

Technique pour l'extraction de plaque d'immatriculation

Alexandre BONHOMME - BONA20128906

6 janvier 2013

1 Introduction

L'identification automatique de plaque d'immatriculation (Automatique Licence Plate Identification : ALPI) est une des étape indispensable dans la gestion automatique du trafic routier. Elle peut par exemple être utilisé pour l'indentification de véhicules en infractions sur l'autoroute ou en complément des radars automatiques.

Les algorithmes de d'itentification automatique peuvent se décomposer en deux parties :

1. Détection et extraction de la plaque d'immatriculation
2. Reconnaissance des caractères

Mon travail traite uniquement de la première partie et repose essentiellement sur un article, de Chirag N. Paunwala et Suprava Patnaik[1], qui présente une technique simple et efficace d'extraction d'une ou plusieurs plaques d'immatriculation dans différentes conditions.

2 Présentation de l'algorithme

N'ayant pas implémenté toutes les parties de l'algorithme proposé je ne détaillerais pas celle-ci dans ce rapport. J'ai de plus apporté quelques modification personnel que j'expliquerai par la suite.

2.1 Prétraitement

La majorité des traitements effectués, dans l'algorithme proposé, travaillent sur des images en niveaux de gris. Il faut donc appliquer une conversion depuis les images sources RGB. Pour cela la formule suivante à été utilisée :

$$I(i, j) = 0.114 \times R(i, j) + 0.587 \times G(i, j) + 0.299 \times B(i, j) \quad (1)$$

avec $I(i, j)$ la valeur en niveaux de gris, et $R(i, j)$, $G(i, j)$ et $B(i, j)$ respectivement les valeurs des niveau de rouge, vert et bleu.

2.2 Analyse des contours verticaux

L'étentiel de cette algorithme ce base sur des connaissances à priori que nous avons sur l'image. En l'occurrence, une plaque s'immatricution standards comporte de nombreuse discontinuités verticales dues

à la présence de caractère noirs sur un fond blanc ou jaunes.

Pour tenter de localiser la position de la plaque il apparait donc intéressant d'effectuer une recherche dans contour verticaux. Pour cela il est proposé de calculer le gradient verticale de l'image :

$$G_v(i, j) = |I(i, j + 1) - I(i, j)| \quad (2)$$



Figure 1 – Image d'origine et Image de son gradient verticale

2.3 Projection horizontale et filtrage Gaussien

Comme le montre la Figure 1 on a des valeurs de gradient très élevé au niveau de la location de la plaque d'immatriculation. En partant de ce principe les auteurs de l'article propose d'effectuer une projection horizontale (3) et de ne garder que les bandes de l'image ou la projection est supérieur à un certain seuil.

$$P_h(i) = \sum_{j=1}^n G_v(i, j) \quad (3)$$

Cependant, comme le montre la Figure 3, la projection horizontale est très bruitée. Pour résoudre se problème les auteurs de l'articles propose d'appliquer le filtrage Gaussien décrit en (4).

$$P_h(i)' = \frac{1}{2 \sum_{j=1}^w h(j, \sigma) + 1} \times \left[P_h(i) + \sum_{j=1}^w P_h(i - j)h(j, \sigma) + P_h(i + j)h(j, \sigma) \right] \quad (4)$$

avec

$$h(j, \sigma) = e^{-\frac{j^2}{2\sigma^2}}$$

Les paramètres w et σ on été déterminés de manière empirique et les valeurs retenues sont $w = 6$ et $\sigma = 0.05$.

Grâce à cette technique on réduit considérablement le temps de calcul en limitant les zones de recherches comme le montre la Figure 2.



Figure 2 – Gradient verticale après un premier filtrage

En partant d'une constatation simple j'ai réussi à réduire d'avantage les zones de recherches. En effet, il est quasiment impossible qu'une plaque d'immatriculation se situe dans la partie haute de l'image celle si ce situant généralement dans la partie basse. J'ai donc appliqué un second filtrage Gaussien qui favorise la zone du bas de l'image :

$$P_h''(i) = P_h'(i) \times e^{\frac{(i-\mu)^2}{2\sigma^2}} \quad (5)$$

avec

$$\mu = H - H \times \frac{5}{2}$$

$$\sigma = \frac{H}{3}$$

H étant la hauteur de l'image (donc la taille du vecteur de projection).

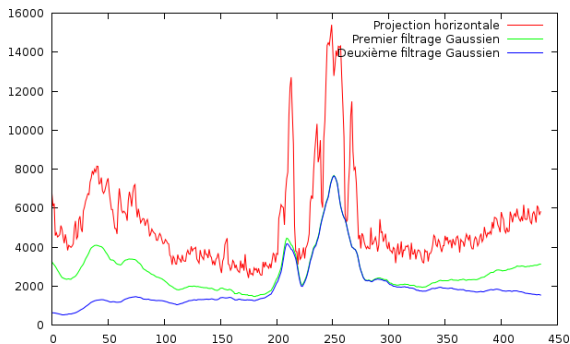


Figure 3 – Projection horizontale et filtrage Gaussien

Comme on peut l'observer sur la Figure 4 cela réduit encore l'ensemble en supprimant des zones précédemment conservées par le premier filtrage tout en conservant les zones basses de l'image.

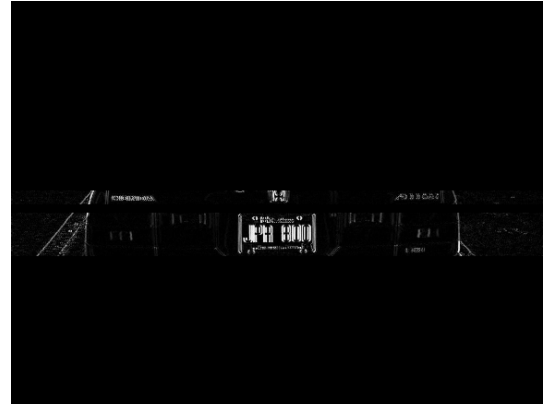


Figure 4 – Gradient verticale après le second filtrage

Le seuil (6) utilisé pour le filtrage T est une pondération de la moyenne des projection m par un coefficient $w_t = 1.4$. La valeur du coefficient utilisé dans l'article est de 1.2, mais j'ai du procéder à un ajustement dû au second filtrage.

$$T = w_t \times m \quad (6)$$

2.4 Détection des composantes connexes

Afin de pouvoir détecter les composantes connexes il faut préalablement traiter le résultat du gradient avec différent opérateur morphologique tel que l'ouverture et la fermeture. L'opération d'ouverture correspond à l'application successive d'un masque d'érosion et d'un masque de dilatation de même taille. La fermeture quant à elle s'effectue en appliquant d'abord un masque de dilatation puis un masque d'érosion. L'ouverture permet de supprimer les composantes isolées et la fermeture permet de combler les "trous" au sein des zones connexes.

Ces opérations requièrent une binarisation de l'image qui a été effectuée grâce à un seuillage par histogramme légèrement modifié pour ne pas tenir compte des niveaux de gris égaux à 0.

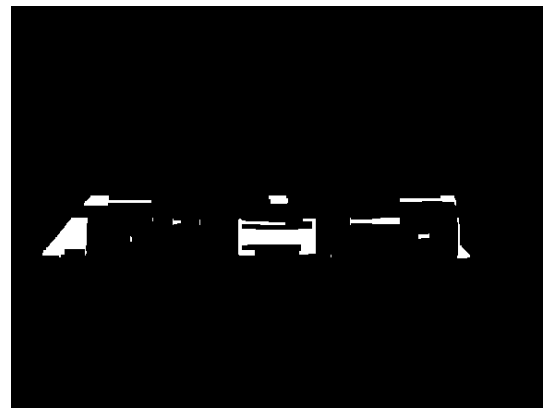


Figure 5 – Application des opérateurs morphologiques

Le résultats présenté dans la Figure 5 a été obtenu en appliquant successifs le masque de fermeture (7) (de

taille 20×3) et le masque d'ouverture (8) (de taille 1×5).

$$\begin{pmatrix} 111111111111111111 \\ 111111111111111111 \\ 111111111111111111 \end{pmatrix} \quad (7)$$

$$\begin{pmatrix} 1 \\ 1 \\ 1 \\ 1 \\ 1 \end{pmatrix} \quad (8)$$

Une fois ces traitements effectués un algorithme de recherche des composantes connexes à été appliqué.



Figure 6 – Localisation des composantes connexes

2.5 Filtrage des zones détectées

Afin d'éliminer une grande partie des zones détectées par l'algorithme de recherche les auteurs proposent de tenir compte de la morphologie d'une plaque d'immatriculation tel que la hauteur, la largeur et le ratio hauteur/largeur.

2.5.1 Analyser de la rectangularité et du ratio

Pour effectuer cette analyse nous partons de connaissances à priori sur les plaques d'immatriculations. Nous savons qu'une plaque réglementaire doit avoir un aspect plus ou moins rectangulaire. Ainsi son ratio devrait être compris entre 0,2 et 0,7. On fixera, en plus de cela, une longueur et une largeur minimale/maximale qui pourront être adaptés suivant le contexte d'utilisation. Les valeurs que j'ai retenu sont légèrement différentes de l'article originale (qui traite exclusivement des plaques Indiennes). Les plaque considérées comme potentiellement admissibles devront avoir une largeur et une hauteur minimum respectivement de 35 et 7; et une largeur et une hauteur maximum de 200 et 60.



Figure 7 – Localisation des composantes connexes après filtrage

Comme le montre la Figure 7 ce filtrage réduit considérablement les zones de recherches, mais certaines zones de "non plaque" restent tout de même détectées.

2.5.2 Detection de contours

Suite à un seuillage automatique utilisant la technique de Ostu[2] un processus d'érosion (9) et de dilatation (10) est réalisé pour tenter améliorer les contours dans la zone de detection.

$$\begin{pmatrix} 11 \\ 11 \end{pmatrix} \quad (9)$$

$$\begin{pmatrix} 1 \\ 1 \\ 1 \end{pmatrix} \quad (10)$$

2.5.3 Analyse des points d'intérêts

Le dernier filtrage effectué permet d'identifier, parmi les zones retenues, les plaques d'immatriculations valides. Pour cela les l'auteurs de l'article proposent de mesurer les variations présente entre les caractères de la plaque et sont arrière plan. Les mesures sont effectuées horizontalement à trois endroits clés de chaque zones :

$$\frac{H}{3}, \frac{H}{2} \text{ et } H - \frac{H}{3}$$

avec H la hauteur de la zones (cf. Figure 8).



Figure 8 – Mesure des variations verticales au sein d'une zone

La technique proposée fonctionne relativement bien et permet d'éliminer la majorité des faux positifs. Cependant celle-ci comporte plusieurs problèmes. En effet, si l'on mesure indépendamment les variations des trois zones celle-ci est très sensible au bruit de type

"poivre et sel" (généré par la binarisation de zones bruitées). Une solution serait alors de mesurer simultanément les variations aux trois endroits. Cette solution est tout à fait viable pour les plaques parfaitement horizontales mais devient beaucoup moins efficace lors d'une légère inclinaison de la plaque (déformation du    la perspective par exemple).

Afin de tenter de résoudre ce problème j'ai mis en place une pondération de la mesure de variation de tel sorte qu'une changement d'état simultané des trois zones apporte une contribution plus forte qu'une variation de deux zones ou que'une unique variation. Les poids qui sont apparues les plus naturels sont 2, 1 et 0.5.

L'algorithme initial propose ensuite d'effectuer un seuillage simple afin de ne garder que les zones possédant un nombre de variations suffisantes. Lors de l'implémentation de cette technique j'ai pu constater que le nombre de variations verticales correspondant à une plaque est relativement dépendant de la taille de la zone (la cause étant la taille du masque utilisé lors de l'érosion/dilatation appliqué lors de la détection de contours). J'ai donc mis en place un calcul du ratio de variation

$$R_v = \frac{v}{H + L} \quad (11)$$

avec H et L respectivement la hauteur et la largeur de la zone, et v le nombre de variations précédemment mesurées.

Un double seuillage (cf. Algorithme 1) est alors effectué semblable à un seuillage par hystérésis.

Algorithme 1: Seuillage variation

Entrées : v, R_v
si ($v > T_b$ et $v < T_h$ et $R_v > Tr_b$) ou ($R_v > Tr_h$)
alors
 | ConserverZone();
fin

Après expérimentations les suivants ont été retenus et produise de très bons résultats (cf. Figure 9) :

$$\begin{array}{ll} T_b = 30 & T_h = 52 \\ Tr_b = 0.2 & Tr_h = 0.3 \end{array}$$

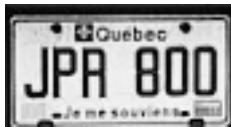


Figure 9 – Resultat final obtenu à partir de la Figure1

R  f  rences

- [1] CHIRAG N. PAUNWALA AND SUPRAVA PATNAIK, *A Novel Multiple License Plate Extraction Technique for Complex Background in Indian Traffic Conditions*. 2010.

- [2] NOBUYUKI OTSU, *A Threshold Selection Method from Gray-Level Histograms*. 1979.