	7	10	11	0
Nombre de personnes dans le bus	56	53	60	56	57

Ce tableau sera générés pour chaque bus. On mesurera dans chaque cas le dépassement à chaque arrêt en mettant un 1 si il y a dépassements, un 0 sinon. Sachant que la limite de confort est de 50 dans le bus que nous étudions, ce bus nous donne une valeur de congestion de 5. Il faudra pour les bus suivants prendre en compte les élèves déjà présent à l'université avant de calculer le nombre de personnes dans le bus.

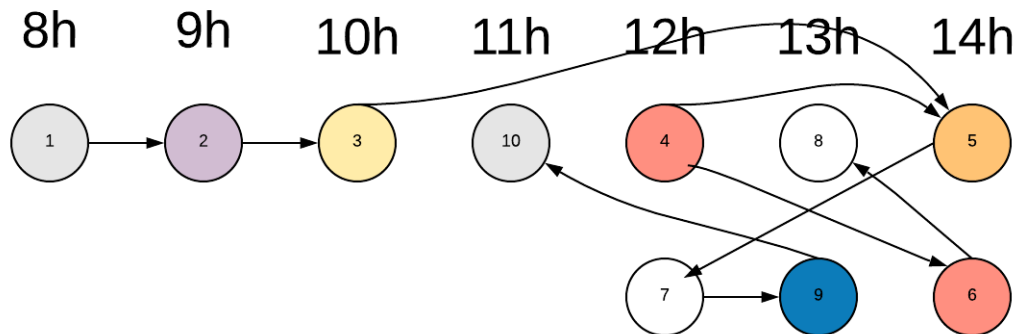
4 Stratégie d'optimisation

4.1 Mise en rapport de la congestion et des sommets

Il faut dans un premier temps déterminer quels sommets sont les plus impactant en terme de congestion. Une manière de les trier peut être par ordre décroissant de leurs nombre d'étudiants. Ensuite on rechercherais une solution gloutonne où les sommets ayant le plus d'étudiants ont lieu à des horaires où les autres cours ont peu d'étudiants, c'est à dire que nous allons minimiser la somme des étudiants ayant cours au même moments. Si il y a un choix à faire on place le cours avec le plus d'étudiant sur l'horaire où la congestion des non-étudiants est la plus faible (c'est à dire s'éloigner de l'horaire 7 :8h. Evidemment le point de départ sera toujours un sommet de degré entrant nul. Dans notre exemple on aurait pour le tri :

Numéro du sommet	2	3	10	4	8	5	6	7	1	9
Nombre d'élèves	70	60	50	30	30	25	20	16	16	14

On place en premier le sommet 1 à 8h car il a moins d'étudiants que le 4 et que nous avons décider d'éloigner les cours chargées des horaires de congestions des non-étudiants en cas de conflits.. Ensuite on place le sommet 2 à 9h pour ne pas être en même temps que le 4. Ainsi de suite. Une fois arrivé à l'horaire limite de notre exemple (14h) on place les sommets au endroit où la somme des étudiants sera le plus faible possible. Ainsi le sommet 6 va à la même horaire que le sommet 5, le 7 à la même horaire que le 8, impossible ils ont la même couleur, donc le 7 va a la même horaire que le suivant, le 4 etc... Après l'optimisation gloutonne on aura :



On recalcule ensuite la congestion de chaque bus comme vue précédemment.

4.2 Recherche tabou

A partir de la première solution obtenue grâce à l'approche gloutonne nous allons explorer le voisinage de cette dernière pour tenter de trouver des optimums locaux.

On va modifier l'horaire des cours 1 à 1 de manière aléatoire en commençant par le cours ayant le plus d'étudiant. Pour chaque solution on recalcule la congestion et on interdit la configuration pour les prochaines solutions. Dans notre exemple on va dans un premier temps bouger le sommet 2 de 9h à 10h. Ensuite on recherche la solution suivante en prenant en compte cette modification. On procède de la sorte pendant un nombre d'itérations arbitraire. En effet on ne peut pas savoir quand arrêter la simulation car on ne peut pas être sûr qu'un optimum local est aussi global.

Ensuite nous allons appliquer le même procédé mais en faisant varier les horaires deux sommets à la fois à chaque itérations. A MIEUX ECRIRE / RAJOUTER DES CHOSES