



## **Des drones utilisés pour constater les accidents** **L'IBSR et la Police fédérale collaborent pour obtenir une image plus rapide et encore plus précise de la scène d'accident**

***Deux drones ultramodernes de l'IBSR pourront dorénavant être utilisés par la Police fédérale de la route sur les lieux des accidents ayant lieu sur autoroute. Ces drones veilleront à ce que la scène de l'accident soit plus vite examinée en vue de dégager l'autoroute dans des délais beaucoup plus convenables. Cela réduira par la même occasion le risque de « suraccident » dans les deux directions.***

### **Photogrammétrie**

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, la police fédérale de la route d'Anvers dispose d'un team accidents de la circulation « photogrammétrie ». Depuis lors, ce team spécialisé intervient régulièrement dans le cadre de la constatation d'accidents graves de la circulation sur le réseau autoroutier au sein de la province d'Anvers, ainsi qu'en dehors de celle-ci à titre exceptionnel. Les membres de cette équipe ont recours à la photogrammétrie 2D et depuis peu, également à la photogrammétrie 3D.

Le recours à la photogrammétrie vise les principaux objectifs suivants :

- traitement plus rapide des constatations policières lors d'accidents de la circulation ;
- réalisation de constatations de grande qualité en déterminant de manière minutieuse et au centimètre près les positions des véhicules et des traces. Cela permet de contrôler et de reproduire les constatations à tout moment.

### **De la photogrammétrie 2D à la photogrammétrie 3D**

S'il était à l'époque une véritable révolution, le recours à la photogrammétrie 2D n'est possible qu'aux endroits ne présentant pas de dénivelé important. La photogrammétrie 2D ne tient en effet pas compte de la troisième dimension, à savoir la hauteur. Cela ne pose généralement pas problème car la plupart des traces d'accidents de la circulation se trouvent sur la chaussée (surface plate). En cas de dénivelé, l'on utilise, pour ce qui est de la photogrammétrie 2D, un appareil de mesure spécial (« totalstation ») afin de mesurer les traces mais cela ne permet pas une restitution photogramétrique complète. En revanche, la photogrammétrie 3D permet d'effectuer cette mesure à la perfection.

Le recours à la photogrammétrie 3D offre les avantages suivants :

- les constatations peuvent être effectuées en dehors de la chaussée ;
- des photos peuvent être prises sans remorquage des véhicules ;
- des points de mesure ne sont plus nécessaires (gain de temps sur le terrain) ;
- plus aucune mesure ne doit être effectuée sur le terrain car nous utilisons une mesure de référence fixe connue (gain de temps sur le terrain) ;
- le traitement ultérieur des constatations est bien plus rapide grâce à l'automatisation de certains processus.

## Pourquoi des drones ?

Dès lors que les grands sites d'accidents sur les autoroutes s'étendent souvent plusieurs centaines de mètres et que le traitement à l'aide de la photogrammétrie 3D nécessite plusieurs photos, il est nécessaire d'avoir une vue en hauteur.

Nous n'avons qu'une seule chance d'effectuer des relevés sur le lieu d'un accident. Une fois les débris retirés et les véhicules remorqués, toutes les informations essentielles ont disparu. Il importe également de dégager l'autoroute le plus rapidement possible, notamment pour éviter d'autres accidents en queue d'embouteillage mais aussi dans le sens de circulation opposé. Les dommages économiques et écologiques causés par de longs temps d'attente nécessitent également une intervention rapide. Un « drone » se prête particulièrement bien à ce genre de situation et la police constate également que la photogrammétrie 3D est utilisée de manière presque standard en combinaison avec cet engin.

En utilisant des drones, la police pourra, une fois sur place, survoler l'ensemble du site en quelques minutes seulement et tout relever sans devoir effectuer aucune autre mesure. La police ne doit par ailleurs plus attendre que l'ensemble des véhicules aient été remorqués et peut enregistrer en une seule fois toutes les traces en dehors de la chaussée. Par rapport à la photogrammétrie 2D, l'utilisation d'un drone et de la photogrammétrie 3D permet dans de nombreux cas de réduire fortement le temps nécessaire pour effectuer les relevés sur l'ensemble du site de l'accident.

En cas d'impossibilité de mettre en œuvre un drone selon les principes précités (ex. : mauvais temps, tunnels bas, problème technique...), l'on peut toujours recourir à la méthode classique, par exemple en utilisant le véhicule de photogrammétrie muni d'une caméra placée sur un poteau télescopique.

## Les drones utiles aussi pour les études d'accidentologie

Pour bien comprendre les principales causes des accidents et surtout comment on peut les éviter, il est indispensable de mener des études d'accidentologie. A cet effet, les drones peuvent fournir des informations pertinentes et précises sur la scène d'accident. Au cours des années, l'IBSR a acquis une certaine expertise concernant les études d'accidentologie. Les chercheurs de l'IBSR ont entre autres participé à des études en France et suivi de près ce qui se passe en Allemagne, pays pionnier en la matière. L'IBSR fait par ailleurs partie du consortium IGLAD qui rassemble des données et connaissances en matière d'accidentologie. A l'heure actuelle, il n'existe toutefois pas encore de réglementation concernant l'accidentologie. Nous espérons toutefois trouver au plus vite une solution afin de démarrer au plus vite les études.

*Karin Genoe, Administrateur Délégué de l'IBSR : « Nos drones hypermodernes aideront la police à obtenir une image plus rapide et encore plus précise de la scène d'accident. Cela permettra de réduire la longueur des files. Et si, pour l'instant, ils ne sont utilisés que pour la gestion des accidents, ces drones peuvent aussi être utiles pour les études d'accidentologie. A ce jour, de telles études sont peu nombreuses dans le monde de la sécurité routière belge. Toutefois, il est indispensable de les multiplier à l'avenir pour bien comprendre les principales causes des accidents et surtout comment ils peuvent être évités. A l'heure actuelle, il existe toutefois une lacune dans la réglementation concernant l'accidentologie. Nous espérons toutefois trouver au plus vite une solution pour la combler. En effet, en réalisant des études approfondies et en étudiant la cause réelle des accidents, nous pourrions faire en sorte que la route soit plus sûre pour tout le monde ».*

Des photos sont téléchargeables à partir du lien suivant : <https://we.tl/zTyxpfHh7z> (Copyright @policefederale)

### Personnes de contact :

Benoit Godart, porte-parole de l'IBSR : 0476/24.67.20

Peter De Waele, porte-parole Police fédérale : 0475/32.30.30



Institut Belge pour la Sécurité Routière asbl  
Chaussée de Haecht 1405 - 1130 Bruxelles - T +32 (0)2 244 15 11 - F +32 (0)2 216 43 42  
info@ibsr.be www.ibsr.be - TVA BE 0432.570.411