

voulu éviter les retards prolongés qui peuvent résulter de l'application des règles absolues du premier et on autorise le mécanicien qui trouve un poste bloqué à le franchir, mais en réglant sa marche de façon à pouvoir s'arrêter dès qu'il apercevra un obstacle ; on conçoit ce que ce système a d'imparfait, puisqu'il laisse à l'appréciation du mécanicien seul les mesures à prendre pour assurer la sécurité de son train.

Entre ces deux systèmes extrêmes, on en a adopté un troisième qui, tout en sauvegardant beaucoup mieux que le précédent la sécurité, évite l'arrêt prolongé des trains en avant d'un signal fermé ; c'est ce qu'on a appelé le Block system absolu conditionnel ou simplement conditionnel.

Dans cette organisation, l'entrée d'une section bloquée n'est pas absolument interdite, mais il faut que le mécanicien s'arrête complètement avant d'y pénétrer, ce qu'il ne fait d'ailleurs que sur l'autorisation écrite d'un autre agent qui lui rappelle qu'il va marcher dans des conditions en quelque sorte anormales exigeant une prudence extrême.

C'est l'organisation qu'on applique généralement sur les lignes à circulation active où l'on cherche à éviter les perturbations qui pourraient résulter d'arrêts prolongés et les répercussions qu'ils auraient sur l'ensemble du service.

Il convient d'examiner si le système de signaux automatiques que nous étu-