



**HAL**  
open science

## CONCEPTION ET GESTION DES INDISPONIBILITES DES SITES DANS LES CHAINES LOGISTIQUES

Mustapha Anwar Brahami, Fouad Maliki, Mohammed Dahane, Zaki Sari

► **To cite this version:**

Mustapha Anwar Brahami, Fouad Maliki, Mohammed Dahane, Zaki Sari. CONCEPTION ET GESTION DES INDISPONIBILITES DES SITES DANS LES CHAINES LOGISTIQUES . MOSIM 2014, 10ème Conférence Francophone de Modélisation, Optimisation et Simulation, Nov 2014, Nancy, France. <hal-01166584>

**HAL Id: hal-01166584**

**<https://hal.science/hal-01166584v1>**

Submitted on 23 Jun 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire HAL, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

## CONCEPTION ET GESTION DES INDISPONIBILITES DES SITES DANS LES CHAINES LOGISTIQUES

M.A. BRAHAMI, M. MALIKI

Ecole Préparatoire en Sciences et Techniques de  
Tlemcen, 165 RP Bel horizon, Tlemcen - Algérie  
ma.brahami@epst-tlemcen.dz, f.maliki@epst-  
tlemcen.dz

M. DAHANE, Z. SARI

Laboratoire de Génie Industriel et de Production de  
Metz (LGIPM) / Manufacturing Engineering Laboratory  
of Tlemcen(MELT)  
dahane@enim.fr, z\_sari@mail.univ-tlemcen.dz

**RESUME :** *La chaîne logistique est sujette à des défaillances aléatoires causées par différents facteurs ce qui engendre l'indisponibilité de certains sites. Dans ce sens, la gestion de ces indisponibilités s'impose comme un choix stratégique afin de garantir les seuils désirés de fiabilité et de disponibilité des différents sites de la chaîne logistique. Dans ce travail, nous nous intéressons à deux problématiques liées au domaine des chaînes logistiques à savoir la conception et la gestion des indisponibilités des sites logistiques. Nous considérons alors un réseau de distribution stochastique avec la prise en compte des décisions de sélection des fournisseurs, de localisation des centres de distribution (DCs), d'affectation des détaillants et de gestion des indisponibilités des DCs. Notre démarche consiste d'abord à trouver la structure optimale de la chaîne logistique en utilisant une approche d'optimisation basée sur les algorithmes génétiques (AG). Ensuite, de simuler le comportement de la chaîne logistique face à la présence d'éventuelles défaillances de DCs. Ainsi, l'objectif de cette étape est l'optimisation de la gestion de ces indisponibilités. Deux stratégies sont réalisées, l'une consiste à remplacer chaque DC indisponible par le DC le plus proche, et l'autre consiste à effectuer une réallocation en utilisant les AG. Les résultats des deux stratégies sont détaillés et comparés.*

**MOTS-CLES :** *conception de la chaîne logistique; localisation-allocation; sélection des fournisseurs; gestion des indisponibilités; algorithmes génétiques.*

### 1 INTRODUCTION

Une chaîne logistique est un réseau de distribution qui assure les fonctions d'acquisition de matériaux, la transformation de ces matériaux en produits intermédiaires et finis, et la distribution de ces produits finis aux clients. Aujourd'hui, les clients exigent des produits moins chers et de haute qualité livrés dans les délais et avec un excellent service après-vente. La conception des chaînes logistiques nécessite la considération de différentes décisions réparties selon leurs influences temporelles en trois niveaux décisionnels: stratégiques, tactiques et opérationnelles.

La localisation et le choix des différentes entités (fournisseurs, usines, centres de stockage et de distribution) et les différents modes de transports utilisés est l'une des décisions stratégiques que les entreprises cherchent à optimiser en premier. Cette optimisation, traditionnellement axée sur les coûts, est rendue difficile à cause de l'introduction de nouveaux critères de décision tels que la satisfaction du client (délais de livraison, qualité du produit et/ou service,...), et la prise en compte explicite des différents risques (sociaux, environnementaux et économiques). Ces décisions peuvent devenir de plus en plus complexes et difficiles à gérer à cause de certains événements incertains. L'incertitude qui affecte le système peut fortement influencer sur la rentabilité de la chaîne logistique.

Dans la plupart des problèmes de gestion des chaînes logistiques (ou Supply Chain Management en anglais), les différents risques ou incertitudes pouvant affecter les réseaux/chaînes logistiques sont le plus souvent négligés. Ces risques peuvent être la conséquence d'un événement externe tel qu'une catastrophe naturelle (Tsunami), une épidémie, une guerre (invasion militaire), ou un problème interne (grève du personnel, incendie, etc).

Une fois la structure du réseau fixée, suite à l'apparition d'un ou plusieurs événements incertains un ou plusieurs sites (centres de production, entrepôts, centres de distribution, etc.) peuvent devenir indisponibles pour une durée souvent aléatoire. L'indisponibilité d'un centre de distribution, d'un fournisseur, etc., entraîne entre autres des pertes des demandes clients et a un impact important sur la rentabilité et la profitabilité du réseau. Par conséquent, l'indisponibilité des sites obligera les décideurs à redéfinir une nouvelle structure du réseau logistique en utilisant des stratégies robustes permettant de remédier à ce problème de perte (clients, profits, crédibilité, etc.) (Tanonkou, 2007).

Ce travail de recherche aborde deux problèmes liés au domaine des chaînes logistiques : la conception des réseaux/chaînes logistiques et la gestion des indisponibilités des sites logistiques. Notre démarche est divisée en deux étapes distinctes. Le but de la première étape consiste à trouver la structure optimale du réseau logistique à travers la prise en compte de trois types de décisions qui sont : localisation des centres de distribution (DCs),

affectation des détaillants aux DCs et choix des fournisseurs. Une fois la structure du réseau définie, nous considérons dans la deuxième étape que certains DCs peuvent devenir indisponibles. Ainsi, l'objectif de cette étape est l'optimisation de la gestion de ces indisponibilités.

Le reste de l'article est organisé comme suit: la section 2 présente quelques travaux dédiés aux problèmes de localisation-allocation, de sélection des fournisseurs et de fiabilité des sites logistiques. La section 3 décrit notre problématique. La section 4 présente l'approche d'optimisation et la simulation proposée. La section 5 illustre les résultats numériques obtenus et leurs analyses. La section 6 conclut l'article et présente quelques directions de recherches futures.

## 2 REVUE DE LITTÉRATURE

Le problème abordé dans ce travail provient principalement de trois axes de recherche à savoir la sélection des fournisseurs, les problèmes de localisation-allocation et les problèmes de fiabilité des sites logistiques qui ont été largement abordés dans la littérature. Et malgré, très peu de travaux existants considèrent ces trois décisions simultanément. Cette section résume brièvement les approches proposées et les résultats obtenus dans la littérature pour les trois problèmes cités précédemment.

Dans (Meixell et Gargeya, 2005) les auteurs présentent plusieurs travaux de recherche qui se sont intéressés aux problèmes de conception de chaînes logistiques globales, les auteurs affirment que la communauté de recherche a abordé des problèmes difficiles de conception de chaînes logistiques, mais très peu de chercheurs intègrent les décisions stratégiques dans un même modèle. Les auteurs ont conclu que: «il est nécessaire d'étendre les modèles existants de conception de réseaux de distribution afin d'intégrer les décisions internes liés aux sites de production et les décisions externes liés aux fournisseurs».

Dans (Bischoff et Kerstin, 2009), les auteurs considèrent une classe généralisée de problèmes de localisation-allocation avec  $n$  sites candidats. Un problème d'optimisation multidimensionnelle en nombres entiers est présenté, les auteurs comparent plusieurs méthodes pour la résolution de ce problème tel que la recherche de voisinage, la recherche tabou et les algorithmes évolutionnistes.

(Shen *et al.*, 2003) et (Daskin *et al.*, 2002) sont les premiers à avoir introduit de façon implicite les coûts de stockage dans un problème de localisation (FCFL). (Tanonkou *et al.*, 2007) traitent un problème de conception d'un réseau de distribution stochastique où les décisions de choix des fournisseurs, de localisation des centres de distribution et d'affectation des zones de demande sont intégrées dans un même modèle d'optimisation. Le réseau étudié est composé de plusieurs fournisseurs appro-

visionnant, dans des délais aléatoires, un ensemble de DCs à localiser. L'objectif est de choisir les meilleurs fournisseurs, les meilleures localisations des DCs et les meilleures affectations des zones de demande aux centres de distribution dans le but de minimiser une fonction de coût non linéaire. Pour cela, les auteurs proposent une méthode basée sur la relaxation lagrangienne. Ce problème est traité par (Maliki et Sari, 2013) qui propose un algorithme génétique multicritères pour sa résolution afin d'optimiser le délai de transport et une fonction orientée coût. Les mêmes auteurs étudient ce problème en utilisant différentes politiques de gestion de stocks au niveau des DCs afin de voir l'impact des politiques considérées sur la structure globale de la chaîne logistique (Maliki et Sari, 2012).

(Maliki *et al.*, 2010) présentent une approche hybride combinant optimisation et simulation pour la résolution d'un problème stochastique de localisation des DCs et de choix de fournisseurs avec répartition des ordres d'approvisionnement sur les différentes connexions de transport (liaisons utilisant différents modes de transport) reliant les fournisseurs aux DCs.

Motivé par la réduction des aléas et l'amélioration du service clients, nombreuses sont les entreprises qui s'intéressent à l'approvisionnement multiples, c'est à dire à s'engager avec plusieurs fournisseurs en même temps. Lors de la conception de toute chaîne logistique, trouver une méthode/approche de sélection des fournisseurs est d'une importance cruciale. Selon (De Boer *et al.*, 2001) la sélection des fournisseurs passe par quatre étapes : la définition du problème, la sélection des critères d'évaluation des fournisseurs, la pré-qualification des fournisseurs et leur sélection finale. Les auteurs présentent dans ce travail quelques méthodes résolvant le problème de sélection des fournisseurs et discutent des différents travaux intéressés à ce problème. Ils répartissent les travaux par rapport aux différentes étapes du cycle présenté et affirment que la majorité des chercheurs s'intéressent à la dernière étape de ce cycle.

La décision de sélection des fournisseurs est compliquée du fait que plusieurs critères de natures qualitatives et quantitatives doivent être considérés. Pour plus de détails sur les travaux de recherche existants sur ce sujet, le lecteur peut consulter le travail de (Jain *et al.*, 2009) dans lequel les auteurs présentent un état de l'art complet sur le problème de sélection des fournisseurs, et décrivent les différentes étapes prises en considération dans le cycle de sélection des fournisseurs et les différents critères utilisés pour l'évaluation des performances des fournisseurs. De plus, les auteurs recensent les caractéristiques de ce problème ainsi que les différentes méthodes existantes dans la littérature permettant de le résoudre.

L'objectif de ce travail est d'intégrer les décisions de localisation-allocation et de choix de fournisseurs dans un même modèle avec la prise en compte des indisponi-

bilités des sites logistiques. Notons que très peu de travaux couplent ces décisions dans un même modèle et abordent le problème de fiabilité dans la conception des chaînes logistiques.

Dans la référence (Simchi-Levi *et al.*, 2002), les auteurs présentent des arguments convaincants que les chaînes logistiques sont particulièrement vulnérables aux perturbations intentionnelles ou accidentelles et suggère des approches possibles pour réduire ces perturbations. Toutefois, les auteurs ne présentent pas de modèles quantitatifs pour résoudre ces problèmes.

(Snyder, 2006) présente un état de l'art détaillé sur les problèmes de localisation-allocation stochastiques et robustes, l'auteur illustre la variété des approches d'optimisation sous incertitude existantes dans la littérature et leur application aux problèmes de localisation allocation.

(Snyder et Daskin, 2003) présentent des modèles de localisation-allocation basés sur le problème Median et le problème (UFLP). L'objectif est de minimiser les coûts de transport en tenant compte des coûts de transport engendrés en cas d'indisponibilité des sites. Les auteurs présentent une relaxation lagrangienne pour la résolution de ces problèmes.

(Maliki *et al.*, 2013) considèrent le même réseau de distribution de la référence (Maliki F. and Sari, 2012) avec une prise en compte de la maintenance des DCs. Les auteurs proposent un algorithme génétique mono critère pour la définition de la structure optimale de la chaîne logistique. Ensuite, une simulation du comportement de la chaîne logistique face à la présence d'éventuelles défaillances de DCs est réalisée. Deux stratégies de simulation sont élaborées, l'une intégrant une politique de maintenance et l'autre sans politique de maintenance. Les résultats des deux stratégies sont détaillés et comparés, démontrant l'intérêt et les performances de la stratégie intégrant la politique de maintenance.

(Tanonkou, 2007) traite le problème de conception d'un réseau de distribution avec des sites non fiables. L'auteur propose deux modèles de conception différents avec une approche de résolution basée sur la méthode de relaxation lagrangienne combinée avec la méthode d'optimisation Monte Carlo. Le premier modèle concerne un réseau de distribution mono fournisseur/mono produit avec indisponibilités des DCs, et le deuxième modèle est un réseau de distribution multi fournisseurs/mono produit avec indisponibilités des fournisseurs. Dans ses travaux, (Tanonkou, 2007) considère que les sites indisponibles sont définitivement perdus, ce qui n'est pas le cas de notre problématique, ou nous considérons que les DCs peuvent devenir indisponibles pendant une certaine durée et redeviennent opérationnels par la suite.

### 3 PROBLEMATIQUE CONSIDEREE

#### 3.1 Hypothèses

L'étude présentée dans ce travail de recherche est basée sur une chaîne logistique composée d'un ensemble de fournisseurs potentiels reliés à un ensemble de détaillants, chaque détaillant est identifié par sa zone de localisation (ville ou région) où chaque zone est une zone potentielle de localisation de DCs. Chaque zone de demande effectue une demande aléatoire pour un seul type de produit qui est satisfaite par les DCs localisés. Chaque DC utilise la politique de la quantité économique (EOQ) pour la gestion de son stock et maintient un stock de sécurité pour garantir un certain service client. Nous nous limitons au cas où une seule connexion de transport relie chaque couple de détaillants sans prise en compte du délai de transport. La figure 1 illustre la structure globale de la chaîne logistique considérée.

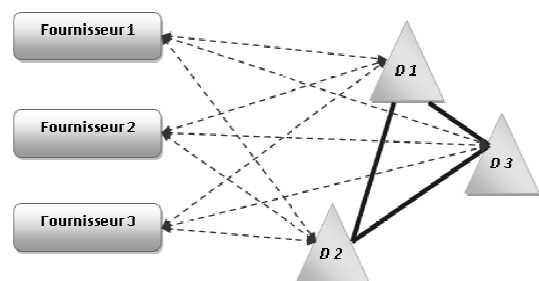


Figure 1 : Structure de la chaîne logistique étudiée

Nous supposons que la chaîne logistique fait face à des défaillances de DCs qui les rendent indisponibles. La nature de ces indisponibilités est d'origine diverse : catastrophes naturelles, indisponibilité du chemin de transport, grève du personnel, acte terroriste ou sabotage etc. Toutefois, la chaîne logistique devrait être robuste et redessinée chaque fois qu'une défaillance de DC se produise.

Notre démarche de résolution est divisée en deux étapes distinctes  $E_1$  et  $E_2$ . Le but de la première étape consiste à trouver la structure optimale de la chaîne logistique en supposant que tous les DCs sont opérationnels. Par contre, durant la seconde étape, un ou plusieurs DCs peuvent devenir indisponibles, l'objectif de cette étape est l'optimisation de la gestion de ces indisponibilités.

Dans un premier temps, la résolution du problème consiste pendant l'étape  $E_1$  en la prise de trois types de décisions qui sont : localisation des DCs, affectation des détaillants aux DCs et choix des fournisseurs. Ces trois premières décisions sont obtenues en considérant l'existence d'une seule et unique liaison de transport entre chaque couple fournisseur - DC. Ce problème est résolu en utilisant un algorithme génétique (Maliki et Sari, 2013) et (Maliki *et al.*, 2013). Cet algorithme permet d'obtenir la structure optimale de notre réseau de distribution.

Partant de la structure de la chaîne logistique obtenue durant la première étape, nous simulons le comportement de cette chaîne pendant la seconde étape  $E_2$ , et ceci face à la présence d'éventuels défaillances d'un ou plusieurs DCs. Nous supposons, que les DCs ne peuvent pas être indisponibles simultanément. Le but de cette étape est d'optimiser la gestion des indisponibilités des DCs tout en minimisant le coût total généré.

L'approche de simulation utilisée dans l'étape  $E_2$  consiste à simuler deux stratégies différentes :

1. Dans la première stratégie, chaque DC indisponible sera remplacé par le DC le plus proche pendant sa durée d'indisponibilité. Le DC le plus proche est le DC qui présente le coût de livraison minimal.
2. La deuxième stratégie consiste à effectuer (à chaque indisponibilité d'un DC) une réallocation en utilisant une optimisation par algorithme génétique (AG). La réallocation revient à exécuter l'AG en considérant uniquement les détaillants concernés par l'indisponibilité ainsi que les DCs opérationnels.

La comparaison entre les deux stratégies nous permettra de mettre en évidence les gains engendrés avec la deuxième stratégie par rapport à la première.

### 3.2 Notations et variables utilisées

Pour la formulation mathématique du problème étudié, nous utilisons les variables et les notations suivantes :

#### 3.2.1 Notations

$I$ : Ensemble des zones de demandes (détaillants) indexés par  $i$ ;

$K$ : Ensemble des fournisseurs indexés par  $k$ ;

$DC_j$ : Centre de distribution localisé dans la zone de demande  $j$ ;

$\mu_i$ : Demande globale générée par le détaillant  $i$ ;

$D_j$ : Demande moyenne journalière du  $DC_j$ ;

$\sigma_i^2$ : Variance de la demande journalière générée par le détaillant  $i$ ;

$f_j$ : Coût fixe de localisation du  $DC_j$ ;

$d_{ij}$ : Coût de livraison unitaire du  $DC_j$  vers le détaillant  $i$ ;

$h_j$ : Coût de stockage annuel (par unité de produit) dans le  $DC_j$ ;

$F_{jk}$ : Coût fixe de commande (inclus coût fixe de transport) placée par le  $DC_j$  auprès du fournisseur  $k$ ;

$a_{jk}$ : Coût unitaire d'approvisionnement (prix d'achat et de transport) du  $DC_j$  auprès du fournisseur  $k$ ;

$L_{jk}$ : Délai moyen d'approvisionnement en jours du  $DC_j$  auprès du fournisseur  $k$ ;

$\lambda_{jk}^2$ : Variance du délai d'approvisionnement du  $DC_j$  auprès du fournisseur  $k$ ;

$\alpha$ : Niveau de service dans les centres de distribution;

$Z_\alpha$ : Coefficient de sécurité tel que  $P(Z \leq z_\alpha)$ ;

$C_{Indispo j}$ : Coût total d'indisponibilité du  $DC_j$ ;

$\Phi_j(E_2)$ : Nombre d'indisponibilités du  $DC_j$  pendant l'étape  $E_2$ ;

$M_{Indispo j}$ : Coût moyen d'une indisponibilité du  $DC_j$ ;

$C(E_1)$ : Coût global généré pour l'étape  $E_1$ ;

$C(E_2)$ : Coût global généré pour l'étape  $E_2$ ;

$CGI(E_2)$ : Coût de gestion des indisponibilités durant l'étape  $E_2$ .

#### 3.2.2 Variables de décision

$X_j = \{1 \text{ si le } DC_j \text{ est localisé}; 0 \text{ sinon}\}$

$Y_{ij} = \{1 \text{ si le détaillant } i \text{ est servi par le } DC_j; 0 \text{ sinon}\}$

$Z_{jk} = \{1 \text{ si le fournisseur } k \text{ est sélectionné pour approvisionner le } DC_j; 0 \text{ sinon}\}$

### 3.3 Formulation mathématique

En se basant sur la référence (Tanonkou *et al.*, 2007), nous présentons dans cette section la formulation mathématique de notre problématique. Durant la première étape, la résolution du problème nous permet de déterminer les variables de décisions  $X_j$ ,  $Y_{ij}$  et  $Z_{jk}$  et par conséquent la structure de notre chaîne logistique (Maliki F. and Sari, 2012). Ainsi, la formulation mathématique du problème de la première période se présente comme suit :

$$(MF) J^* = \min_{X,Y,Z} J(X,Y,Z)$$

Où  $J(X,Y,Z)$  est définit par :

$$\begin{aligned}
 J(X, Y, Z) = & \sum_{j \in I} f_j X_j + \sum_{j \in I} \sum_{i \in I} \mu_i d_{ij} Y_{ij} \\
 & + \sum_{j \in I} \sum_{i \in I} \sum_{k \in K} \mu_i a_{jk} Y_{ij} Z_{jk} \\
 & + \sum_{j \in I} \sum_{k \in K} \sqrt{2h_j F_{jk} \sum_{i \in I} \mu_i Y_{ij} Z_{jk}} \\
 & + \sum_{j \in I} \sum_{k \in K} Z_{jk} h_j \sqrt{L_{jk} \sum_{i \in I} \sigma_i^2 Y_{ij} + \lambda_{jk}^2 D_j^2 Z_{jk}} \quad (1)
 \end{aligned}$$

Avec les contraintes suivantes:

$$\sum_{j \in I} Y_{ij} = 1 \quad \forall i \in I \quad (2)$$

$$\sum_{k \in K} Z_{jk} = X_j \quad \forall j \in I \quad (3)$$

$$Y_{ij} \leq X_j \quad \forall i, j \in I \quad (4)$$

$$X_j, Y_{ij}, Z_{jk} \in \{0,1\} \quad \forall i, j \in I \forall k \in K \quad (5)$$

La fonction objectif (1) représente la somme des coûts de localisation, coûts de livraison, coûts d'approvisionnement, coûts de stockage et de commande ainsi que les coûts de maintien des stocks de sécurité. La contrainte (2) exige que chaque détaillant soit servi par un et un seul DC localisé. La contrainte (3) assure que l'approvisionnement de chaque DC ouvert se fait par un et un seul fournisseur. La contrainte (4) assure que les détaillants sont servis que par les DCs ouverts. La nature binaire des différentes variables de décision est exprimée par la contrainte (5).

## 4 APPROCHE DE RESOLUTION

### 4.1 Localisation des DCs et choix de fournisseurs (étape E<sub>1</sub>)

Pour la résolution du problème (MF) durant la première étape E<sub>1</sub>, nous utilisons un algorithme génétique pour déterminer la structure optimale de la chaîne étudiée. Dans notre cas, une solution candidate est composée de valeurs binaires 0 ou 1, où chaque chromosome est constitué de trois parties. La première partie représente la localisation des DCs, la seconde partie l'allocation des détaillants aux DCs et la troisième partie représente l'affectation des DCs aux fournisseurs. Pour chaque solution candidate, nous calculons sa fitness pour obtenir le coût total généré en utilisant l'équation (1) (voir section 3.3).

Dans notre algorithme génétique, un chromosome représente la structure de la chaîne logistique, il est composé de trois parties correspondant aux trois variables de décision X<sub>j</sub>, Y<sub>ij</sub> et Z<sub>jk</sub> (voir section 3.2). Ainsi, une re-

présentation en nombres entiers est utilisé où chaque gène peut avoir la valeur 0 ou 1. Un exemple de chromosome correspondant à un problème avec 4 détaillants (nous avons 4 DCs candidats situés dans les mêmes régions que les détaillants) et 3 fournisseurs potentiels est illustré à travers la figure 2.

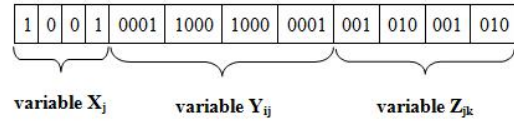


Figure 2 : Exemple de chromosome

Les différentes étapes de l'algorithme génétique utilisé se présentent comme suit :

- **Etape 1.** Générer la population initiale P de taille N aléatoirement.
- **Etape 2.** Evaluer toutes les solutions dans P.
- **Etape 3.** Sélectionner les deux parents en utilisant la « sélection binaire par tournoi ». Elle consiste à tirer au hasard deux solutions de la population P puis sélectionner la solution avec le rang le plus élevé.
- **Etape 4.** Générer deux solutions enfants par le croisement des deux solutions parents avec une probabilité P<sub>c</sub>.
- **Etape 5.** Exécuter l'opérateur de mutation avec une probabilité P<sub>m</sub> pour chaque solution enfant.
- **Etape 6.** Exécuter une fonction de correction pour les solutions infaisables qui ne respectent pas les contraintes du modèle proposé.
- **Etape 7.** Ajouter les deux solutions enfants dans la population suivante G.
- **Etape 8.** Répéter les étapes de 3 à 7 pour obtenir N solutions enfants dans G.
- **Etape 9.** Répéter les étapes de 2 à 8 jusqu'à la satisfaction des conditions d'arrêt.

### 4.2 Gestion des indisponibilités des DCs (étape E<sub>2</sub>)

Pour la deuxième étape E<sub>2</sub>, un ou plusieurs DCs peuvent devenir indisponibles. Dans cette étape, nous simulons deux stratégies différentes. Pour la première stratégie, chaque DC indisponible sera remplacé par le DC le plus proche. Le DC remplaçant satisfait les demandes des détaillants affectés au DC remplacé pendant son indisponibilité. Pour la deuxième stratégie et pour chaque indisponibilité d'un DC, une nouvelle allocation (ou réallocation) est effectuée pour les détaillants concernés par l'indisponibilité, ceci revient à exécuter le même AG de

la première période mais en considérant que les DCs opérationnels et les détaillants affectés par l'indisponibilité. A travers la comparaison des deux stratégies, nous prouvons que la deuxième stratégie est plus avantageuse que la première en termes de coûts générés.

Durant l'étape  $E_2$  et pour les deux stratégies proposées, le coût global engendré (coût total d'exploitation de la chaîne logistique) est égal à la somme des coûts de livraison, coûts d'approvisionnement, coûts de stockage et de maintien de stock de sécurité ainsi que les coûts des indisponibilités des DCs. Aucun coût de localisation (coût d'investissement) ne sera généré durant la deuxième étape, du moment où il n'y aura pas de nouvelles localisations de DCs.

Le coût d'indisponibilité pour chaque  $DC_j$  et pour les deux stratégies est calculé comme suit :

$$C_{Indispo\ j} = \Phi_j(E_2)M_{Indispo\ j}$$

Ou,

$C_{Indispo\ j}$  : Coût total d'indisponibilité du  $DC_j$  ;

$\Phi_j(E_2)$  : Nombre d'indisponibilités du  $DC_j$  pendant l'étape  $E_2$  ;

$M_{Indispo\ j}$  : Coût moyen d'une indisponibilité du  $DC_j$ .

Le coût de gestion des indisponibilités pour les deux stratégies à l'issue de l'étape  $E_2$  est égal à :

$$CGI(E_2) = C(E_2) - C(E_1)$$

Ou,

$C(E_1)$  : Coût global généré durant l'étape  $E_1$  ;

$C(E_2)$  : Coût global généré durant l'étape  $E_2$  ;

$CGI(E_2)$  : Coût de gestion des indisponibilités durant l'étape  $E_2$ .

## 5 RESULTATS OBTENUS ET ANALYSES

Pour évaluer les performances de notre approche, nous avons étudié des instances de différentes tailles. Ces instances sont obtenues en variant le nombre de fournisseurs potentiels et le nombre de détaillants qui représente en même temps le nombre de DCs candidats. Durant la seconde étape, pour chaque instance nous considérons 5 scénarios différents liés aux indisponibilités des DCs (nombres, instants et durées d'indisponibilités). Les expériences numériques sont effectuées en utilisant un core 2 duo 1.6 GHZ de 2 GB de RAM. Notons que les programmes de simulation des deux étapes sont implémentés en langage "VBA". Les paramètres utilisés sont présentés comme suit :

- **Nombre de détaillants (#D):** Nous avons considéré des problèmes avec 10, 15 et 20 détaillants. Notons que chaque zone contenant un détaillant est une zone potentielle de sélection de DC.
- **Nombre de fournisseurs (#F):** Nous avons considéré des problèmes constitués de 4, 7 et 10 fournisseurs potentiels.
- **Demandes des détaillants:** Pour chaque détaillant, la moyenne de la demande  $\mu_i$  est discrétisée à travers le temps  $t$ , tel que  $\mu_i(t) \sim U [100, 1600]$ .
- **Délais de livraison:** Pour chaque DC candidat, la moyenne du délai de livraison est générée aléatoirement tel que  $L_{jk} \sim U [10, 30]$ .
- **L'écart type des demandes et des délais de livraison:** sont générés aléatoirement tel que  $\sigma_i \sim U [50, 100]$  et  $\lambda_j \sim U [5, 10]$ .
- **Coûts fixes de localisation ( $f_j$ ), coûts de transport ( $a_{jk}$ ) et coûts de livraison ( $d_{ij}$ ) :** Ces paramètres sont générés suivant des lois uniformes tel que  $f_j \sim U [4500, 10000]$ ,  $a_{jk} \sim U [2, 10]$  et  $d_{ij} \sim U [1, 5]$ .
- **Niveau de service:  $\alpha = 97.5\%$  pour  $Z\alpha = 1.96$**  pour tous les problèmes étudiés.
- **Coût de stockage annuel par unité de dûit ( $h_j$ ):** Valeur constante pour tous les DCs égale à 25.
- **Coût fixe de commande ( $F_j$ ):** Valeur constante pour tous les DCs égale à 50.
- **Coût moyen d'une indisponibilité ( $M_{Indispo\ j}$ ):** Ce coût est généré suivant une loi uniforme pour chaque DC, tel que  $M_{Indispo\ j} \sim U [1000, 5000]$ .
- **Durée moyenne entre deux indisponibilités (DMEI) et durée moyenne d'une indisponibilité (DMI) :** sont générés suivant des lois uniformes pour chaque DC, tel que  $DMEI \sim U [100, 250]$  et  $DMI \sim U [15, 30]$ .
- **Périodes de simulation ( $E_1, E_2$ ):** nous avons considéré 1250 jours ouvrables (5 ans) pour chaque étape.

Les différents paramètres de l'algorithme génétique utilisé dans la première étape et la deuxième stratégie de la seconde étape sont fixés comme suit :

- **Taille de la population** :  $N = 20$  ;
- **Probabilité de croisement** :  $0.25 \leq P_c \leq 0.95$  ;
- **Probabilité de mutation** :  $0.05 \leq P_m \leq 0.1$  ;
- **Nombre d'itérations** :  $NI = 20$ .

Les résultats obtenus pour chaque instance de notre problème sont mentionnés dans le tableau 1. Ces résultats représentent la structure de la chaîne logistique (DCs localisés et fournisseurs sélectionnés) ainsi que le coût global engendré à l'issue de la première étape. Les résultats de la seconde étape concernent la comparaison de la moyenne des coûts de gestion des indisponibilités entre les deux stratégies obtenus après la simulation de 5 scénarios différents.

Etape 1					Etape 2		
#D	#F	#DC	#S	$C(E_1)$	Stratégie 1 $CGI(E_2)$	Stratégie 2 $CGI(E_2)$	Gains
10	4	2	2	38.55	4.33	3.01	30.42 %
		3	3	45.69	7.47	5.49	20.48 %
		4	3	57.13	10.67	9.82	7.96 %
15	7	5	3	90.73	9.59	5.33	44.24 %
		6	5	96.51	8.46	4.78	43.49 %
		7	4	106.73	13.26	10.93	17.57 %
20	10	8	5	109.50	13.91	11.46	17.61 %
		8	7	118.21	17.69	15.39	13.01 %
		10	8	129.40	19.52	14.13	27.61 %

Tableau 1 : Résultats obtenus

- #DC: Nombre de DC localisés.
- #S: Nombre de fournisseur sélectionnés.
- $C(E_1)$  : Coût global moyen généré durant la première étape  $E_1$  (voir section 3.3).
- $CGI(E_2)$  : Moyenne des coûts de gestion des indisponibilités générés durant l'étape  $E_2$  (voir section 4.2).
- Gains : Gain en termes de coût de gestion des indisponibilités entre les deux stratégies.
- Les coûts sont exprimés en million d'unité d'argent (ua).

A partir du tableau 1, nous constatons pour la première étape que le coût global engendré est en constante augmentation par rapport au nombre de DCs localisés et de fournisseurs sélectionnés. Il est clair aussi que dans la seconde étape, les coûts de gestion des indisponibilités

obtenus par la deuxième stratégie sont inférieurs par rapport à ceux obtenus avec la première stratégie, avec des pourcentages de gains allant de 8% à 44%.

Les résultats obtenus montrent clairement que l'optimisation de la gestion des indisponibilités en utilisant les algorithmes génétiques est meilleure par rapport à celle de l'heuristique utilisée dans la première stratégie.

## 6 CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES

Dans cet article, nous avons étudié un problème de localisation-allocation et sélection de fournisseurs avec la prise en compte des indisponibilités des DCs. Dans un premier temps, nous avons utilisé une approche d'optimisation basée sur les algorithmes génétiques pour résoudre un problème de conception d'un réseau stochastique de distribution où les décisions stratégiques de

choix des fournisseurs, de localisation des centres de distribution et d'allocation des détaillants sont intégrées dans un même modèle d'optimisation. Ensuite, une simulation de la chaîne logistique considérée a été réalisée face à la présence d'éventuelles indisponibilités de DCs. L'objectif de cette étape est d'optimiser la gestion des indisponibilités des DCs tout en minimisant le coût total généré. Pour cela, deux stratégies de simulation ont été réalisées, l'une consiste à remplacer chaque DC indisponible par le DC le plus proche, et l'autre consiste à effectuer une réallocation par algorithme génétique. La comparaison entre les deux stratégies a permis de montrer à travers les gains engendrés que la stratégie basée sur les algorithmes génétiques offre de meilleures performances en termes de gestion des indisponibilités des DCs.

Ce travail nous a permis de dégager plusieurs directions de recherche futures. La plus immédiate est de considérer d'autres méta-heuristiques pour l'optimisation de la gestion des indisponibilités. Enfin et dans un avenir à moyen terme, il est possible d'étendre la problématique à une approche intégrant la maintenance. Dans ce sens, une politique de maintenance des DCs pourra être envisagée afin de réduire le nombre de défaillances et ainsi améliorer la gestion des indisponibilités des DCs.

## REFERENCES

- Bischoff M. and Kerstin D., 2009. Allocation search methods for a generalized class of location-allocation problems. *European Journal of Operational Research*, Vol. 192, pp. 793-807.
- Daskin M. S., Coullard C. and Shen Z. J. M., 2002. An inventory-Location Model: Formulation, Solution Algorithms and Computational results. *Annals of Operations Research*, 110, pp. 83-106.
- De Boer L., Labro E. and Morlacchi P., 2001. A review of methods supporting supplier selection. *European Journal of Purchasing and Supply Management*, 7, pp. 75-89.
- Jain V., Benyoucef L. and Deshmukh S.G., 2009. Strategic supplier selection: some emerging issues and challenges. *Int. J. Logistics Systems and Management*, vol. 5, No. ½, pp. 61-88.
- Maliki F., Benyoucef L. et Sari Z., 2010. Une approche d'optimisation basée sur la simulation pour la conception d'un réseau de distribution stochastique multi fournisseurs. *Proceedings of the 8e conférence internationale de modélisation et simulation (MOSIM'10)*, Hammamet, Tunisie, p. 1916-1925.
- Maliki F. and Sari Z., 2012. Etude comparative des politiques de gestion de stock lors de la conception des chaînes logistiques, *Proceedings of the 9e conférence internationale de Modélisation, Optimisation et Simulation (MOSIM'12)*, Bordeaux, France.
- Maliki F. and Sari Z., 2013. Resolution of stochastic supply chain design problem by metaheuristic. *The international conference Control, Decision and Information Technologies*, Hammamet, Tunisie.
- Maliki F., Brahami M. A. and Dahane M., 2013. Optimisation du problème de localisation et sélection des fournisseurs sous contrainte de maintenance. *8<sup>ème</sup> Conférence internationale de Conception & Production Intégrées*, Tlemcen, Algérie.
- Meixell M.J. and Gargeya V.B., 2005. Global supply chain design: A literature review and critique. *Transportation Research*, Part E, 41: 531-550.
- Shen Z. J. M., Coullard C. and Daskin M. S., 2003. A Joint Location-Inventory Model. *Transportation Science*, 37(1), pp. 40-55.
- Simchi-Levi D., Snyder L. V. and Watson M., 2002. Strategies for Uncertainty times. *Supply Chain management Review*, Vol 6 N° 1, pp. 11-12.
- Snyder L. V. and Daskin M. S., 2003. Reliability Models for Facility Location: the expected failure case. *Presented at the INFORMS workshop on "Managing Risk in an Uncertain World"* Northwestern University, Evanston, Illinois, États-Unis.
- Snyder L. V., 2006. Facility location under uncertainty: a review. *IIE Transactions*, 38:7, pp. 547-564.
- Tanonkou G. A., Benyoucef L. and X. Xie, 2007. Joint Facility Location and Supplier Selection Decisions of distribution Networks with Random Supply Lead Time. *International Conference on Industrial Engineering and Systems Management (IESM 2007)*, Pékin, Chine, p. 1-10.
- Tanonkou G. A., 2007. *Une approche par relaxation lagrangienne pour l'optimisation d'un réseau de distribution : modèles stochastiques et fiables*. Thèse de doctorat, Université Paul Verlaine de Metz, France.