

## Projet TER 2015

### Protocole SimpleCAN pour bus à base d'Arduino



Auteur :  
Le Forestier Romain  
M1 SICLE

Encadrant :  
Goulven Guillou

## **Table des matières**

1	Le protocole CAN	4
1.1	Historique du protocole CAN	4
1.2	Principe de fonctionnement	4
1.1.1	Caractéristique physique du bus CAN	4
1.1.2	Protocole CAN	6

## Sujet du TER:

Le projet a pour objectif de définir une sur couche du protocole CAN, appelée SimpleCAN, pour faire communiquer entre eux un ensemble de nœuds composés de cartes Arduino associées à une interface CAN. L'approche devra être validée, au travers d'une application simple de visualisation et d'envoi de données via un PC, sur un matériel existant consistant en 5 nœuds : un permettant une connexion PC via USB, un destiné au décodage de données propriétaires SeaTalk (Raymarine), deux destinés à du traitement de données NMEA (issues d'un GPS et d'une centrale Tactick) et le dernier portant une centrale inertielle.

## Plan

- contexte ...
- présentation du protocole CAN
  - historique
  - caractéristique physique
  - principe du protocole
- présentation de la carte
  - schéma électrique
  - alimentation
  - branchement
  - programmation
- présentation de la librairie utilisée
  - présentation de simpleCan
  - présentation de la librairie utilisée
- problème rencontré

# **1 Le protocole CAN**

## **1.1 Historique du protocole CAN**

Le protocole CAN(Controllor Area Network ) est un bus de terrain développé à l'origine pour le secteur de l'automobile par Bosch et l'Université de Karlsruhe dans les années 1980 et standardisé par les standards ISO au début des années 1990.

Le Développement de ce bus avait pour but simplifier le câblage et réduire le nombre de câbles dans les voitures qui dans les années 1980 se complexifiait principalement à cause de l'accroissement du nombre de capteur et de système électronique pour permettre aux voitures de répondre aux exigences environnementales, de sécurité (ABS, ESP, AIR-BAG...) et une demande de confort (climatisation automatique, système de navigation ...).

En 1992 plusieurs entreprises se sont réunies pour former CAN in Automation(CIA), une organisation à but non lucratif dont l'objectif est de fournir des informations techniques et promouvoir le protocole CAN. Actuellement, 560 entreprises sont membres de cette organisation.

Le protocole CAN c'est répandu du domaine du transport pour lequel il fut développé au domaine industriel (automate, gestion de la génération de courant...), dans le bâtiment (ascenseur, porte automatique, air conditionné...), l'agriculture (machine de traite, gestion de l'alimentation des bêtes...), le domaine médical, la communication, le domaine financier(caisse enregistreuse, ATM...), le domaine du spectacle (rampe d'éclairage,robot), le domaine scientifique (équipement de laboratoire, télescope).

## **1.2 Principe de fonctionnement**

### **1.1.1 Caractéristique physique du bus CAN**

Le bus CAN est un bus de données série bidirectionnelle en half-duplex, ce qui signifie que la communication peut se faire dans les deux sens sur le bus, mais qu'un seul nœud connecté peut émettre à la fois. Le support physique est constitué de 2 fils différentiels torsadés, les fils sont dénotés CAN\_L pour CAN LOW et CAN\_H pour CAN HIGH. Le bus CAN étant un bus de terrain pouvant être soumis à des parasites importants, le montage différentiel permet de gommer ces perturbations, car les 2 câbles sont soumis à la même perturbation, la différence de potentiel entre les 2 câbles ne change pas voir Illustration 1. L'accès au bus suit la technique CSMA/CD ce qui signifie que chaque nœud écoute le bus avant d'émettre, mais il n'y a pas de tour de parole sur le câble, la résolution des collisions se résout par la priorité des messages.

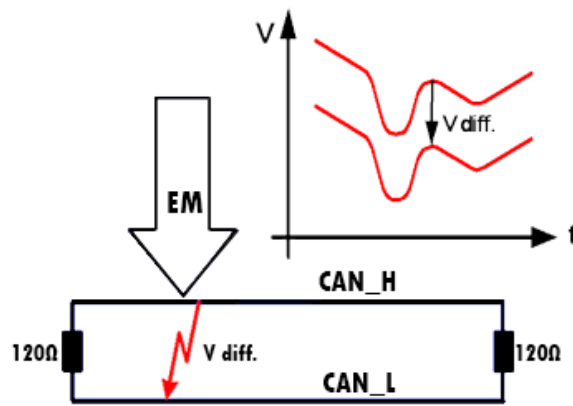


Illustration 1: conservation de la différence de potentiel quand le réseau est soumis à une perturbation électromagnétique

Il existe 2 types de calage possible pour le protocole CAN :

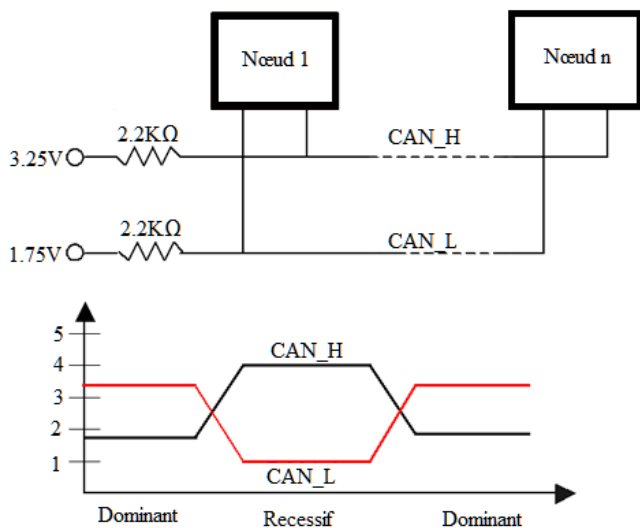


Illustration 2: ISO11898-3

Low Speed CAN < 125kb/s

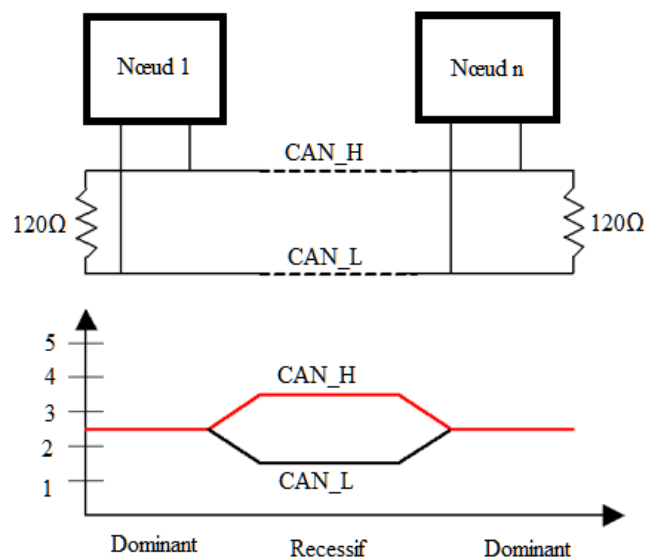


Illustration 3: ISO11898

High Speed CAN 125Kbps - 1Mb/s

La norme pour le bus ISO 11898-3 a été révisée en 2006, elle correspondait à la norme ISO 11519-2.

Les nœuds sont câblés sur le bus de façon à effectuer des opérations logiques de type "ET", ce qui se correspond en cas d'émission simultanée sur le bus que la valeur 0 écrasera la valeur 1, ce qui se donne dans la terminologie CAN :

- l'état logique 0 est l'état dominant
- l'état logique 1 est l'état récessif

La longueur maximale du bus est déterminée par la vitesse de transmission utilisée :

Longueur (m)	30	50	100	250	500	1000	2500	50000
Vitesse (kb/s)	1000	800	500	250	125	62,5	20	10

## 1.1.2 Protocole CAN

Comme dit plus haut, le principe de communication du bus CAN est celui de la diffusion d'information(broadcast), chaque station ou nœud connectés écoute les trames transmises par les autres stations émettrices, les nœuds décident ensuite se qu'ils doivent faire de l'information reçue selon les filtres ou le programme que la station contient.

Le protocole autorise plusieurs stations a accéder au bus en même temps, c'est ensuite un procédé d'arbitrage binaire qui permet de déterminer quelle station pourra émettre sa trame.

Le moment auquel une trame sera transmise est donc aléatoire, car les émissions sur le bus doivent respecter un ordre de priorité strict qui est défini par un identifiant dans chaque message. Les priorités des messages sont définies lors de la mise en place des stations et ne peut pas être changé dynamiquement, l'identifiant avec la plus petite valeur binaire est le plus prioritaire.

Les conflits d'accès sont résolus par un arbitrage binaire à partir des identifiants des messages envoyés par chaque station, chaque station compare son identifiant d'envoi à celui qui est transmit sur le bus et détermine s'il gagne l'arbitrage. Cela se déroule grâce au mécanisme câblé avec lequel l'état dominant écrase les états récessifs, chaque station avec une transmission récessive et une observation dominante perd l'arbitrage pour l'accès au bus. Chaque station qui perd l'arbitrage passe en mode réception pour écouter le message avec une priorité plus élevée et ne tente plus d'accéder au bus jusqu'à ce qu'il soit disponible à nouveau.

Les envois de requêtes sont gérés par ordre d'importance par le système dans leur ensemble. Ce qui est particulièrement utile dans les situations de surcharge de réseaux, car l'accès au bus étant géré par ordre de priorité des messages, il est possible de garantir une latence faible pour les systèmes temps réel.

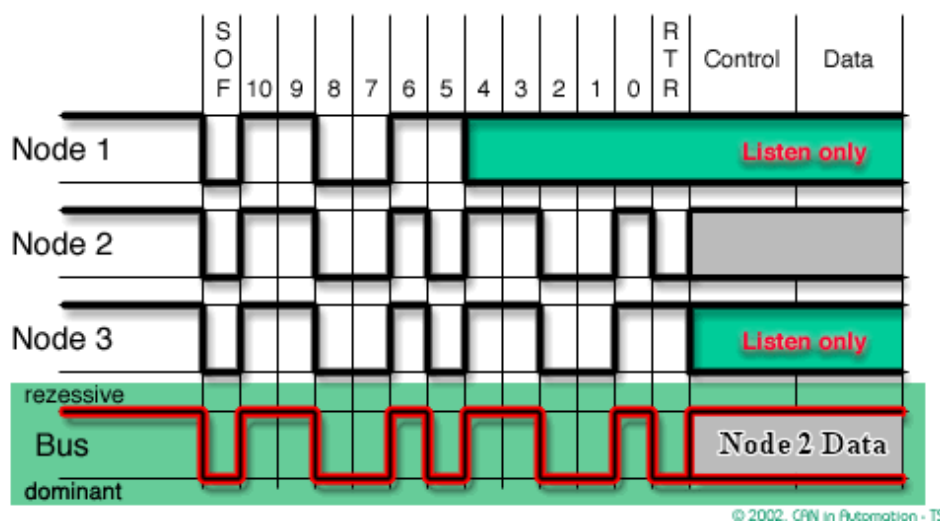


Illustration 4: Arbitrage des stations pour déterminer celle qui peut envoyer son message sur le bus

	Start Bit	Identificateur											RTR	Champ Contrôle	Données
		10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0			
Station 1	0	1	1	0	0	1	1	Écoute du bus							
Station 2	0	1	1	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	X	X
Station 3	0	1	1	0	0	1	0	1	1	0	0	1	1	Écoute du bus	
Signal sur le Bus	0	1	1	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	X	X

Le champ d'arbitrage débute par le bit SOF qui est un signal dominant qui informe toutes les stations du début d'une trame. Le champ d'identification est composé de 11bits d'identification pour CAN 2.0A (format standard) et de 29bits pour CAN 2.0B(format étendu).

Le champ RTR("Remote Transmission Request") permet de différencier les trames de donnée codée avec un bit dominant des trames de requête codées avec un bit récessif. Le champ RTR est codé pour les requêtes en récessif afin que si une donnée est demandée avec un identifiant et que cet identifiant est émis en même temps, le nœud qui réclamait la donnée la récupère immédiatement.

Le champ d'identification permet donc en mode standard de coder  $2^{11}$  soit 2048 combinaisons de messages différents, et en mode étendu  $2^{29}$  soit 536 870 912 combinaisons, le mode étendu est donc plus utile sur un réseau composé d'un grand nombre de nœuds, alors que les trames standard seront suffisantes pour de petits réseaux.

SOF	Champ d'arbitrage	Champ de commande	Champ de données	Champ de CRC	ACK	EOF
1 bit	12 ou 30 bits	6 bits	de 0 à 64 bits	16 bits	2 bits	7 bits

*Illustration 5: Composition d'une trame CAN*

La trame complète du protocole CAN est donc découpée en différents champs :

Nom du champ		Taille (bit)	
SOF		1	Indique le début d'une trame, dominant (0)
Champ d'arbitrage	Identifiant	11   29	Identifiant de message unique, permet de déterminer la priorité du message
	RTR	1	Doit être dominant (0) pour les trames de données et récessif (1) pour les trames de requêtes.
Champ de contrôle	Identifiant d'extension	1	Doit être dominant (0) pour les trames standard et récessives (1) pour les trames étendues.
	Champ réservé	1	bit réserver, non utilisé, doit être dominant (0)
	DLC	4	(Data Length Code) indique le nombre d'octets dans le champ data (0-8 octets)
Champ de données		0-64	Les données qui doivent être transmises.
Champs CRC	CRC	15	Contrôle de Redondance cyclique
	Délimiteur du CRC	1	Le bit de délimitation qui est toujours récessif (1)
Champ ACK	ACK	1	Le bit d'acquittement est toujours récessif (1) pour l'émetteur
	ACK délimiteur	1	Le bit de délimitation de ACK, récessif(1)
EOF		7	Indique la fin de la trame, tous les bits sont récessifs (1)

Le champ CRC permet de vérifier si les données transmises sont correctes, il est calculé à partir de l'ensemble des données émises avant le champ CRC, c'est-à-dire le champ SOF, le champ d'arbitrage, le champ de commande et le champ de données. Il est calculé en divisant  $2^{15}$  par la somme des bits du message  $x^{15}+x^{14}+x^{10}+x^8+x^7+x^4+x^3+1$ , le reste de cette division donne la valeur du champ CRC.

La correction d'erreur de l'algorithme est basée sur la distance de Hamming, qui permet de quantifier la différence entre deux séquences de symboles de même longueur en associant le nombre de positions où les deux suites diffèrent. La distance de Hamming pour cet algorithme est de 6, ce qui signifie que jusqu'à 5 erreurs peuvent être détectées. Grâce à ce système de détection d'erreur, le taux d'erreur moyen enregistré est très faible (inférieur à  $4,6.10^{-11}$ ).

Le champ ACK permet au nœud relai au réseau d'indiquer à l'émetteur qu'au moins une station a reçu le message, si une station n'a pas reçu ou mal reçu le message, elle doit envoyer un message d'erreur.

Une trame de requête comporte un champ de moins qu'une trame de donnée, car elle n'envoie pas de données.

Entre chaque trame, il doit y avoir un espace équivalent à 3 bits récessifs, appelé espace inter trame, il permet de séparer les trames normales des trames d'erreurs et de surcharge, car elles ne sont pas précédées de ces espaces.

Les trames d'erreurs sont constituées de 2 champs, le premier champ est donné par la superposition d'ERROR FLAGS (6-10 bits dominants/récessifs) envoyer par plusieurs nœuds. Le second champ est le délimiteur d'erreur composé de 8 bits récessifs.

La trame d'erreur peut envoyer dès qu'une erreur est détectée par le système, ce qui interrompt le message envoyer et évite que certaine station accepte le message pour garantir la consistance des données dans le réseau. Après l'envoi d'une trame d'erreur, le nœud qui envoyait le message essaye de le réémettre de façon automatique. Les nœuds peuvent alors tenté de gagner le contrôle du bus, ce qui empêche qu'un message non prioritaire bloque un message prioritaire avec la réémission la sa trame qui a provoqué un message d'erreur.

La détection d'erreur se fait au niveau binaire (la couche 1 pour le modèle OSI) via 2 principes :

- La surveillance qui consiste au suivi par chaque station du bus des données circulant sur le bus, l'émetteur observe aussi le bus ce qui lui permet de détecter les différences entre les bits envoyer et ceux reçus et lui permet de déterminer si l'erreur est locale ou globale.
- L'ajout de bit, les bits envoyer par CAN utilise la méthode NRZ, soit pas de retour à zéro entre les bits, pour permettre une synchronisation, après l'envoi de 5 bits identique consécutif, l'émetteur ajout un bit de remplissage dans le flot binaire. Ce bit de remplissage est complémentaire de bit précédent, ce bit est ensuite supprimé par les receveurs.

Si une erreur est détectée via l'un de ces deux mécanismes par l'une des stations qui écoutent, une trame d'erreur est envoyée. Pour éviter qu'une station de sature le bus avec des trames erronées, le protocole fait la distinction entre les erreurs sporadiques et les erreurs récurrentes provoquées par une station. Cette distinction a pour but de bloquer une station défectueuse pour empêcher de nuire au réseau. La distinction se fait en comptant les erreurs, via deux compteurs, le compteur TEC qui compte les erreurs à la transmission et le compteur REC qui compte les erreurs de réceptions. Selon la valeur de ces compteurs le nœud change de mode d'émission, le mode d'erreur active tant que les compteurs sont inférieurs à 127, le mode d'erreur passive quand l'un des compteurs est entre 128 et 255, le mode bus off quand l'un des compteurs est supérieur à 255, le nœud se déconnecte alors du bus.

Les trames de surcharge permettent aux nœuds de demander un délai avant la réception d'une nouvelle trame, elles sont envoyées dans 2 cas, quand le nœud veut demander un délai ou quand le nœud détecte un bit dominant pendant une séquence d'intertrame ce qui signifie qu'un autre nœud demande un délai. La trame de surcharge est composée de 2 parties, le drapeau de surcharge composée de 6 bits dominants, pouvant aller jusqu'à 12 bits et un délimiteur composé de 8 bits récessifs.



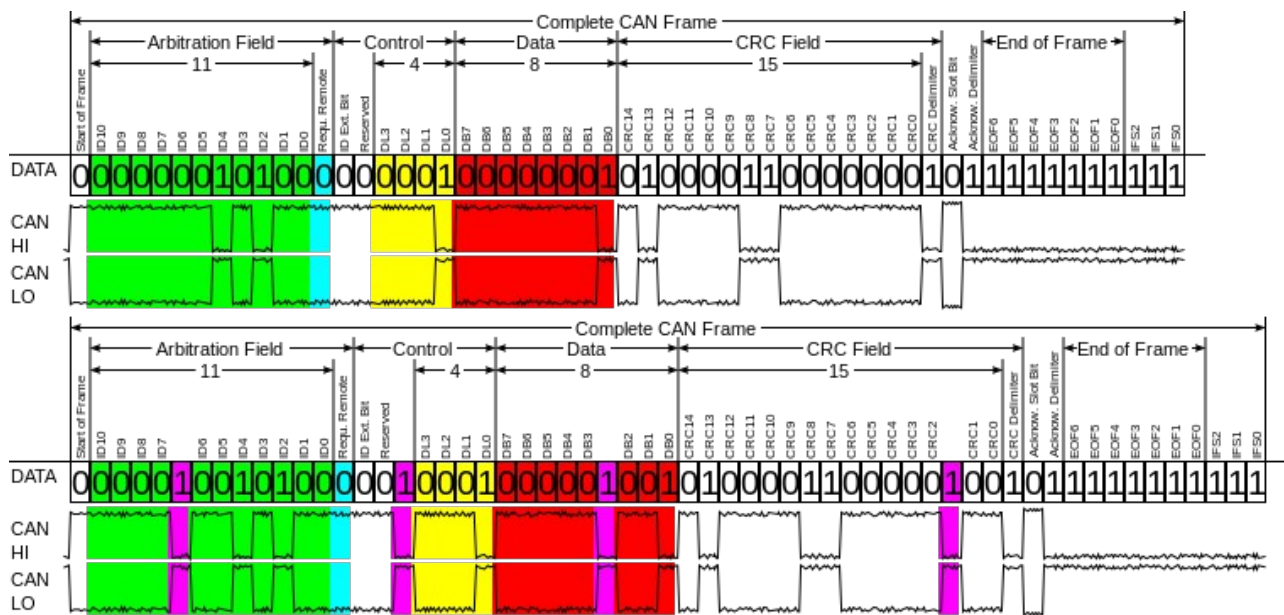


Illustration 6: exemple de tram avec les bits de remplissage en violet

### 3 Références :

Protocole CAN :

- technologuepro.com : Cours Systèmes Embarqués:Le Bus CAN

<http://www.technologuepro.com/cours-systemes-embarques/cours-systemes-embarques-Bus-CAN.htm>

- Wikipedia

[http://fr.wikipedia.org/wiki/Controller\\_Area\\_Network](http://fr.wikipedia.org/wiki/Controller_Area_Network)

[http://fr.wikipedia.org/wiki/Distance\\_de\\_Hamming](http://fr.wikipedia.org/wiki/Distance_de_Hamming)

[http://en.wikipedia.org/wiki/CAN\\_bus#Remote\\_frame](http://en.wikipedia.org/wiki/CAN_bus#Remote_frame)

-CAN in automation

<http://www.can-cia.org/index.php?id=systemdesign-can-physicallayer>

<http://www.can-cia.org/index.php?id=systemdesign-can-protocol>