plus qu'un consentement. On emploie *de* quand la demande est précise.

— **Syn. Convier, engager, induire, inviter.** *Convier* et *inviter* s'emploient souvent quand il s'agit d'un repas; alors *inviter* exprime simplement l'action d'appeler au repas, et il est le seul qui convienne quand c'est un repas de cérémonie; *convier*, au contraire, suppose une sorte d'intimité, c'est l'affection qui *convie*, c'est la politique ou les simples convenances qui *invitent*. Dans un sens plus général, *convier* conserve toujours cette couleur sentimentale qui le distingue des trois autres mots. *Engager* laisse entendre qu'on expose les raisons qui doivent déterminer à agir. *Induire* se prend presque toujours en mauvaise part; on *induit* au mal, on *induit* à faire ce qui sera nuisible. *Inviter* suppose toujours quelque chose de solennel, de cérémonieux; on *invite* à une séance académique, à une distribution de prix, à faire une chose qui demande de longs efforts, etc.

CONVINE s. f. (kon-vi-ne). Conduite. ‖ Situation. ‖ Intrigue. ‖ Préméditation. ‖ Vieux mot.

CONVIVANT s. m. (kon-vi-van — du préf. *con*, et de *vivant*). Nom que l'on donne, dans certains couvents d'Italie, à des religieux qui vivent habituellement en communauté, par opposition aux *confluents*, qui ne se réunissent qu'à certaines époques de l'année.

CONVIVE s. (kon-vi-ve — lat. *convivа*, de *cum*, avec, et *vivere*, vivre). Personne qui prend part ou qui doit prendre part à un repas: *De nombreux* CONVIVES. *De belles* CONVIVES. *Attendre ses* CONVIVES. *Tous les* CONVIVES *sont arrivés. Augmentation de* CONVIVES, *surcroît de plaisir.* (Le Sage.) *Du moment qu'il n'y a plus ni confiance, ni liberté, ni abandon, ni égalité, il ne peut plus y avoir de* CONVIVE. (Audiffret.) *Attendre longtemps un* CONVIVE *retardataire est un manque d'égards pour tous ceux qui sont présents.* (Brill.-Sav.) *Le* CONVIVE *qui fait attendre l'amphitryon mérite de trouver la porte de la salle à manger fermée.* (Carême.) *Rien n'est plus froid, plus maussade qu'un dîner où les* CONVIVES *sont inconnus les uns aux autres.* (Balz.)

Souvent, sur le velours et le damas soyeux,
On voit les plus hâtifs des *convives* joyeux
S'asseoir au banquet avant l'heure.
V. HUGO.

L'amphitryon du lieu, durant ce caquetage
Dont le tumulte l'étourdit,
Se plaint tout bas que ce tapage
Des *convives* distraits lui dérobe l'hommage.
DELILLE.

— Poétiq. Personne qui prend part à une action considérée comme un banquet mystique:

Au banquet de la vie infortuné *convive*,
J'apparus un jour, et je meurs.
GILBERT.

Au festin de la mort, effroyables *convives*,
Ils mordaient nos canons de leurs dents convulsives.
BARTHÉLEMY et MÉRY.

Convive rejeté de la table de Dieu,
Je vis devant mes pas se fermer le saint lieu.
C. DELAVIGNE.

J'entonnerai l'hymne de la vieillesse,
Et, *convive* enivré du vin de tes bontés,
Je passerai la coupe aux mains de la jeunesse,
Et je m'endormirai dans ma félicité.
LAMARTINE.

— Fam. *Bon, agréable, joyeux convive*, Personne gaie, aimable, spirituelle, qui égaye ses compagnons de table: *Piron, Panard, Désaugiers ont été d'excellents* CONVIVES. (Audiffret.) *St La Fare et Saint-Aulaire vont à la postérité avec la réputation d'auteurs spirituels, ils le doivent surtout à ce qu'ils furent* CONVIVES AIMABLES. (Brill.-Sav.)

— Hist. *Convive du roi*, Commensal de la maison du roi, qui, par ses fonctions, était admis à la table du souverain: *La loi salique distinguait, chez les Francs, le* CONVIVE DU ROI, *pour la mort duquel elle donnait* 300 *sous d'or de composition.* (Montesq.)

— **Allus. littér. Convive de pierre**, Allusion à un épisode merveilleux de la vie légendaire de don Juan. V. STATUE.

— **Epithètes.** Bon, aimable, agréable, charmant, excellent, parfait, délicat, gourmand, gourmet, fin, spirituel, gai, joyeux, amusant, réjouissant, divertissant, discret, indiscret, babillard, sot, ridicule, glouton, vorace, muet, silencieux, triste, morose, lugubre, sinistre.

CONVIVE s. m. (kon-vi-ve — lat. *convivium;* de *cum*, avec, et *vivere*, vivre). Repas, festin. ‖ Vieux mot.

CONVIVIABLE adj. (kon-vi-vi-a-ble — du lat. *convivium*, festin). Qui a rapport aux festins: *A l'époque dont nous nous occupons, la poésie* CONVIVIABLE *subit une modification nouvelle.* (Brill.-Sav.) ‖ Ce néologisme n'est pas heureux, et rien n'obligeait son auteur à le créer simultanément avec le suivant, qui est plus acceptable, peut-être faut-il supposer une faute d'impression.

CONVIVIAL, ALE adj. (kon-vi-vi-al, a-le — du lat. *convivium*, festin). Néol. Qui a rapport aux festins: *Les soins* CONVIVIAUX. *Des esclaves étaient spécialement attachés à chaque fonction* CONVIVIALE. (Brill.-Sav.)

CONVIVIALITÉ s. f. (kon-vi-vi-a-li-té — rad. *convivial*). Néol. Goût des réunions joyeuses et des festins: *La gourmandise est un des principaux liens de la société; c'est elle qui étend graduellement cet esprit de* CONVIVIALITÉ *qui réunit chaque jour les divers états, les fond en un seul tout, anime les conversations, et adoucit les angles de l'inégalité conventionnelle.* (Brill.-Sav.) *Un esprit général de* CONVIVIALITÉ *s'est répandu dans toutes les classes de la société.* (Brill.-Sav.)

CONVIVIAT s. m. (kon-vi-vi-a — du lat. *convivium*, festin). Néol. Qualité de convive, présence d'un convive à un repas: *Souvent, au milieu des festins les plus somptueux, le plaisir d'observer m'a sauvé des ennuis du* CONVIVIAT. (Brill.-Sav.)

CONVOCABLE adj. (kon-vo-ka-ble — rad. *convoquer*). Qui peut être convoqué: *L'assemblée est* CONVOCABLE. *Les colléges d'électeurs ne sont pas toujours facilement* CONVOCABLES.

— Substantiv. Celui qui peut être convoqué: *Convoquer tous les* CONVOCABLES.

CONVOCATEUR, TRICE s. (kon-vo-ka-teur, tri-se — rad. *convoquer*). Personne qui convoque, qui est chargée de convoquer: *Tous les bons citoyens ont reconnu que le roi est le* CONVOCATEUR *naturel et le législateur provisoire des états généraux.* (Mirab.)

CONVOCATION s. f. (kon-vo-ka-si-on — lat. *convocatio;* de *convocare*, convoquer). Action de convoquer: *La* CONVOCATION *d'une assemblée. La* CONVOCATION *des chambres. La* CONVOCATION *des colléges électoraux. Lettre, billet de* CONVOCATION. *Du temps de Charlemagne, on était obligé, sous de grandes peines, de se rendre à la* CONVOCATION *pour quelque guerre que ce fût.* (Montesq.) *Depuis Philippe le Bel, en* 1303, *jusqu'à Louis XIII, en* 1614, *on trouve une série de* CONVOCATIONS *d'états qui n'est guère interrompue que vers la fin du* XIVe *siècle.* (Chateaub.)

— **Antonyme.** Dissolution.

— **Encycl.** Politiq. et administr. On appelle *convocation* l'acte par lequel les membres des corps délibérants, assemblées politiques ou conseils administratifs, sont invités à se réunir. Il y a trois sortes de *convocations*: celles qu'une autorité a droit de faire ou de ne pas faire; celles que l'autorité doit faire dans un certain délai, sans que l'époque précise en soit fixée; celles qu'elle doit faire à une époque fixe. Comme exemple de la première catégorie, dans le système de la constitution française de 1852, citons la haute cour de justice, que l'empereur convoque s'il veut et quand il veut; celle du Sénat et du Corps législatif, que l'empereur fait chaque année, au moment où il croit utile de le faire; celle des conseils généraux et d'arrondissement, que le préfet réunit chaque année, en vertu d'un décret de l'empereur qui détermine l'époque et la durée des sessions, rentrent dans la deuxième catégorie. Dans la troisième catégorie se classe la *convocation* des conseils municipaux; les maires doivent réunir quatre fois par an: au commencement de février, de mai, d'août et de novembre. Ces conseils ont aussi des réunions extraordinaires qui sont prescrites par les préfets et les sous-préfets ou autorisées par eux, sur la demande des maires, toutes les fois que les intérêts des communes l'exigent. En Angleterre, la *convocation* annuelle du Parlement est un fait de tradition et non pas de principe légal. En Amérique, la *convocation* du congrès est fixée, par la constitution elle-même, au premier samedi du mois de décembre de chaque année. En dehors de cette *convocation* ordinaire, il peut y avoir une *convocation* extraordinaire faite par le président.

— Hist. relig. En Angleterre, on donne le nom de *convocation* à l'assemblée du clergé anglican qui se réunit pour délibérer chaque année sur les matières ecclésiastiques. Depuis longtemps, sur le sol libre de ce grand peuple, le clergé a son parlement tout comme la nation. Il a sa chambre haute, où siègent les évêques, et sa chambre basse, destinée aux doyens, aux archidiacres et au clergé inférieur, distinction qui n'est guère conforme à l'esprit de l'Evangile, mais qui n'en subsiste pas moins dans toutes les communions chrétiennes. Ce parlement clérical se réunit le même jour que l'autre, et, comme lui, en vertu d'un ordre royal. Cette assemblée ecclésiastique exerçait autrefois dans le royaume une grande influence: elle étudiait divers points de théologie ou de discipline, promulguait divers canons, et fixait elle-même la taxe à laquelle elle s'imposait. Quand Henri VIII se fut constitué le chef de l'Eglise, il voulut la dominer entièrement; il lui ôta le droit de promulguer aucun canon et de prendre aucune résolution sans l'assentiment de la couronne. En 1665, la *convocation*, ayant été également privée du droit de se taxer elle-même, perdit toute l'importance qu'elle avait eue auparavant et que ne compensa pas le droit accordé au clergé de prendre part aux élections pour la chambre des Communes. Cette assemblée se traîna péniblement, s'agitant stérilement en controverses théologiques, jusqu'à 1520, époque à laquelle la couronne lui enleva totalement le droit de délibérer. Dès lors la *convocation* n'était plus qu'une formule vide de sens, une cérémonie inutile, et semblait condamnée à disparaître. Mais il n'en est pas ainsi chez nos voisins, ou rien ne doit cesser d'exister que ce qui a été légalement abrogé. Aussi, tous les ans, le message royal convoque le parlement ecclésiastique en même temps que le parlement politique. Les deux chambres ecclésiastiques entrent en séance, et aussitôt on voit paraître un huissier apportant une ordonnance de prorogation. Le parlement se sépare, mais pour se réunir l'année suivante et recommencer la même comédie. La fo-orme! comme disait Brid'oison. Ce détail paînt à merveille tout un côté du génie anglais, et explique comment sa législation est restée un amas monstrueux de lois, d'ordonnances et de préjugés gothiques à peine corrigés par l'usage et la sagesse des juges. Depuis quelques années, et en face des progrès toujours croissants du catholicisme, le clergé anglican a essayé de ranimer son parlement, de lui rendre son ancienne influence; il n'y a pas encore réussi.

Avant 1789, nous avions, en France, une institution à peu près analogue à la *convocation* anglaise: c'étaient les assemblées du clergé. Dans ces assises cléricales, on discutait également divers points de doctrine ou de discipline, on s'occupait de tout ce qui intéressait l'Eglise de France, et enfin on fixait quel serait le chiffre du don fait par le clergé au roi, en compensation de la taille et de l'impôt, dont il était exempt. C'est dans ces assemblées, dans les résolutions qu'elles prenaient, dans les considérations dont elles accompagnaient leurs résolutions, qu'on peut voir quel était l'esprit du clergé, sa douceur, son humanité et son patriotisme. Si l'Etat avait besoin d'argent, il promettait un don plus fort, à condition que l'hérésie serait extirpée, et que les décrets portés contre les protestants seraient exécutés dans toute leur rigueur. Si la France était en danger, il serait les cordons de sa bourse et faisait le pauvre; mais il votait des sommes immenses pour combattre les huguenots et entretenir la guerre civile. Ce ne sont point là des appréciations vaines, ce sont des faits positifs, qu'on trouve consignés dans les cahiers rédigés à la suite de ces assemblées, pour être mis sous les yeux du roi.

CONVOI s. m. (kon-voi — du préf. *con*, et de *voie*). Réunion de voitures de transport qui cheminent ensemble et qui ont la même destination: *Plusieurs* CONVOIS *de blé venant d'arriver à la halle de Paris.*

— Ensemble de voitures et de personnes qui portent et accompagnent un corps au lieu de sa sépulture: *Un* CONVOI *funèbre. Sous Ptolémée Lagus, le bœuf Apis étant mort de vieillesse, la dépense de son* CONVOI, *outre les frais ordinaires, monta à plus de* 50,000 *écus.* (Rollin.) *De nos jours, presque tout le monde se découvre devant un* CONVOI. (Tissot.) *Après le convoi du pauvre, rien ne donne de plus vives et de plus douloureuses émotions que le* CONVOI *de la jeune vierge, que ses compagnes, vêtues de blanc, le front paré d'innocence, les joues colorées par de brûlantes larmes, conduisent au lieu fatal où tout vient aboutir.* (Tissot.) *Le prince de Condé fut le seul des partisans qui accompagna le* CONVOI *du roi Louis XIV à Saint-Denis.* (L.-J. Larcher.)

D'un superbe *convoi* plaindre peu la dépense.
BOILEAU.

J'aurai soin du *convoi*, de la pompe funèbre.
REGNARD.

— Fig. Suite, série de personnes décédées: *Bossuet vient lui-même à la suite du* CONVOI *de tant de générations, marchant appuyé sur Isaïe et sur Jérémie.* (Chateaub.)

— Art milit. Réunion de chariots qui transportent ensemble des hommes, du matériel ou des munitions: CONVOI *de blessés. Escorte de munitions.* CONVOI *de vivres. Escorter un* CONVOI. *S'emparer d'un* CONVOI. *Un convoi de* 800 *chariots occupe un espace de* 8 *kilomètres de long.* (De Chesnel.) ‖ Escorte des mêmes chariots: *Attaquer, battre un* CONVOI. *Commander un* CONVOI.

— Mar. Réunion de bâtiments de commerce naviguant ensemble, sous l'escorte d'un ou de plusieurs navires de guerre: CONVOI *escorté par trois frégates. Les flottes d'Auguste eurent pour objet principal la sûreté des* CONVOIS *et la communication des diverses parties de l'empire.* (Montesq.) ‖ Escorte qui accompagne les mêmes navires: CONVOI *attaqué par des corsaires.* ‖ En Hollande, Chambre du collége de l'amirauté où se distribuent les passe-ports. ‖ *Lettre de convoi*, Lettre délivrée par le commandant d'une escorte à chacun des capitaines des navires marchands qui sont autorisés à faire partie du convoi. ‖ *Ordre de convoi*, Ordre de file dans lequel les vaisseaux gouvernant largue ou vent arriere.

— Chem. de fer. Suite de voitures reliées les unes aux autres et entraînées par le même moteur: CONVOI *de voyageurs, de marchandises.* CONVOI *à grande, à petite vitesse. Manquer le* CONVOI. *Partir par le même* CONVOI. *Les Anglais ont imaginé de donner des représentations théâtrales dans les* CONVOIS *de chemins de fer.* (L.-J. Larcher.) ‖ Aujourd'hui, on dit plus ordinairement TRAIN.

— Fin. *Convoi de Bordeaux*, Bureau du roi qui était établi à Bordeaux, pour percevoir les droits qui se levaient sur quelques espèces de marchandises déterminées transportées par mer. ‖ Impôt perçu par le même bureau.

— **Encycl.** *Convoi funèbre.* V. FUNÉRAILLES.

— **Syn. Convoi, enterrement, funérailles, obsèques.** Le *convoi* est proprement le transport du défunt de la maison mortuaire à l'église ou au cimetière; c'est aussi la réunion des personnes qui forment cortège à sa dépouille mortelle. L'*enterrement* est proprement l'inhumation, la mise en terre; mais il signifie aussi par extension tout ce qu'on fait à l'occasion de cette inhumation, et alors il diffère des autres synonymes en ce qu'il exprime tout cela de la manière la plus simple et la plus commune. *Funérailles* comprend toutes les cérémonies qui se font en l'honneur d'un mort, et il annonce toujours quelque chose de magnifique, de pompeux. *Obsèques* désigne les mêmes cérémonies avec moins de pompe, et en les présentant surtout comme des marques de déférence et de respect.

— **Mar.** D'abord régi par les ordonnances du 14 mai 1745 et du 31 octobre 1827, le service des *convois* escortés est aujourd'hui réglementé par le décret du 15 août 1851. Aux termes de cet acte, le commandant en chef chargé d'escorter un *convoi* doit s'assurer si la situation du personnel et du matériel des navires qui le composent leur permet d'entreprendre la navigation à laquelle ils sont destinés. Il assigne un numéro à chacun de ces navires, remet à leurs capitaines un exemplaire des signaux généraux du *convoi*, veille à ce qu'ils soient pourvus des pavillons et des fanaux nécessaires pour effectuer ces signaux, et indique, pour le cas de séparation, dans des paquets cachetés qu'il leur délivre: 1° les points de rendez-vous sur lesquels doivent se porter les navires; 2° l'époque jusqu'à laquelle ils doivent attendre le *convoi* à chaque rendez-vous; 3° le point d'atterrage définitif. Ces paquets ne doivent être ouverts que dans les circonstances indiquées par le commandant en chef, et ils lui sont rendus à l'arrivée du *convoi* à sa destination, ou lors d'une séparation définitive. Les capitaines sont tenus de renfermer dans une boîte de plomb et de jeter à la mer, dans le cas où ils seraient sur le point de tomber au pouvoir de l'ennemi, les signaux, instructions et autres documents remis au *convoi* qui leur ont été remis. Si la désobéissance d'un des capitaines des navires escortés est de nature à compromettre la sûreté du *convoi*, le commandant en chef peut lui nommer un remplaçant, et ne le laisser à son bord que s'il est chargé de la gestion de la cargaison. Tout capitaine d'un bâtiment de commerce convoyé coupable d'avoir perdu volontairement le navire placé sous son commandement est puni de mort. S'il a abandonné volontairement le *convoi* dont il faisait partie, il est puni d'un emprisonnement de deux mois à cinq ans. S'il a désobéi aux ordres ou aux signaux du commandant du *convoi*, il est puni d'un emprisonnement de deux mois à six mois.

— **Chem. de fer. I. CLASSIFICATION, COMPOSITION ET MARCHE DES CONVOIS.** Dans le service normal des chemins de fer, on distingue six espèces de *convois*: les trains-poste ou express, les trains directs de voyageurs, les trains omnibus, les trains mixtes, les trains de marchandises et les trains de ballast. Un matériel spécial est affecté à chacun de ces trains. Les voitures des express ont des roues à grands diamètres, de longues fusées, et un grand écartement d'essieux, qui leur donne plus de stabilité. Les voitures des *convois* omnibus et mixtes ont leurs roues, leurs fusées et leur écartement d'essieux plus réduits, pour faciliter le tirage dans les courbes. Les wagons de marchandises sont plus simples, et leur écartement d'essieux est porté au minimum. A vitesse égale, ils offrent autant de résistance au mouvement que les voitures à voyageurs. Sans parler des manœuvres à faire dans les gares pour disposer les voitures d'un *convoi* dans l'ordre le plus convenable, on doit: ne faire entrer dans un train que le nombre de wagons nécessaires au transport des voyageurs et des marchandises; placer les wagons les plus lourds à l'avant, afin de soulager les attelages à partir du premier wagon, et surtout pour atténuer l'effet des chocs produits par la queue du train, quand on arrête ou qu'on ralentit la tête; ne point dans le train que des voitures ou wagons en bon état, et dont les roues soient à peu près chargées également; rapprocher les wagons entre eux autant que le permet le jeu à laisser aux attelages et à la rentrée des tampons de choc, afin de diminuer autant que possible la résistance de l'air. Dans le cas où les *convois* sont formés de wagons élevés et de wagons plats, il faut placer les premiers en tête et les seconds à la suite. L'article 19 de la loi du 15 novembre 1846 exige que la locomotive soit toujours placée en tête du train, sauf pour faire des manœuvres avec une vitesse n'excédant pas 25 kilom. à l'heure. L'art. 20 de la même loi admet qu'en principe un train ne doit être remorqué que par une machine, et jamais par plus de deux.

1° *Trains express.* En France, les limites entre lesquelles varie la vitesse de pleine marche de ces *convois* est de 54 à 80 kilom. par heure; en Allemagne, elle est de 40 à 56 kilom., et en Angleterre de 58 à 76 kilom. La vitesse moyenne ou effective de parcours, en tenant compte des diverses pertes de temps, varie, pour les mêmes trains, en France, entre 40 et 57 kilom. à l'heure, que le chemin soit à une ou deux voies; en Belgique, entre 50 et 60 kilom.; en Allemagne, entre 36 et 51 kilom., et en Angleterre, entre 58 et 61 kilom. Les différences de vitesse des trains express sont dues au ralentissement sur les rampes et dans les courbes de faible rayon, et, dans quelques chemins de fer, aux sujétions de la voie unique. La marche d'un *convoi* s'établit en tenant compte: 1° du temps nécessaire pour parcourir le trajet avec la vitesse de pleine marche; 2° du temps nécessaire pour imprimer au train la vitesse de pleine marche au départ de chaque station et pour éteindre la vitesse à chaque arrêt, perte et reprise employant une minute ou une minute et demie à chaque départ et à chaque arrivée; 3° du temps employé pour la remonte des rampes exceptionnelles, pour laquelle on accorde une demi-minute ou une minute de plus par kilomètre de parcours; 4° du temps que demande le ralentissement aux bifurcations et aux aiguilles prises en pointe; il est d'environ une ou deux minutes. En Angleterre, le ralentissement à ces points des lignes est fixé à 24 kilom. à l'heure. Enfin les arrêts aux stations absorbent un temps qui varie d'une à trente minutes. Il y a également quelques minutes employées au contrôle des billets à l'arrivée. La cause principale des retards des trains est due au service des bagages aux stations, à l'affluence des voyageurs, à l'état de l'atmosphère, et quelquefois aux dérangements des machines et aux avaries du matériel. Sur les chemins anglais, les pertes de temps aux stations sont réduites au minimum: on compte quatre à cinq minutes pour l'arrêt, le ralentissement et la reprise de vitesse aux petites stations, et six ou sept minutes aux stations principales.

En France, les trains express se composent en moyenne de 7 à 12 voitures, suivant le profil en long des sections à parcourir; en Angleterre, ils comprennent des voitures des trois classes, et le nombre de celles-ci varie entre 8 et 13; en Allemagne, ces *convois* se forment avec des voitures à 4 ou à 6 roues, et se composent de 10 à 20 essieux. Les machines employées pour la traction des trains express sont des machines à roues indépendantes de 1 m. 86 à 2 m. 10 de diamètre, à cylindres extérieurs; des machines Crampton, à roues motrices de 2 m. 30; et des locomotives à 4 roues accouplées de 1 m. 80, dans le cas de fortes rampes. Ces machines peuvent parcourir de 40 à 100 kilom. avant de renouveler leur eau.

Le prix de revient kilométrique d'un train express peut être estimé à 2 fr. 20. La quantité moyen de ces *convois* peut varier de 2 fr. 91 à 7 fr. 50 par kilomètre.

2° *Trains omnibus.* Les limites entre lesquelles varie la vitesse de pleine marche de ces *convois* sont 40 et 50 kilom. par heure; elle descend parfois à 25 kilom. pour des rampes de 0 m., 015. En Allemagne, cette vitesse est de 33 à 44 kilom. dans le même temps, et en Angleterre, elle varie entre 50 et 65 kilom. La vitesse moyenne ou effective des trains omnibus est comprise, en France, entre 27 et 40 kilom. à l'heure. Sur les chemins à une seule voie, elle descend à 25 ou 30 kilom. En Belgique, elle est de 40 à 45 kilom.; en Allemagne, de 27 à 38 kilom., et en Angleterre, de 30 à 48 kilom. En Angleterre, ces *convois* se composent de 14 ou 16 voitures, et quelquefois de 20 à 24; en Allemagne, ils ont de 15 à 30 essieux. Les machines employées pour remorquer les trains omnibus sont des locomotives à roues indépendantes de 1 m. 60 à 1 m. 80 de diamètre; des machines à 4 roues couplées de même diamètre, et quelquefois, pour gravir les fortes rampes, à 6 roues accouplées.

3° *Trains mixtes.* Les trains mixtes se divisent en deux catégories: les trains de voyageurs auxquels on ajoute des wagons à marchandises, et les trains à marchandises derrière lesquels on accroche des voitures à voyageurs. Les premiers ont une vitesse de pleine marche de 35 à 50 kilom., habituellement de 40 à 45 kilom. à l'heure; pour les seconds, elle est de 30 kilom. seulement. En Belgique, elle est de 30 kilom.; en Allemagne, de 22 à 41 kilom. La vitesse effective de ces trains est, en France, de 25 à 30 kilom. à l'heure; en Allemagne, de 18 à 24 kilom., et en Angleterre, de 30 à 40 kilom. Dans ce dernier pays, ces trains comprennent des wagons à chevaux et des trucs à voitures particulières. Pour les embranchements, ces *convois* sont composés de 4 à 5 voitures à voyageurs, et de 5 ou 6 et le plus souvent de 8 à 10 wagons à marchandises. En Allemagne, les trains mixtes renferment de 47 à 115 essieux. Les machines employées à la traction de ces *convois* sont des locomotives à 4 roues couplées, et, sur les sections à fortes rampes, à 6 roues accouplées. Les causes des retards de ces trains sont les mêmes que pour les autres *convois;* toutefois, il faut y ajouter les retards qui résultent de la manutention des wagons à marchandises aux gares intermédiaires.

Pour établir la correspondance des trains, la marche, sur certaines lignes, est disposée de manière à amener le *convoi* de la ligne principale à la station d'embranchement, et à y conduire en même temps deux trains de l'embranchement se dirigeant dans les deux sens. L'organisation des correspondances est très-compliquée; on les combine suivant les besoins locaux ou les exigences du service des postes. En général, le temps accordé pour l'attente des trains de correspondance varie entre 10 et 15 minutes. En principe, on cherche à ne pas forcer le voyageur à un stationnement de plus de 30 à 40 minutes aux bifurcations. En Angleterre, pour les trains de correspondance allant de la ligne principale aux embranchements, les intervalles réglementaires sont de 5 à 10 minutes pour les grands embranchements, et de 30 à 45 minutes pour les petits, et quelquefois d'une heure à une heure un quart. Pour les trains correspondants allant des embranchements à la ligne principale, les intervalles varient avec la nature des trains de la ligne principale et avec le sens de ces mêmes trains. Ils sont plus grands pour les express, que pour les *convois* ordinaires: on accorde 15 à 20 minutes pour les premiers, et 10 à 15 minutes pour les seconds.

Aucun train de voyageurs ne dépasse 24 voitures, maximum fixé par l'art. 18 de l'ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846. Aux termes du même article, les compagnies qui emploient des wagons à 6 roues ne peuvent composer leurs trains que de 20 voitures au maximum. La plus grande longueur d'un *convoi* varie sur chaque chemin de fer, selon les dimensions du matériel, entre 160 et 170 mètres, y compris la machine. Le plus grand nombre de voyageurs que l'on ait transportés dans un seul train est de 1,296; la moyenne est comprise entre 800 et 900 personnes.

On a des trains mixtes sur tous les chemins de fer. Les wagons à marchandises sont placés en tête. La composition de ces trains dépasse rarement 30 voitures.

4° *Trains de marchandises.* La vitesse de pleine marche des trains de marchandises, en France, est de 18 kilom. à l'heure; en Allemagne, elle est de 20 à 30 kilom. La vitesse moyenne de ces trains est de 25 à 30 kilom. en France; de 22 kilom. en Belgique, et de 11 à 25 kilom. en Allemagne.

Un *convoi* de marchandises se compose, au minimum, de 40 wagons, et, au maximum, de 80; il est des lignes où il y en a 110. La charge que peut porter chacun de ces wagons varie entre 4,000 et 10,000 kilogr. Le poids ordinaire d'un train de marchandises est de 150 tonnes; il a été porté jusqu'à 600 tonnes, ce qu'on peut regarder comme un maximum. La plus grande longueur de ces *convois* est de 350 à 400 mètres, y compris la machine. En Allemagne, la composition des trains de marchandises atteint 150 à 200 essieux, remorqués par deux machines sur les lignes dont les pentes ne dépassent pas 0 m. 004; sur celles qui ont des pentes de 0 m. 005 à 0 m. 016, les trains sont de 56 à 60 essieux au moins.

Dans la composition des *convois*, les wagons à poudre sont placés à l'extrémité opposée de la locomotive; ils sont cependant toujours suivis de trois wagons ordinaires, qui forment la queue du train. Dans les mouvements de gares, ces wagons ne peuvent être manœuvrés par des machines locomotives.

5° *Trains de ballast.* Il existe encore sur quelques lignes des *convois* installés pour le transport du ballast; ces trains font généralement 30 kilom. à l'heure.

— II. FREIN. En général, dans les trains de voyageurs, on met un wagon à frein pour 8 voitures, deux pour 8 à 15, et trois pour 16 à 24. Quelquefois on adapte quatre freins pour 20 voitures. Dans le premier cas, le frein est placé dans le dernier tiers ou en tête du *convoi;* dans le deuxième, on met un frein au dernier quart ou au milieu, et, dans le troisième cas, il y a deux freins dans le dernier tiers du train. Dans les trains express, on place 1 frein pour un train de 1 à 5 voitures; 2 pour un train de 6 à 10, et 3 pour un train de 11 à 16. Dans les trains omnibus, on met 1 frein pour un train de 1 à 9 voitures; 2 pour un train de 10 à 18; 3 pour un train de 19 à 24. Dans les trains mixtes, on a 1 frein pour 1 à 12 voitures, et 2 pour 13 à 24. Dans les *convois* de marchandises, 1 frein de 1 à 16 wagons; 2 de 17 à 35, et 3 de 36 à 60. Dans tous ces trains, quand il n'y a qu'un frein, on le place en queue; s'il y en a un plus grand nombre, le deuxième est mis en tête, et le troisième vers le milieu. Dans les trains de voyageurs, les wagons à frein sont lestés à 2,000 kilogr., et dans les *convois* de marchandises, ils le sont à 5,000 kilogr. Sur quelques lignes, on met 1 frein pour 6 voitures sur les rampes de 0 m. 006; 1 pour 3 voitures sur les rampes de 0 m. 012, et 1 sur les rampes de 0 m. 050, par voiture à voyageurs et par 2 wagons à marchandises. En Belgique, où l'on emploie un frein très-puissant à patins, du système Laignel, on en met 1 pour 8 ou 10 wagons de 6,000 kilogr. En Allemagne, le nombre des freins qui entrent dans un *convoi* de voyageurs est réglé comme suit: pour des pentes de 0 m. à 0 m. 002, 1 frein pour 8 essieux; de 0 m. 002 à 0 m. 0033, 1 frein pour 6 essieux; de 0 m. 0033 à 0 m. 005, 1 frein pour 5 essieux; de 0 m. 005 à 0 m. 010, 1 pour 4 essieux; de 0 m. 010 à 0 m. 016, 1 pour 3 essieux, et de 0 m. 016 à 0 m. 025, 1 pour 2 essieux. Il faut ajouter à ces données le fourgon à bagages à frein placé après le tender, et le wagon-poste à frein mis en général à l'extrémité du *convoi*. Les autres freins se répartissent uniformément dans l'intervalle de ceux-ci. Sur les mêmes chemins, les *convois* à marchandises sont pourvus de freins à vis, qui sont disposés comme suit: pour des pentes de 0 m. à 0 m. 002, 1 essieu à frein sur 12; de 0 m. 002 à 0 m. 0033, 1 sur 10; de 0 m. 0033 à 0 m. 005, 1 sur 8; de 0 m. 005 à 0 m. 010, 1 sur 7; de 0 m. 010 à 0 m. 016, 1 sur 5, et de 0 m. 016 à 0 m. 025, 1 sur 4.

Entre les locomotives et les voitures de voyageurs, il doit exister autant de voitures vides qu'il y a de machines attelées: ce sont les fourgons à bagages, que l'on place ainsi en tête. Ces prescriptions, formulées dans l'article 20 de la loi du 15 novembre 1846, ne s'appliquent pas aux *convois* à marchandises, pour lesquels il n'y a pas de limites au nombre des wagons.

— III. MARCHE DES CONVOIS. Le plus court intervalle gardé entre le départ de deux trains consécutifs de voyageurs est généralement de 10 minutes; il atteint jusqu'à 15 sur certaines lignes, et est réduit à 6 sur quelques autres. Quand un train de voyageurs omnibus suit un *convoi* direct ne s'arrêtant pas à toutes les stations, l'intervalle entre leurs départs n'est que de 5 minutes; il en est de même entre un *convoi* de marchandises et un train précédent de voyageurs. Sur le chemin de fer du Nord, en France, ces délais sont réduits à 2 minutes dans certaines parties du parcours. Lorsqu'un *convoi* est en retard, on regagne tout ou partie du temps perdu en augmentant la vitesse de marche. Celle-ci est régularisée par l'arrêt aux stations. M. Deniel a appliqué, à cet effet, sur le chemin de Montereau à Troyes, un instrument auquel il a donné le nom de *tachomètre*, dont les indications sont très-exactes. Les autres lignes ne l'ont pas adopté. La marche des trains à petite vitesse, voyageurs ou marchandises, qui doivent être dépassés en route par d'autres *convois*, est réglée de telle sorte qu'ils soient gares dans une station 15 ou 20 minutes avant le train qui les suit.

A l'approche des stations et des points d'embranchement, on ralentit la marche et on fait jouer le sifflet, soit que le train s'y arrête, soit qu'il en passe que passer. Lorsqu'une aiguille doit être manœuvrée au point d'embranchement pour ouvrir une voie et livrer passage au *convoi*, on rend la vitesse assez faible pour qu'il ne résulte pas d'accident. Les mêmes précautions sont prises au passage des souterrains, des ponts tournants, sur les pentes rapides, et dans les parties qui peuvent être considérées comme dangereuses, par exemple, sur les remblais élevés, au bord des rivières et dans les courbes où le chemin de fer est en déblai. Les trains circulant la nuit sont munis de lanternes blanches à l'avant, rouges à l'arrière. Les signaux rouges d'arrière sont au nombre de trois, et appliqués à la dernière voiture du train, l'un près du crochet d'attelage, les deux autres aux deux angles supérieurs de la voiture, et disposés de telle sorte que les lanternes projettent des feux blancs dans le sens de la marche du train et des feux rouges à l'arrière. En cas de brouillard, on place en outre sur la voie, comme moyen d'avertissement, des pétards ou signaux détonants.

En temps de neige, on adapte des balais aux chasse-pierres des locomotives, et quelquefois on démonte les cendriers. Lorsqu'il arrive un accident qui oblige le train à stationner sur la voie, on couvre celle-ci par les signaux de détresse, et l'on envoie un conducteur ou un agent de la voie en arrière, à 500 mètres au moins, du côté où un autre train peut se présenter; puis on demande du secours au dépôt le plus voisin, soit par écrit, soit au moyen du télégraphe électrique. Lorsque le train peut reprendre sa marche, l'agent qui s'est porté en arrière place sur les rails, avant de retourner à son poste, des pétards dont la détonation appelle l'attention du mécanicien du train suivant. Après un intervalle de temps suffisant pour que le train en détresse qui a repris sa marche soit hors de toute atteinte, le cantonnier enlève les pétards de la voie. Lorsque ce dernier soin a été négligé, et que le train qui arrive fait partir les pétards, il s'arrête; le chauffeur descend et éclaire la voie, en précédant le *convoi* à pied, jusqu'à ce qu'il se soit convaincu que le danger n'existe plus, ou qu'il soit arrivé à une station où il reçoit avis que la voie est redevenue libre.

Lorsque le train est en retard sur l'heure réglementaire, on demande des renseignements de poste en poste au moyen du télégraphe électrique, au bout de 15 minutes pour les trains de marchandises, et de 5 minutes pour ceux de voyageurs. On envoie la machine de secours à la rencontre du *convoi* 10 minutes après le retard signalé pour les voyageurs, et 25 minutes pour les marchandises. Sur quelques lignes, ces chiffres sont de 45 minutes et d'une heure 15 minutes.

Sur les chemins de fer à une voie, les *convois* se croisent généralement à des stations fixes, et on évite la rencontre des trains: 1° en déterminant à l'avance leurs points de croisement et l'intervalle qui doit exister entre eux; 2° en empêchant les trains de se remettre en marche avant l'arrivée de ceux avec lesquels ils doivent se croiser; 3° en exigeant que, 5 minutes avant l'heure réglementaire d'arrivée de deux trains qui doivent se croiser à une station, les signaux fixes de celle-ci soient tournés à l'arrêt et maintenus dans cette position jusqu'à ce que les trains arrivants, après s'être complétement arrêtés, aient signalé leur présence et demandé l'accès de la station par des coups de sifflet prolongés; 4° en interdisant, en cas d'irrégularité dans la marche d'un train dont les croisements sont déterminés, tout changement dans les croisements réglementaires du train sans l'ordre de l'agent chargé de la direction du service, et sans que le changement ait été annoncé par voie télégraphique aux stations intéressées. Sur ces chemins, on ne va généralement au secours des *convois* que sur demande écrite

ou envoyée par le télégraphe; toutefois, en l'absence de ces avis, la machine de secours se porte au-devant du train retardataire au bout de 35 minutes; en conséquence, lorsqu'un *convoi* est en retard de 30 minutes, il s'arrête, quel que soit le point où il se trouve. Le secours doit toujours être donné à l'arrière du train en détresse.

Lorsque l'une des voies est en réparation, et que, par suite, l'exploitation ne peut avoir lieu que sur celle qui est libre, les trains s'arrêtent avant l'entrée sur la voie unique, pour prendre sur la machine un employé porteur d'un drapeau *laissez-passer;* sur quelques lignes, tous les *convois* sont accompagnés par un agent spécial désigné sous le nom de pilote.

Sur les chemins allemands, dans les passages des stations ou à leurs abords, les machines ralentissent leur marche de manière à pouvoir arrêter le train après un parcours de 90 mètres. Les *convois* de voyageurs ne quittent une station que 10 minutes après ceux de voyageurs ou de marchandises qui les précèdent sur la voie. Pour les trains de marchandises, cet intervalle est réduit à 5 minutes; mais l'intervalle entre deux trains consécutifs est toujours de 5 minutes en temps ou de 900 mètres en longueur, et les gardes-voie font ralentir le deuxième *convoi* quand cet intervalle se trouve dépassé.

Sur les lignes exploitées à double voie, les trains prennent toujours leur droite. Sur les lignes à une seule voie, on ne les fait partir d'une station que lorsque la station voisine a fait connaître que la voie est libre dans la direction suivie par le train.

— IV. Résistance au mouvement des convois. Les résistances que les *convois* éprouvent ont été l'objet d'études approfondies et d'expériences nombreuses, qui malheureusement laissent encore beaucoup à faire. Ces pertes de puissance vive varient avec les dispositions de la voie en plan et en profil. Dans le cas d'un chemin horizontal et en ligne droite, elles sont de trois espèces, savoir : le frottement de glissement des fusées sur les coussinets des boîtes à graisse; le frottement de roulement des roues sur les rails; la résistance de l'air. Lorsque le chemin est courbe et horizontal, outre les résistances qui précèdent, on a encore : le frottement dû à la fixité des roues sur l'essieu; le frottement qui provient de ce que le parallélisme des essieux oblige les wagons à glisser sur les rails, en tournant autour de leur centre de gravité, pour changer de direction; le frottement dû à la force centrifuge, qui amène les rebords des roues contre les rails. Quand le chemin est en rampe ou en pente, à ces résistances s'ajoute une des résistances positive ou négative, égale à la composante horizontale du *convoi* sur les rails. Indépendamment de ces résistances normales, il en existe d'accidentelles qui échappent au calcul, telles que le frottement de glissement des roues sur les rails, résultant des défauts de pose de la voie, l'inégalité de l'usure des bandages; les pertes de force vive occasionnées par les chocs des roues sur les bouts des rails; l'action du vent, etc.

En discutant les équations auxquelles on arrive pour déterminer analytiquement ces résistances, on tire les conclusions suivantes, qui présentent un grand intérêt : 1° on diminue la résistance en réduisant le diamètre des fusées et en augmentant celui des roues; 2° il est avantageux de rendre le matériel roulant aussi léger que le permettent la prudence et l'économie de l'entretien; 3° on réduit considérablement la résistance totale, et par suite les frais de traction, en diminuant la vitesse; 4° le passage dans les courbes donne lieu à une augmentation de résistance par unité de distance parcourue, d'autant plus sensible que le rayon est plus petit.

Pour déterminer expérimentalement la résistance totale d'un *convoi*, on a fait descendre librement un wagon sur un plan incliné, et on a mesuré l'espace qu'il avait parcouru pendant un certain temps. Le wagon est alors soumis à l'action de deux forces, l'une accélératrice, composante du poids et parallèle au plan incliné; l'autre retardatrice, perpendiculaire à ce plan. L'espace, le temps et la force motrice, introduits dans la formule du mouvement accéléré, permettent de déterminer la résistance, ou la valeur de la deuxième composante. M. Wood, l'un des premiers qui aient essayé de déterminer cette résistance, a trouvé, en employant ce moyen, pour des wagons se mouvant en ligne droite et en terrain horizontal, à une vitesse de 16 kilomètres à l'heure, de 4 à 5 millièmes du poids total, soit de $\frac{1}{250}$ à $\frac{1}{200}$. M. de Pambour a trouvé, pour la somme des frottements, déduction faite de la résistance de l'air, 0,0027 du poids total.

Un deuxième moyen pour déterminer la résistance d'un wagon consiste à le faire marcher librement sur deux plans inclinés en sens inverse et se raccordant par une courbe à leur partie inférieure. Le wagon remonte le second plan, en raison de la vitesse qu'il a acquise en descendant le premier, et la différence du niveau auquel il s'élève avec celui d'où il est parti mesure la résistance en mètres de hauteur. Celle-ci, introduite dans la formule du mouvement accéléré, permet de déterminer kilogrammétriquement cette résistance.

Un troisième moyen consiste dans l'emploi du dynamomètre. MM. Gouin et Le Chatelier, en se servant du dynamomètre de M. Morin, ont trouvé, avec des wagons se rapprochant beaucoup de ceux dont on se sert actuellement, pour des vitesses de 25 à 40 kilomètres à l'heure, 0,003 à 0,0045 du poids total; pour des vitesses de 40 à 60 kilomètres, 0,0045 à 0,0085. On peut supposer, pour les grandes vitesses de 80 à 90 kilomètres à l'heure, 0,012 à 0,015 du poids total.

Pour déterminer la résistance au pourtour des roues, M. Wood, en supprimant la caisse et en lançant sur des plans inclinés des essieux isolés et chargés plus ou moins, a trouvé que cette résistance, pour des roues de 0 m., 90 de diamètre, était à peu près de 0,001 du poids total.

Le même expérimentateur, pour déterminer directement la résistance des fusées, a fait reposer celles d'un même essieu dans des coussinets établis sur deux chevalets. Sur l'essieu était montée une poulie sur laquelle s'enroulait une corde portant un poids à son extrémité libre. Le poids, en descendant, mettait l'essieu en mouvement et le faisait tourner avec une vitesse qui allait en croissant jusqu'à l'instant où la corde, entièrement déroulée, se détachait spontanément de la poulie. L'essieu animé d'une puissance vive assez considérable, continuait à tourner jusqu'à ce que le frottement de ses fusées l'eût réduit au repos. Le coefficient de frottement a été trouvé, dans un état moyen des fusées, de 0,05, et dans des circonstances exceptionnelles, avec un graissage continu parfait, de 0,017, soit $\frac{1}{60}$ de la charge, au lieu de $\frac{1}{8}$ qu'a donné Coulomb. Dans la pratique, on admet que ce coefficient est de $\frac{1}{20}$ du poids total.

MM. Morin, Sauvage et Poirée ont fixé comme il suit, pour la pratique des chemins de fer, la résistance à la traction par tonne, avec un entretien ordinaire de la voie et du matériel, un vent moyen et des roues de 0 m., 90 à 1 m. : pour les trains de marchandises, 4 kilogr., 5; pour les omnibus, 7 kilogr., 7; pour les directs, 8 kilogr., 5; pour les express, 10 kilogr.

Les expériences de MM. Gouin et Le Chatelier, faites avec l'indicateur de Watt, ont fourni le moyen de déterminer d'une manière fort exacte la résistance des *convois*, machine comprise. En groupant les divers résultats que ces expérimentateurs ont obtenus, on peut décomposer comme il suit la résistance totale qu'un *convoi* de 60 tonnes éprouve dans son mouvement, à la vitesse de 45 kilomètres à l'heure :

	kil.
Résistance due au mouvement des véhicules	6,25
Résistance due aux frottements du mécanisme de la machine sans charge	2,50
Résistance due aux frottements du mécanisme produits par la pression de la vapeur	1,75
Total	10,50

	kil.
Résistance de l'appareil moteur, par tonne :	
Résistance due au mouvement des véhicules	6,25
Résistance due aux frottements du mécanisme sans charge	5,75
Résistance due à la pression de la vapeur	4,00
Total	16,00

Un grand nombre d'expériences ont été faites en Angleterre sur la résistance développée par le mouvement des *convois;* les seules qui soient complètes sont celles de M. Gooch, sur le chemin de fer du Great-Western. Cet observateur a cru pouvoir conclure de plusieurs séries d'expériences sur ce chemin à grande section, que les résistances sont inférieures d'environ 20 pour 100 à celles que l'expérience permet d'admettre sur les chemins à voie étroite. M. Wyndham Harding, discutant les nombreuses expériences faites sur ces derniers chemins, a été conduit à admettre la formule empirique suivante, établie déjà par Scott Russell :

$$R = 2{,}72 + 0{,}094\,V + 0{,}00484\,\frac{NV^2}{T}$$

dans laquelle R est la résistance totale par tonne, V la vitesse en kilomètres par heure, N la surface de front du train ou sa plus grande section, T le poids du *convoi* en tonnes.

Le premier terme, 2,72, est le coefficient de frottement des véhicules; le deuxième exprime la résistance due aux chocs, aux secousses, aux vibrations de la voie et aux mouvements irréguliers du train; le troisième représente la résistance du vent, qui croît proportionnellement au carré de la vitesse. Sur un chemin en pente, on ajoute 1000 l à la valeur de R, l étant la pente par mètre mesurée sur le chemin même. Cette formule a été établie pour les wagons seulement; on peut l'appliquer à tout le *convoi*, en considérant la machine et le tender comme des wagons, et en augmentant R pour avoir la résistance totale de 25 à 20 pour 100, selon qu'il s'agit d'un train de voyageurs ou d'un *convoi* de marchandises.

M. Lardener a cherché à se rendre compte des résistances totales au mouvement, sous différents vents, en lançant des wagons sur des plans diversement inclinés. Voici les résultats qu'il a obtenus :

DÉSIGNATION DES VENTS.	PENTE.	RÉSISTANCE.	VITESSE UNIFORME EN KILOMÈTRES PAR HEURE.
Calme parfait. .	$\frac{1}{500}$	P	30
— . .	$\frac{1}{80}$	P	54
Vent arrière. . .	$\frac{1}{80}$	$\frac{3}{80}$ P	54
— . .	$\frac{1}{200}$	$\frac{1}{200}$ P	30
— . .	$\frac{1}{167}$	$\frac{1}{167}$ P	38
Vent de bout. . .	$\frac{1}{80}$	$\frac{1}{80}$ P	45
Vent de côté. . .	$\frac{1}{177}$	$\frac{1}{177}$ P	27

P représente le poids total du convoi.

M. Morin a mesuré directement, à l'aide d'un dynamomètre à ressort, la résistance d'un *convoi* de 27 tonnes, remorqué à la vitesse de 18 à 25 kilomètres à l'heure, sous l'action de différents vents; les résultats que ce savant expérimentateur a obtenu, ainsi que ceux de M. Lardener, indiquent que le vent de bout, c'est-à-dire celui qui souffle en sens directement contraire à la marche du *convoi*, produit moins d'effet que celui qui souffle latéralement.

Pour approfondir cette question de la résistance au mouvement des *convois*, on peut consulter les articles fort intéressants publiés dans les *Annales des ponts et chaussées* par MM. Dupuis et Reinhard; le *Mémoire* lu à l'Institut par M. Wissocq; le *Traité* de Wood, traduit de l'anglais par MM. de Montricher, de Ruolz, de Franqueville; le *Traité* de Pambour sur les locomotives; le *Guide du mécanicien*, par MM. Le Chatelier, E. Flachot, J. Petiet et C. Polonceau; le *Traité des chemins de fer*, par M. Perdonnet; le *Mémoire* de M. Minard; les expériences de MM. Gouin et Le Chatelier, de M. Morin, du docteur Lardener, de M. Thibault, de MM. Sauvage et Poirée, de M. Bochet, de M. Gooch, etc.

Convoi funèbre (LE), tableau de M. Knaus. Cette toile, comme la plupart de celles qui ont été peintes par M. Knaus, nous transporte en Allemagne et nous fait assister aux humbles obsèques d'un laboureur, dont la bière, recouverte d'un drap noir et portée à bras d'hommes, s'avance lentement dans le sentier d'une forêt. En tête du cortége marche un jeune garçon tout fier de porter la croix argentée; puis viennent des jeunes filles penchées sur leurs livres de messe, et des marmots roses, blonds, ébouriffés, accompagnent de leurs voix enfantines le vieux chantre à tête chauve qui psalmodie gravement l'office des morts. Derrière le cercueil suivent des femmes en deuil qui pleurent et sanglotent dans leurs mouchoirs. De gais rayons de soleil se jouent dans les feuilles des arbres. « L'agreste convoi, dit M. Paul de Saint-Victor, s'achemine sans doute vers un de ces petits cimetières fleuris comme des jardins que nous admirons tant en Allemagne. Là dorment, sous des croix de bois enlivrées de laiton, toutes les jeunes poitrinaires, toutes les pâles fiancées mortes avant leurs noces, chantées par Uhland et par Novalis. Rien de plus doux et de plus souriant que ces dortoirs printaniers. Les papillons qui volent sur les tombes semblent des âmes échappées de leurs chrysalides. Tel devait être ce cimetière de Worms où Luther, à la veille de son grand combat, jeta ce cri mélancolique : *Invideo quia quiescunt!* (Je les envie parce qu'ils se reposent). Toutes les figures de la composition de M. Knaus sont d'une candeur, d'une bonhomie charmantes; mais elles s'enlèvent mal sur un paysage barbouillé, fouetté, martelé, papillotant à outrance. Cette toile criarde troublie le deuil et l'émotion de la scène; elle produit l'effet d'un feu d'artifice tiré à un enterrement. » Suivant M. de Pesquidoux (*Union*), ce tableau possède les qualités ordinaires de M. Knaus, la finesse railleuse et la gaieté humoristique; mais, s'il est un sujet d'où la raillerie doive être proscrite, c'est la mort, et il est facile de montrer dans le *Convoi funèbre* plusieurs figures qui frisent la caricature. Cette toile a été exposée au Salon de 1857; elle a été gravée par M. Carey.

Convoi de blessés (UN), *épisode de la campagne d'Italie*, tableau de M. Yvon. Sur un grand chariot traîné par des bœufs qu'un paysan italien aiguillonne, des blessés sont groupés, à l'ombre d'un berceau formé de branches d'arbre entrelacées. Un turco, étendu à plat ventre et accoudé, la pipe à la main, paraît insensible à la souffrance; près de lui un soldat couché sur le dos, et dont on ne voit pas le visage, tend les bras comme pour demander du secours; un voltigeur près d'expirer est soutenu par un vieux grenadier dont la tête est entourée de linge. Sur l'arrière du chariot sont des blessés antrichiens; l'un appuie soucieusement son front sur sa main; un autre est étendu sur le dos, un bras ballant près de la roue du char. A droite, à travers la brume et la poussière, on entrevoit un second attelage; à gauche, dans le fond, coule une rivière au pied des montagnes. L'heure est matinale, les étoiles pâlissent dans le ciel bleu, et les blanches lueurs de l'aube éclairent la scène. Ce tableau, de petite dimension, est une des œuvres les plus agréables de M. Yvon; il est signé : Ad. Yvon, 1863. Il a figuré au Salon de 1863 et à l'Exposition universelle de 1867.

Un *Convoi de blessés*, peint par Bellangé, a été exposé au Salon de 1824.

Convoi militaire (LE), tableau de Van der Meulen; musée du Louvre. Des cavaliers, dont le chef est vêtu de rouge et porte un chapeau à plumes, chevauchent dans un chemin creux; des fantassins les suivent. Vers la droite, trois soldats sont assis à terre; un quatrième est couché et endormi. Au fond, d'autres soldats escortent un chariot qui se dirige vers une ferme. Ce tableau, signé AF. V. MEULEN, a été gravé par Hulk dans le *Musée français*, par Bertaut, Filhol et Niquet dans le *Musée Filhol*. Van der Meulen a traité fréquemment le même sujet. Un de ses tableaux les plus réussis en ce genre, après celui du Louvre, est le *Convoi escorté* du musée de Rotterdam. Ce tableau, dont le fond représente un petit paysage montagneux, offre cet intérêt qu'il est daté de la première période de l'artiste (1661). A cette époque, Van der Meulen n'était pas encore le peintre officiel de Louis XIV. « Il s'en tenait alors, dit M. Bürger, aux fines petites compositions où il arrangeait ses troupes selon les caprices de la stratégie artiste, purement et simplement. Quand il fallut faire des portraits de courtisans en chapeau à trois cornes, et des plans de terrains au lieu de paysages, il devint froid et vide. Ce n'est pas sa faute, et peu de peintres ont mieux réussi dans ce genre de narration officielle. »

Joseph Parrocel, Martin, Wouwerman, Van Bredael et plusieurs autres artistes ont peint des *Convois militaires*. Un tableau de Breughel de Velours qui est au musée de Madrid nous montre un *convoi* surpris et attaqué par un corps de cavalerie et d'infanterie : il y a un grand mouvement et d'heureux effets de lumière dans cette composition. Un beau dessin de M. Bida, exposé au Salon de 1853, représente un *Convoi de recrues en Égypte*. Les figures y sont groupées de la façon la plus serrée et la plus savante; les types, les costumes et les accessoires sont d'une exactitude locale irréprochable.

CONVOIEMENT s. m. (kon-voi-man — rad. *convoyer*). Mar. Escorte d'un convoi de bâtiments de commerce.

CONVOITABLE adj. (kon-voi-ta-ble — rad. *convoiter*). Désirable, que l'on peut convoiter, que l'on convoite naturellement : *Un sort* CONVOITABLE.

CONVOITÉ, ÉE (kon-voi-té) part. passé du v. Convoiter. Désiré avidement : *Des places* CONVOITÉES.

CONVOITER v. a. ou tr. (kon-voi-té — du lat. *cupiditas*, cupidité, forme un peu éloignée, mais qui est assez bien justifiée par l'intermédiaire *cuveiter*, dont on trouve d'anciens exemples). Désirer avec passion : CONVOITER *le bien d'autrui*. CONVOITER *la femme de son voisin. Le paysan, après avoir* AFFÉLIQUÉ *temps* CONVOITÉ *une portion du champ de son voisin, augmente un peu chaque jour ses tentatives d'empiétement jusqu'à ce que l'occupation soit accomplie.* (St-Prosp.) *Le luxe corrompt tout, et le riche qui en jouit et le misérable qui le* CONVOITE. (J.-J. Rouss.) *Les hommes vains et prétentieux sont toujours les plus enclins à l'envie, car ils* CONVOITENT *ce qu'ils voudraient forcer les gens à croire qu'ils possèdent.* (Mme de Blessington.) *Le duc de Guise* CONVOITAIT *une couronne; il méprisait les Parisiens tout en les caressant.* (Chateaub.) *L'homme appète ce qui répond au besoin de sa vie physique, il* CONVOITE *ce qui flatte son goût, et s'y attache.* (Bautain.) *Peut-on être l'ami de celui dont on* CONVOITE *la femme?* (Alex. Dum.)

Vous épousez ma fille et convoitez ma femme.
MOLIÈRE.

Heureux, cent fois heureux celui
A qui la mauvaise fortune
Ne fait pas *convoiter* la richesse d'autrui.
LENOBLE.

— Absol. Former des désirs : *La chair* CONVOITE *contre l'esprit, l'esprit contre la chair.* (Boss.) *La chair* CONVOITE *contre l'esprit, l'esprit résiste à la chair et doit la soumettre.* (Lamenn.)

Certes, je ne sais pas quelle chaleur vous monte;
Mais à *convoiter*, moi, je ne suis pas si prompte.
MOLIÈRE.

Hélas! par tous pays toujours la même vie :
Convoiter, regretter, prendre et tendre la main,
Toujours mêmes acteurs et même comédie.
A. DE MUSSET.

— Poétiq. *Convoiter des yeux*, Regarder avec passion, avec un ardent désir de posséder :

Ces fruits dont Dieu défend l'usage,
Les *convoiter des yeux*, déjà c'est un outrage.
DELILLE.

— Prov. *Qui tout convoite tout perd*, L'avidité, qui fait qu'on veut tout avoir, empêche de rien obtenir.

Se convoiter v. pron. Être convoité : *Les objets les plus désirables ne sont pas ceux qui* SE CONVOITENT *le plus.*

— Syn. **Convoiter, désirer, avoir envie, souhaiter, soupirer après.** *Convoiter* diffère des autres verbes en ce qu'il présente ordinairement le désir comme une chose blâmable ou excessive. *Désirer* exprime le sentiment bien prononcé et durable qui nous porte vers un objet nettement déterminé. *Avoir envie* exprime un sentiment moins durable qui tient un peu du caprice, de la fantaisie. *Souhaiter*, c'est désirer vaguement, sans savoir précisément comment la chose *souhaitée* pourra être obtenue. *Soupirer*, c'est désirer avec langueur, en souffrant de ne pas posséder encore. Un homme peu délicat *convoite* le bien d'autrui; un malade *désire* sa guérison; un enfant *a envie* de tout ce qui brille; on *souhaite* un bien qui paraît difficile à atteindre; le prisonnier *soupire* après la liberté.

— **Antonyme.** Dédaigner.

CONVOITEUR, EUSE s. (kon-voi-teur, euze — rad. *convoiter*). Personne qui convoite : Maints *convoiteurs* de biens se tenaient à l'affût.
C. DELAVIGNE.

CONVOITEUSEMENT adv. (kon-voi-teuze-man — rad. *convoiteux*). Avec convoitise : *C'est un péché que de regarder* CONVOITEUSEMENT *la femme de son prochain.*

CONVOITEUX, EUSE adj. (kon-voi-teu, eu-ze — rad. *convoiter*). Qui convoite, qui est sujet à la convoitise : *Être* CONVOITEUX *de gloire, de richesses.*

Aux grands honneurs *convoiteux* n'aspirez;
Usez des biens et ne les désirez.
PIBRAC.

L'amour, comme tu sais, est un enfant gourmand,
Et, pour rassasier sa faim trop *convoiteuse*,
Je trouve des soupirs une viande creuse.
TH. CORNEILLE.

— Substantiv. Personne convoiteuse : *Les* CONVOITEUX *ne font nul cas de ce qu'ils ont.*
Cette part du récit s'adresse aux *convoiteux*.
LA FONTAINE.

Convoiteux (LE) **et l'Envieux**, ingénieux apologue de Jean de Boves, poëte du XIIIe siècle. Ce conte, qui renferme en quelques lignes un grand enseignement et une moralité saisissante, vient évidemment de l'Orient, où les récits de ce genre sont fort nombreux. Jean de Boves l'aura entendu raconter à des croisés qui revenaient de Jérusalem, et l'aura habillé à sa façon, en substituant le « prud'homme saint Martin » au génie des contes arabes. Voici la traduction de ce fabliau, auquel nous laissons, autant que possible, tout ce que le style du vieux poëte a de grâce et de naïveté :

« Seigneur, après la fable, je veux dire la vérité, car celui qui ne sait dire que fables n'est pas un conteur raisonnable. C'est une vérité sûre que deux compagnons à un temps vivaient, bien a passé cent ans, qui menaient mauvaise vie; car l'un est si plein d'envie, que nul plus que lui ne l'était; l'autre si plein de convoitise, que rien ne lui pouvait suffire; et convoitise est telle, qu'elle fait maint homme méprisable. Convoitise prête à usure et fait recommencer les mesures, convoitant d'avoir plus encore. Envie est tellement plus mauvaise, qu'elle va le monde excitant. Envieux et convoiteux chevauchaient un jour ensemble; ils rencontrèrent saint Martin dans une campagne. Peu il a été en leur compagnie sans qu'il eût vu les mauvais désirs au fond de leur cœur plantés. Lors trouvent deux chemins fréquentés, que séparait une chapelle; saint Martin appelle ces hommes, qui menaient de mauvais métiers. — Seigneurs, fait-il, à cette église je tourne mes pas à droite; de moi je veux que vous vous rendiez contents. Je suis saint Martin le Prud'homme : qu'un de vous me demande un don, il aura sans faute ce qui lui plaira, et celui qui se taira en aura deux fois autant. — Lors pense le convoiteux qu'il laissera demander à son compagnon, ainsi il en aura deux fois autant que lui; moult il souhaite ce double gain. — Demandez, fait-il, beau compagnon, sûrement tu auras tout ce que demander sauras. Sois large à souhaiter. Si tu sais l'art de souhaiter, riche seras toute ta vie. — Celui qui a le cœur plein d'envie ne demandera pas ce qu'il veut; il mourrait d'envie et de regret si l'autre en avait plus que lui. Aussi il se turent tous les deux un grand espace de temps sans rien demander. — Qu'attends-tu? qu'il t'en arrive mal? fait celui qui avait convoité, j'en aurai toute la moitié de plus que toi; demande, ou je te battrai tant que mieux ne le fut âne à pont. — L'envieux répondit : — Sire, j'aimerais mieux, sachez-le, que mal me fassiez; si je demande argent ou richesse, vous en aurez deux fois autant, mais vous n'en aurez pas si je puis. Saint Martin, dit-il, je vous rie que je perde un œil, et que mon compagnon en perde deux, il sera doublement accablé. — Aussitôt ils ont les yeux crevés, bien fut tenue la promesse; de quatre yeux ils en perdirent trois, et n'acquirent rien autre chose. Ainsi saint Martin fit l'un borgne et l'autre aveugle, et cela par leurs souhaits. Malheur de ma part à qui en est fâché, car ils furent de mauvais aloi. »

CONVOITISE s. f. (kon-voi-ti-ze — rad *convoiter*). Désir passionné, immodéré : *La* CONVOITISE *des richesses, des honneurs. La* CONVOITISE *n'a rien de si propre que d'être ingrate.* (Montaigne.) *Votre* CONVOITISE, *c'est un gouffre toujours ouvert qui ne dit point : c'est assez.* (Boss.) *La* CONVOITISE *ne sait jamais où finir la nécessité.* (Boss.) *Ou l'orgueil nous enfle, ou l'envie nous ronge, ou les* CONVOITISES *nous brûlent.* (Boss.) *Nous avons tous cela de mauvais, que toutes nos* CONVOITISES *sont infinies.* (Boss.) *Si l'être de l'homme est borné, sa* CONVOITISE *ne l'est pas.* (Bourdal.) *Je ne vois nulle différence entre l'injuste* CONVOITISE *d'une nation conquérante et le vol à main armée d'un brigand.* (De Custine.) *La pauvreté est une suite de la corruption et des mauvaises* CONVOITISES *des hommes.* (Lamenn.) *Les contrées fertiles qui bordent la côte occidentale de la Péninsule devaient exciter la* CONVOITISE *des Romains et des Samnites, et devenir la proie du vainqueur.* (Napol. III.) *Les bêtes ont les mêmes sens que nous et à peu près les mêmes* CONVOITISES. (De Tocqueville.) *La grande Vénus répand au hasard sur les âmes de hautes pensées et de vils désirs, les voluptés saintes et les obscènes* CONVOITISES. (P. de St-Victor.) *La liberté ne mérite ni l'émotion qu'elle cause ni la* CONVOITISE *qu'elle excite.* (E. de Gir.) *La* CONVOITISE *de ce que l'ouvrier n'a pas lui ravit souvent jusqu'à la jouissance de ce qu'il possède.* (C. Dollfus.)

. . . . . Il faut que l'on jouisse;
Témoin ces deux gloutons punis d'un sort commun :
La *convoitise* perdit l'un,
L'autre périt par l'avarice.
LA FONTAINE.

— *Œil de convoitise*, Regard passionné, qui exprime un avide désir : *Jeter un* ŒIL DE CONVOITISE *sur une pile de pièces d'or, sur une table somptueusement servie.*

— Syn. **Convoitise, avidité, concupiscence, cupidité.** V. AVIDITÉ.

CONVOL s. m. (kon-vol — rad. *convoler*). Action de convoler à un nouveau mariage : *Le philosophe Athénagore donnait au* CONVOL *la dénomination d'honnête adultère, et le regardait comme un genre de discorde.* (Teulet.)

CONVOLANT (kon-vo-lan) part. prés. du v. Convoler : *Une veuve* CONVOLANT *en secondes noces.*
LA FONTAINE.

CONVOLANT, ANTE adj. (kon-vo-lan, an-te — rad. *convoler*). Qui convole, qui contracte un nouveau mariage : *Plusieurs dames que j'ai vues, veuves et* CONVOLANTES, *de leurs premiers et grands mariages s'abaissaient et descendaient fort bas avec des petits.* (Brantôme.) ‖ Vieux mot.

CONVOLER v. n. ou intr. (kon-vo-lé — du lat. *cum*, avec; *volare*, voler). Contracter un nouveau mariage : *Se décider à* CONVOLER, *après un long veuvage.*

On trouver une veuve avec beaucoup d'appas,
Et surtout riche douairière,
Qui bientôt ne *convole* pas?
RIVELAET.

A vingt ans mon mari me laissa mère et veuve.
Vous vous doutez assez qu'après ce prompt trépas,
Et faite comme on est, ayant quelques appas,
On aurait pu trouver à *convoler* de reste.
REGNARD.

‖ S'emploie le plus souvent avec un régime qui exprime la nature de l'union que l'on contracte : CONVOLER *en secondes noces.* CONVOLER *à un nouveau mariage.*

— Par anal. Prendre de nouveaux engagements contraires aux anciens : *Il est peu d'hommes politiques qui ne trouvent au besoin plusieurs bonnes raisons de* CONVOLER *à de nouveaux serments.*

— Par plaisant. Passer, changer de place ou de situation : *Le livre* AYANT *déjà* CONVOLÉ *en troisième main, il passa de la même façon en cinq ou six mains différentes.* (Scarron.) ‖ Se porter avec empressement : *Afin qu'il ne semblât pas que ce fût de leur consentement qu'elles* CONVOLAIENT *dans les bras d'un homme.* (Mol.) ‖ Ces deux derniers sens, qui ramènent le mot à son étymologie, ne sont cependant pas usités.

CONVOLUTÉ, ÉE adj. (kon-vo-lu-té — lat. *convolutus*; de *convolvere*, enrouler). Bot. Se dit de tout organe enroulé sur lui-même en spirale ou en cornet : *Feuilles* CONVOLUTÉES. *Cotylédons* CONVOLUTÉS.

— Entom. *Ailes convolutées*, Ailes qui enveloppent le corps et lui donnent une forme cylindrique.

CONVOLUTIF, IVE adj. (kon-vo-lu-tif, i-ve — lat. *convolutus*; de *convolvere*, enrouler). Bot. Syn. de CONVOLUTÉ. Se dit particulièrement des feuilles et de la préfoliation.

CONVOLVE s. m. (kon-vol-ve — du lat. *convolvere*, enrouler). Bot. Forme peu usitée du mot CONVOLVULUS :

Ainsi sur les moissons, quand l'orage a soufflé,
Reposent, confondus dans le sillon consumé,
Le *convolve* amoureux, la renoncule agreste.
MASSON.

CONVOLVULACÉ, ÉE (kon-vol-vu-la-sé — rad. *convolvulus*). Bot. Qui ressemble ou qui se rapporte aux liserons ou convolvulus.

— s. f. pl. Famille de plantes dicotylédones, ayant pour type le genre convolvulus ou liseron : *On réunit souvent la cuscute aux* CONVOLVULACÉES. (Ad. de Jussieu).

Encycl. La famille des *convolvulacées* renferme des plantes herbacées ou des arbrisseaux à tige ordinairement grimpante, volubile, sécrétant un suc laiteux et portant des feuilles alternes, échancrées en cœur à la base. Les fleurs, souvent très-grandes, solitaires ou groupées en petits bouquets axillaires ou terminaux, accompagnées de bractées, ont un calice persistant, à cinq sépales libres ou soudés à la base; une corolle campanulée, en coupe ou en entonnoir, à cinq lobes plans ou plus ou moins plissés; cinq étamines insérées au fond du tube de la corolle; un ovaire de deux à quatre loges uniovulées ou biovulées, plus rarement à une seule loge quadriovulée, surmonté d'un style bifide, rarement double, dont chaque division est terminée par un stigmate simple, globuleux. Le fruit est une capsule s'ouvrant ordinairement en deux ou quatre valves, et divisée à l'intérieur en loges dont le nombre varie d'une à quatre; chaque loge renferme une ou deux graines à tégument coriace ou membraneux, à embryon entouré d'un albumen mou et comme mucilagineux. Cette famille, qui a des affinités avec les polémoniacées, comprend les genres suivants, groupés en deux tribus :

I. *Dichondrées* : Ovaire à carpelles libres. Genres : dichondre, falkie.

II. *Convolvulées* : Ovaire à carpelles soudés. Genres : wilsonie, évolvule, cresse, brewerie, dufourée, bonamie, meuropeltide, poyrane, duperreye, palmie, polymérie, aniseie, calystégie, convolvulus ou liseron, lépistémon, calonycion, quamoclit, batate, pharbitis, rivée, argyréie, humbertie, etc.

Quelques botanistes ajoutent à cette tribu le genre cuscute, qui pour d'autres constitue une famille distincte. La tribu des dichondrées a aussi été érigée en famille par quelques auteurs.

Les *convolvulacées* habitent pour la plupart les régions équatoriales, particulièrement les bords de l'océan Atlantique; leur nombre diminue à mesure qu'on s'avance vers les pôles. Presque toutes renferment un suc résinoïde, qui possède des propriétés purgatives souvent très-énergiques. Quelques-unes sont fréquemment employées en médecine (scammonée, jalap, turbith); d'autres présentent des parties souterraines charnues et féculentes, susceptibles d'entrer dans l'alimentation (batate ou patate). La plupart sont de charmantes plantes grimpantes fort recherchées dans les jardins, mais dont quelques-unes exigent la serre chaude ou tempérée.

CONVOLVULÉ, ÉE adj. (kon-vol-vu-lé — rad. *convolvulus*). Bot. Syn. de CONVOLVULACÉ.

— s. f. pl. Tribu de plantes de la famille des convolvulacées, ayant pour type le genre convolvulus ou liseron.

CONVOLVULIFOLIÉ, ÉE adj. (kon-vol-vu-li-fo-li-é — du lat. *convolvulus*, liseron; *folium*, feuille). Bot. Dont les feuilles ressemblent à celles des liserons.

CONVOLVULINÉ, ÉE adj. (kon-vol-vu-li-né — rad. *convolvulus*). Bot. Syn. de CONVOLVULACÉ.

— s. f. pl. Classe de végétaux dicotylédones, qui comprend les familles des convolvulacées, des nolanées et des polémoniacées.

CONVOLVULINÉ, ÉE adj. (kon-vol-vu-li-né — rad. *convolvulus*). Bot. Syn. de CONVOLVULACÉ.

— s. f. pl. Classe de végétaux dicotylédones, qui comprend les familles des convolvulacées, des nolanées et des polémoniacées.

CONVOLVULOÏDE adj. (kon-vol-vu-lo-i-de — de *convolvulus*, et du gr. *eidos*, aspect). Bot. Syn. de CONVOLVULACÉ.

— s. m. Syn. de PHARBITIS, genre de convolvulacées voisin des liserons.

CONVOLVULUS s. m. (kon-vol-vu-luss — mot lat. formé de *convolvere*, enrouler). Bot. Nom scientifique du genre liseron, qu'il tend à remplacer, même dans le langage vulgaire : *Le* CONVOLVULUS *aquatique fait éclater ses grandes fleurs blanches sur le tronc du saule.* (B. de St-P.)

— **Encycl.** V. LISERON.

CONVOQUÉ, ÉE (kon-vo-ké) part. passé du v. Convoquer : *Les chambres sont* CONVOQUÉES *pour le 15 février. Les actionnaires sont* CONVOQUÉS *en assemblée générale.*

La foule vers ces lieux semble être *convoquée*,
Ce long murmure approche, on ouvre la mosquée.
BARTHÉLEMY et MÉRY.

CONVOQUER v. a. ou tr. (kon-vo-ké — lat. *convocare*; de *cum*, avec, et *vocare*, appeler). Appeler, inviter à s'assembler par un ordre ou par un simple avertissement : CONVOQUER *les chambres.* CONVOQUER *un concile.* CONVOQUER *les collèges électoraux.* CONVOQUER *le conseil des ministres. Louis XIV fit offrir à Charles II deux cent mille louis, s'il voulait se déclarer catholique et ne plus* CONVOQUER *de parlements.* (Mme de Staël.) *Si l'Église ne* CONVOQUE *pas le concile d'alliance, le Dieu de l'histoire le* CONVOQUERA *chaque jour.* (Edgar Quinet.)

De quoi vous plaignez-vous, quand c'est vous seul,
Qui voulez aujourd'hui *convoquer* le Sénat? [ingrat,
VOLTAIRE.

Monseigneur le duc de Bretagne
A, pour les combats meurtriers,
Convoqué, de Nante à Mortagne,
L'arrière-ban de ses guerriers.
V. HUGO.

Se convoquer v. pron. Être convoqué : *Les chambres* SE CONVOQUENT *chaque année pour la discussion du budget.*

— **Antonyme.** Dissoudre.

CONVOYÉ, ÉE (kon-voi-ié) part. passé du v. Convoyer. Escorté dans un but de protection : *Navires marchands* CONVOYÉS *par les vaisseaux de l'État. Parc d'artillerie* CONVOYÉ *par quinze mille hommes de troupes. Tout bâtiment* CONVOYÉ *ne peut être visité.*

CONVOYEMENT s. m. (kon-voi-man — rad. *convoyer*). Action de convoyer. ‖ Vieux mot.

CONVOYER v. a. ou tr. (kon-voi-ié — rad. *convoi*. Prend un ‖ après y, aux deux prem. pers. de l'imp. de l'ind. et du prés. du subj. : *Nous convoyions, que vous convoyiez*; change y en i devant un e muet. *Je convoie, vous convoyerez, qu'ils convoient*). Accompagner : *Ce singulier souprirant était toujours de me* CONVOYER *jusqu'à ma porte.* (Balzac.)

..... A grands coups de gaule
Le pèlerin vous lui froissa l'épaule,
De horions laidement l'accoutra,
Jusqu'au logis ainsi le *convoya*.
LA FONTAINE.