

Projet de synthèse

Arthur Houdant – Gaspard Dannet

IENAC21 SITA-IA

Encadrant : Logan Manen

AIRFRANCE 



ÉCOLE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

Octobre 2023 - Février 2024

Table des matières

1	Introduction	2
2	Modélisation	4
3	Résolution	5
3.1	Recuit Simulé	5
3.2	Représentation de la solution	6
3.3	Opérateurs	6
3.3.1	Mutate	6
3.3.2	Randomize Subset	6
3.3.3	Swap	6
3.3.4	NAAC?	6
4	Résultats	7
4.1	Opérateur	7
4.1.1	Mutate	7
4.1.2	Randomize Subset	8
4.1.3	Swap	8
4.1.4	NAAC	8
4.2	Combinaison d'opérateurs	8
4.2.1	NAAC et Mutate	8
5	Conclusion	9
	Références	10

1 Introduction

Les parkings pour avion sont des ressources importantes de l'aéroport. Ce sont des endroits où l'avion peut se garer afin de recevoir des services obligatoires au sol (comme l'embarquement ou le débarquement des passagers, l'avitaillement en carburant, l'embarquement ou le débarquement du fret, etc...). Ces ressources s'avèrent d'autant plus critiques avec l'augmentation rapide du nombre de vols (surtout dans une période post-COVID19 où le trafic aérien est très important).

Il n'existe que deux manières de palier au problème du manque de stand et de ressources face à l'expansion rapide de ces besoins.

La première consiste simplement à augmenter les installations matérielles et les ressources en équipement, telles que l'expansion de l'aéroport, l'augmentation du nombre de parkings. Cette première solution rencontre des obstacles. D'une part, l'expansion de l'aire de trafic pour y aménager des parkings supplémentaires ou encore l'investissement dans les ressources en équipement de ces parkings nécessitent un capital élevé, de la main d'œuvre, du temps et évidemment du terrain. D'autre part, cette expansion ne peut se faire éternellement et à chaque fois qu'on rencontre ce problème de pénurie de parking. Il est donc nécessaire de trouver une alternative. La seconde manière, et celle que nous traitons dans ce projet, consiste à optimiser l'allocation des parkings pour chaque avion effectuant un séjour à l'aéroport (Gate Allocation Problem ou Gate Assignment Problem).

L'optimisation de l'allocation de ces ressources de l'aéroport permet d'améliorer l'efficacité de l'utilisation des ressources matérielles de l'aéroport et de réduire les coûts d'exploitation de l'aéroport. Actuellement, l'attribution des parkings à chaque avion dans les aéroports de grande et moyenne taille est en général basée sur une attribution manuelle fondée sur l'expérience manuelle, complétée par une attribution par le biais d'un système informatique. Dans des grands aéroports comme celui de Paris-Charles de Gaulle, il y a un flux important d'avions qui arrivent et partent de l'aéroport et ce processus se caractérise par des délais courts et de forte densité. Un retard sur un vol pourrait entraîner, par effet "boule de neige", d'autres retards sur plusieurs autres vols. Et ces retards sont en général issus d'une mauvaise programmation des ressources aéroportuaires : selon des études statistiques, plus de 70% de tous les retards de vol causés par l'aéroport sont dus à une mauvaise programmation des ressources aéroportuaires ; 15,45% de tous les retards de vol sont des retards liés aux opérations au sol et entraînent des retards au départ des vols [1, 2].

Cela montre donc l'importance d'une bonne allocation des ressources et en particulier des parkings pour que la suite des opérations aériennes se déroule sans encombre. D'ailleurs, outre le fait d'entraîner des retards, une mauvaise programmation des ressources aéroportuaires engendrent des pertes économiques et pourraient engendrer des accidents.

En fonction de la stratégie appliquée, l'affectation d'un avion à une porte d'embarquement a un impact plus ou moins important sur les trois principales parties prenantes, à savoir l'exploitant de l'aéroport, la compagnie aérienne et les passagers. Les exploitants de compagnies aériennes sont soucieux de faciliter l'accès aux terminaux et de raccourcir les temps d'attente au sol. Les passagers recherchent la commodité en termes d'embarquement rapide et sans heurts, de courtes distances à parcourir à pied et d'accès aux équipements de l'aéroport tels que les restaurants, les aires de repos et de divertissement et les boutiques. Enfin, les opérateurs aéroportuaires veulent augmenter leurs revenus en offrant une bonne expérience aux

compagnies aériennes et aux passagers tout en maximisant l'efficacité des ressources aéroportuaires et en minimisant la congestion, les ressources nécessaires, les interruptions et les retards, etc. Contrairement à d'autres opérations de planification des compagnies aériennes, l'assignation des portes d'embarquement est par nature multi-objectifs en raison des multiples parties prenantes impliquées. Le but du GAP étant donc de satisfaire au mieux les objectifs de ces parties prenantes.

Face à ces défis complexes, la recherche de solutions efficaces pour l'optimisation de l'allocation des parkings aéroportuaires a conduit à l'exploration de diverses approches. Parmi ces approches, la programmation linéaire en nombres entiers mixtes – MIP – a été étudiée [2]. MIP offre un cadre mathématique puissant pour modéliser et résoudre des problèmes d'optimisation combinatoire, tels que le Gate Allocation Problem. Cependant, en raison de la complexité combinatoire de ces problèmes, la résolution exacte de grandes instances devient souvent difficile voire impossible en un temps raisonnable. C'est dans ce contexte que des méthodes heuristiques et métaheuristiques, comme le recuit simulé, ont émergé comme des alternatives prometteuses.

Le recuit simulé est une technique d'optimisation probabiliste inspirée du processus de recuit dans la métallurgie. Cette méthode, introduite par Kirkpatrick *et al.* dans les années 1980 [3], a montré son efficacité dans la résolution de problèmes d'optimisation combinatoire en explorant l'espace des solutions de manière probabiliste, permettant ainsi de s'échapper des optima locaux [4]. Des études ont notamment adapté avec succès le recuit simulé pour le GAP [5]. En parallèle, l'utilisation de l'intelligence artificielle a également gagné en popularité pour résoudre des problèmes complexes d'optimisation. Les techniques d'apprentissage automatique et d'optimisation basées sur l'IA ont démontré leur capacité à fournir des solutions de haute qualité dans des délais raisonnables, même pour des problèmes de grande envergure. Lam *et al.* [6] proposent une approche hybride qui combine un système expert basé sur les connaissances sous la forme d'un agent intelligent et un modèle d'optimisation tout en tenant compte des changements en temps réel des portes d'embarquement et des vols. En mettant l'accent sur le recuit simulé dans ce projet, nous chercherons à évaluer sa capacité à fournir des solutions efficaces au problème d'allocation des parkings aéroportuaires. Le recuit simulé présente l'avantage d'être une méthode d'optimisation robuste et flexible, capable de gérer des problèmes complexes tout en évitant les pièges des optima locaux. En outre, nous évaluerons l'influence des multiples paramètres présents dans notre modèle sur la capacité à trouver une bonne solution. Après avoir détaillé l'objectif de ce projet et la modélisation du problème, la résolution employée est expliquée. Puis les résultats obtenus en employant différents opérateurs dans le recuit simulé sont présentés.

2 Modélisation

Dans ce projet, le problème d'allocation des portes – GAP – se résume à vouloir maximiser le nombre d'avions alloués à un parking.

Cela en maximisant également le nombre d'avions possibles aux parkings dits "contacts", *i. e.* des parkings se trouvant à proximité du terminal. Favorisant ainsi l'accès par les passagers et facilitant la charge de l'appareil.

Les contraintes associées à ce problème d'optimisation sont multiples. On retrouve la contrainte de comptabilité envers les parkings. Chaque parking ne permettant pas d'accueillir tous les types avions. Il y a une contrainte de planning. Un parking ne peut pas être utilisé par plusieurs avions simultanément. De plus, il y a une contrainte en plus concernant le planning en ajoutant un temps supplémentaire, servant de mémoire tampon, entre la fin d'un séjour et le début d'un autre. Cette nouvelle contrainte permet de renforcer le système dans le cas de retard de précédents avions.

On a également la possibilité, lorsque la durée d'un séjour d'un avion est suffisamment grande de le remorquer, libérant ainsi un parking au contact en déplaçant un avion qui n'est pas en utilisation dans un parking plus éloigné du terminal.

3 Résolution

L'algorithme utilisé pour résoudre ce problème est le recuit simulé qui va être détaillé dans ce chapitre. Ainsi que les différents opérateurs, définis pour ce problème spécifique, qui sont utilisés par cette méthode.

3.1 Recuit Simulé

Le recuit simulé – Simulated Annealing – est une généralisation de la méthode Monte-Carlo. Son but est de trouver une solution optimale pour un problème donné en utilisant un facteur de hasard. L'algorithme a comme paramètres initiaux une solution et une température. Le principe va être de générer à chaque itération une nouvelle solution dans le voisinage de la solution courante. Si cette nouvelle solution améliore la fonction objectif (ou énergie du système) alors elle est directement acceptée. Sinon, elle n'est acceptée qu'avec une probabilité égale à $e^{\frac{-\Delta E}{T}}$ – dans le cas d'un problème de minimisation. Avec $\Delta E = E_{courante} - E_{nouvelle}$ et $E_{courante}$, $E_{nouvelle}$ étant respectivement les énergies – i. e. valeurs de la fonction objectif – pour la solution courante et la nouvelle solution calculée à partir de la solution courante. Puis à la fin de chaque itération on décroît la valeur de la T . Le loi de décroissance généralement utilisée est $T_k = \alpha \cdot T_{k+1}$ avec $0.8 \leq \alpha \leq 0.99$. On réitère ces étapes et l'algorithme s'arrête lorsque la température atteint une certaine valeur, ou bien que le nombre maximale d'itération est atteint. Le pseudo code du recuit simulé est détaillé à l'algorithme 1.

Algorithm 1 Simulated Annealing

Require: x_{init}, T_0, α

$x \leftarrow x_{init}$

$T \leftarrow T_0$

$E \leftarrow$ Energy of the initial solution

while $T \geq T_{min}$ **do**

$x_{new} \leftarrow$ Generate a solution from the neighborhood of x_{init}

$E_{new} \leftarrow$ Energy of x_{new}

$\Delta E \leftarrow E_{new} - E$

if $\Delta E \leq 0$ **then**

$x \leftarrow x_{new}$

$E \leftarrow E_{new}$

else

$r \leftarrow \text{random}(0, 1)$

if $r > e^{\frac{-\Delta E}{T}}$ **then**

$x \leftarrow x_{new}$

$E \leftarrow E_{new}$

end if

end if

$T \leftarrow \alpha \cdot T$

end while

A l'initialisation, la température T est généralement très grande par rapport aux différences de valeurs de la fonction objectif. Ainsi, beaucoup de solutions – mêmes celles dégradant la fonction objectif – sont acceptées. Mais à mesure que le

nombre d'itérations augmente, la température baisse, et donc la plupart des solutions augmentant la fonction objectif sont refusées, et l'algorithme se ramène à une amélioration itérative classique.

Grâce au paramètre de température, le recuit simulé permet, au début de son lancement, de sortir d'un optimum local dans le but de trouver l'optimum global. Ce qu'une méthode classique d'optimisation telle que la méthode de descente de gradient ne peut pas faire. Et donc permet d'améliorer la capacité de l'algorithme à approximer l'optimum global. Cependant le recuit simulé peut quand se retrouver piégé dans un optimum local à basse température. Mais il est possible de monter brusquement T pour forcer l'algorithme à continuer d'explorer. Le principal inconvénient du recuit simulé réside dans le choix des paramètres. La température est intriquement liée aux valeurs de la fonction objectif. Si elle est trop basse, la qualité de la recherche sera mauvaise. Si elle est trop haute, le temps de calcul sera trop élevé. De plus, il est impossible de savoir si la solution obtenue est l'optimum global.

3.2 Représentation de la solution

Dans ce problème d'allocation de parkings, il est nécessaire de modéliser une configuration efficacement. La représentation choisie est celle d'un tableau ayant comme indice les différents séjours des avions. Et l'élément aux différents indices du tableau représente le parking alloué à cet avion. Ainsi, selon cette modélisation, une configuration d'allocation est donnée sous la forme d'un tableau ayant comme dimension le nombre de séjours à allouer, où chaque élément du tableau contient une unique valeur représentant le parking attribué.

3.3 Opérateurs

Le recuit simulé est basé sur une recherche locale de la solution. Comme décrit précédemment, une nouvelle solution est obtenue à partir d'une autre solution. Il est donc nécessaire de modifier aléatoirement une solution pour obtenir une nouvelle solution dans son voisinage. Pour ce faire, on utilise des opérateurs.

3.3.1 Mutate

Le premier opérateur présenté est un opérateur classique pour le recuit simulé. Il consiste à choisir aléatoirement un indice dans le tableau représentant la solution et de changer sa valeur. Cet opérateur est très basique, ne nécessite pas beaucoup d'opérations et est donc rapide. Du fait de ne modifier que une valeur parmi la solution, la nouvelle configuration obtenue est très proche de l'ancienne solution. On peut envisager que cet opérateur mette beaucoup de temps à trouver une solution intéressante mais arrive facilement à partir d'une bonne solution à trouver la solution optimale.

3.3.2 Randomize Subset

3.3.3 Swap

3.3.4 NAAC ?

4 Résultats

Les résultats montrés dans cette partie sont réalisés soit sur la journée du 21 juin 2016 représentant 327 séjours différents et 473 opérations. Soit sur la semaine du 20 juin au 26 juin 2016, représentant en tout ?? séjours et ?? opérations. Le nombre de parkings utilisés dans les deux différents cas est de 145.

4.1 Opérateur

Dans cette partie sont affichés les résultats des différents opérateurs selon les différents données.

4.1.1 Mutate

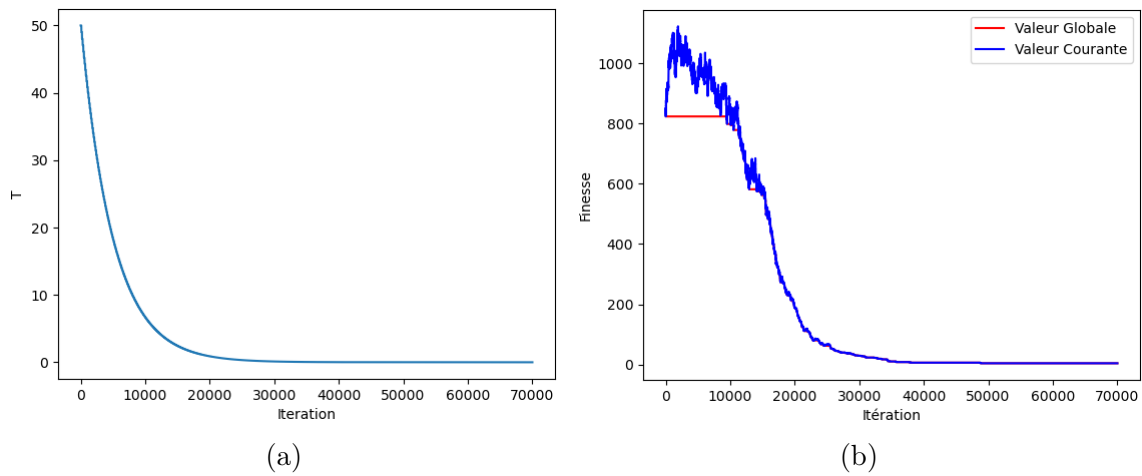


FIGURE 2 – Résultat pour la journée du 21 juin 2016 en utilisant l'opérateur Mutate

La figure 2a représente la valeur de la température en fonction du nombre d'itération. La température initiale est fixée à 50, et $\alpha = 0.98$. De plus, 100 itérations sont calculées pour une même température T . Avec cet opérateur Mutate, les résultats obtenus pour la journée du 21 juin 2016 sont montrés figure 2b. La finesse représentée en ordonnée correspond à la valeur de la solution par la fonction objectif. [détailler fonction objectif?!!] La solution initiale a pour finesse 832. On observe que la valeur courante au début de l'exécution a la possibilité de monter. Cela est dû à l'impact de la température qui est assez élevée pour permettre l'algorithme d'explorer des solutions moins pertinentes. Cependant, plus la température diminue, plus la valeur courant diminue et tend à converger. Dans ce cas là, on obtient comme valeur globale à la fin de l'algorithme un score de finesse de 4. Pour cette exécution, avec l'opérateur Mutate, avec 70000 itérations, il a fallu 66 secondes pour terminer l'exécution.

4.1.2 Randomize Subset

4.1.3 Swap

4.1.4 NAAC

4.2 Combinaison d'opérateurs

4.2.1 NAAC et Mutate

5 Conclusion

Références

- [1] Sang Hyun Kim, Eric Feron, John-Paul Clarke, Aude Marzuoli, and Daniel Delahaye. Airport gate scheduling for passengers, aircraft, and operations. *Journal of Air Transportation*, 25(4) :109–114, 2017.
- [2] Chuhang Yu, Dong Zhang, and Henry YK Lau. Mip-based heuristics for solving robust gate assignment problems. *Computers & Industrial Engineering*, 93 :171–191, 2016.
- [3] Scott Kirkpatrick, C Daniel Gelatt Jr, and Mario P Vecchi. Optimization by simulated annealing. *science*, 220(4598) :671–680, 1983.
- [4] Daniel Delahaye, Supatcha Chaimatanan, and Marcel Mongeau. Simulated annealing : From basics to applications. *Handbook of metaheuristics*, pages 1–35, 2019.
- [5] Ningning Zhao and Mingming Duan. Research on airport multi-objective optimization of stand allocation based on simulated annealing algorithm. *Mathematical Biosciences and Engineering*, 18(6) :8314–8330, 2021.
- [6] Soi-Hoi Lam, Jia-Meng Cao, and Henry Fan. Development of an intelligent agent for airport gate assignment. *Journal of Air Transportation*, 7(2), 2002.