voit à Berlin : *Vénus embrassant l'Amour*, réminiscence très-heureuse d'André del Sarto. La galerie de Copenhague compte, parmi ses meilleurs tableaux, *Juda et Thamar*. Floris est représenté à Florence par un *Adam et Eve* d'une grande allure, daté de 1560. On voit à Vienne un autre *Adam et Eve sous l'arbre de science*, puis *Adam et Eve chassés du paradis*, enfin une *Sainte Famille* très-remarquable.

FLORIS (Peters-Williamson), voyageur allemand, né à Dantzig, mort à Londres en 1615. Il avait acquis la réputation d'un homme habile et expérimenté, en faisant pendant plusieurs années avec les Hollandais le commerce dans les régions asiatiques, lorsque la Compagnie anglaise des Indes orientales parvint, au moyen d'offres brillantes, à l'attacher à son service. Floris s'embarqua, en qualité de premier marchand (1610), sur le navire le *Globe*, commandé par le capitaine Hippon, qui fit voile pour la baie de Saldanha, située à l'extrémité sud de l'Afrique. Là, Floris se mit à la recherche d'une plante, le ginseng (*pahax vera*), qui passait à cette époque pour avoir des vertus merveilleuses ; mais il ne put en trouver qu'une très-petite quantité. De Saldanha, Floris se rendit à Palicate, sur la côte du Coromandel, où les Hollandais l'empêchèrent de vendre ses marchandises, puis aborda successivement à Pétapoli, à Masulipatam, à Bantam, à Patani, sur la presqu'île de Malacca, faisant partout de grands profits sur la vente des divers produits qu'il avait apportés d'Europe. A Patani, Floris prit le commandement du *Globe*, dont le capitaine venait de mourir, et parvint à sauver avec ses marins la reine de cette ville, lors d'un terrible incendie qui l'anéantit en partie. A la fin de 1613, il aborda de nouveau à Masulipatam, où il écoula ses marchandises à des prix extrêmement avantageux ; mais, lorsqu'il en réclama le payement, il éprouva de telles difficultés, non-seulement de la part des habitants, mais encore du gouverneur lui-même de la ville, qu'il fut obligé de faire payer, il s'empara du fils du gouverneur en déclarant qu'il lui rendrait la liberté lorsqu'il recevrait toutes les sommes dont les habitants de Masulipatam lui étaient redevables. Cet acte énergique eut un plein succès, et Floris put remettre à la voile en 1614. Il prit alors la route de l'Angleterre et mourut des suites des fatigues qu'il avait éprouvées pendant la traversée, deux mois après avoir jeté l'ancre à Londres. Floris a laissé une curieuse et intéressante et exacte relation de ses voyages. Elle a été publiée en anglais dans les *Pilgrimages* de Purchas, et en français dans la *Relation de divers voyages curieux*, donnée par Thévenot (Paris, 1663-1672).

Florisel de Niquea, roman de chevalerie espagnol, de la série des Amadis. Il a pour auteur D. Feliciano de Silva, écrivain du XVI^e^ siècle, à qui l'on doit également deux autres continuations de cette interminable série : *Lisuart* et *Amadis de Grèce*. *Florisel de Niquea* forme les livres X et XI de la collection. Il est lui-même divisé en quatre parties, d'un intérêt inégal. Les deux premières parurent ensemble en 1532 ; la troisième en 1536, la quatrième en 1541 ; du moins, ce sont les premières dates connues. Généalogiquement, ce roman fait suite à *Lisuart* et à *Amadis de Grèce* ; *Florisel* est un descendant d'Amadis des Gaules à la sixième génération. Le comte de Tressan le connaissait, par la traduction française de Gilles Boileau, mais il ne lui fit pas l'honneur de l'imiter. Lui qui s'intéressait tant à Amadis, à Esplandian, à la Grande Serpente, à Urgande la Déconnue, pouvait-il ne pas souffrir Florisel ? Il dépensa beaucoup d'encre à essayer de prouver, contre Raynouard, que les Amadis étaient d'origine française et non pas espagnole, *parce qu'ils avaient le sens commun*. « Quant à cette extravagante histoire de Niquée, dit-il, c'est une invention que je trouve très-espagnole. Laissons-la aux Espagnols. » Cette manière de raisonner n'est plus admise en bibliographie.

Extravagante est bien cependant le mot qui caractérise la plus grande partie de cette longue série des Amadis. Cette fiction ingénieuse au début, alors que l'auteur taillait à son gré dans un sujet neuf, paraît avoir joué au XVI^e^ siècle le rôle des aventures de *Robocambole* dans le nôtre. Une partie à peine parue, on en redemande une autre. Les auteurs de la fiction primitive ont beau avoir épuisé le sujet, ils ont beau avoir fait mourir consciencieusement leurs personnages, le public est là, haletant, qui veut une suite. Ils ressuscite les morts. De là des embarras prodigieux. A vrai dire, les embrouillements commencent aux *Exploits d'Esplandian*. A partir de *Florisando*, qui y fait suite, les continuateurs aux abois ne savent plus où donner de la tête. A la simplicité de mœurs du commencement, aux coutumes soigneusement décrites et vraies, aux amours tendres dont raffolaient les belles châtelaines, aux prouesses merveilleuses, mais pas trop invraisemblables, étant donné l'esprit du siècle, succèdent des inventions dévergondées, des miracles à n'en plus finir. Tant de personnages se sont succédé que les généalogies deviennent confuses ; dans *Lisuart* et *Amadis de Grèce*, il est déjà presque impossible de se reconnaître ; dans *Florisel*, c'est pire encore. « Tant de parties composent cette prodigieuse invention, leurs chapitres ont des titres si étranges et si emmêlés, il est si difficile de les trouver réunies pour en apprécier l'ensemble et le comprendre, d'un autre côté, les écrivains les plus entendus en cette matière ont commis tant de fautes et de si graves dans leurs commentaires, qu'il faudrait avoir le fil d'Ariane pour sortir de ce labyrinthe inextricable. »

Le récit culminant des premières parties du *Florisel de Niquea* est un siége de Constantinople avec lequel sans doute le commercier espagnol croyait sérieusement faire concurrence au siége de Troie. On y arrive après une série d'aventures miraculeuses, l'histoire du miroir d'amour, la maison des quatre fous, la cité d'Apollonie, où des enchantements retiennent prisonniers les plus braves gentilshommes du monde. Apollonie, c'est la Pologne, assez malaisée à reconnaître. L'Hélène de cette guerre de Troie, c'est une princesse française, la fille d'un certain roi de France, dont nos annales n'ont pas gardé le souvenir. Elle devient amoureuse de Florisel, fils d'Amadis de Grèce et de l'infante Niquea ; elle le poursuit de sa passion jusqu'à Constantinople. Mais elle avait en France un fiancé, don Lucidor des Vengeances, qui, pour reconquérir celle qu'il aime, soulève contre la capitale grecque la France, la Pologne, l'Espagne, Naples, Venise, sans compter dix-huit rois païens. De son côté, Florisel a pour lui Amadis en personne, et Galaor, et Florestan, et tous les personnages, déjà morts et enterrés depuis longtemps, de la première série des Amadis. C'est une résurrection complète. On se livre sous les murs de la ville assiégée des combats à faire pâmer d'aise, dans ce temps-là, un grand maître d'artillerie, et la moindre échauffourée est décrite avec minutie, comme chose d'importance. Le carnage est extravagant ; tous les preux, à peine ressuscités, meurent ; l'empereur de Rome est massacré, Florestan est tué dans un combat. Esplandian est fait prisonnier. Lucidor des Vengeances triomphe ; mais, malgré sa victoire, il abandonne à Florisel la main de Camile, Espagnole et trépas. On n'en a pas fini avec les aventures chevaleresques, les enchantements, les champs clos. Ce qu'il y a de plus remarquable dans les dernières parties, ce sont les noces : noces de Florisel et de son Hélène, noces de cinq ou six autres héros ; autant il y a de massacres dans les premiers livres, autant il y a de noces dans ceux-ci. Mais, au bout du compte, on ne peut refuser à ce roman un singulier mérite d'invention, d'imagination. Dans la quatrième partie, l'auteur a introduit des poésies, romances traduites du grec, bucoliques latines, stances, épigrammes, qui ne sont pas sans mérite.

Le titre du roman espagnol est celui-ci : *Cronica de los muy valientes y esforzados é invincibles caballeros don Florisel de Niquea y el fuerte Anaxartes, hijos del muy excelente principe Amadis de Grecia* (Valladolid, 1532). Nous avons dit plus haut qu'il avait été traduit par Gilles Boileau (Paris, 1553, in-fol.) ; il porte dans la traduction le titre de : *Don Florisel de Niquée, qui fut fils d'Amadis de Grèce et de la belle Niquée*. M. Eugène Baret a consacré aux Amadis une intéressante étude à laquelle on peut se reporter : *De l'Amadis de Gaule et de son influence sur les mœurs et la littérature au* XVI^e^ *et au* XVII^e^ *siècle* (Paris, 1853, in-8°).

FLORISSANT, ANTE adj. (flo-ri-san, an-te — rad. *fleurir*). Heureux, prospère, brillant : *Un empire* FLORISSANT. *Point d'Etat* FLORISSANT *sans liberté*. (E. de Gir.)

— *Santé florissante*, Santé brillante, vigoureuse : *Jouir de la* SANTÉ *la plus* FLORISSANTE. *La fatigue et la souffrance passagère sont l'ombre obligée d'une* FLORISSANTE SANTÉ. (Raspail.)

FLORISUGE adj. (flo-ri-su-je — du lat. *flos, floris*, fleur ; *sugere*, sucer). Zool. Qui suce les fleurs.

— s. m. Ornith. Nom spécifique d'un oiseau-mouche à gorge verte.

FLORSHEIM ou **FLŒRSHEIM**, bourg de Prusse (Nassau), à 18 kilom. de Mayence, sur la rive droite du Mein et le chemin de fer de Mayence à Francfort ; 3,033 hab. Vins blancs renommés.

FLORULE s. f. (flo-ru-le — dimin. du lat. *flos, floris*, fleur). Bot. Petite fleur. ¶ Fleur isolée d'une calathide ou d'un épi. ¶ Fleur qui n'embrasse qu'une région peu étendue ou un certain groupe de plantes : *La* FLORULE *du Port-Juvénal*. FLORULE *cryptogamique*.

FLORUS (Lucius Annæus Julius), historien latin de la fin du premier siècle de notre ère. On le croit Espagnol et de la famille des Sénèque. Il vécut sous Trajan et Adrien. On a de lui un *Abrégé de l'histoire romaine* (*Epitome rerum Romanorum*) depuis Romulus jusqu'au moment où Auguste ferma le temple de Janus. La narration en est rapide, brillante et animée ; les appréciations sont, en général, judicieuses, mais quelquefois partiales en faveur de Rome ; le style, riche et coloré, est trop souvent déclamatoire et vise trop à la concision ; les détails géographiques sont souvent erronés. Une des bonnes traductions françaises est celle de M. Durozoir (1829). On a aussi de Florus quelques poésies agréables, mais moins estimées que son *Epitome*.

FLORUS (Drepanius), théologien et poëte gallo-romain, qui paraît être le même que **Florus le diacre**, mort vers 860. On ne sait rien de parfaitement certain sur sa vie, sinon qu'il fut chanoine de Lyon et qu'il assista, en 837, au concile de Quiercy-sur-Oise. Il attaqua dans ses écrits le livre de Scot Erigène sur la prédestination et composa des poésies latines, publiées pour la première fois à Paris, sous le titre de *Poemata* (1560), et donna, entre autres ouvrages : *Liber de prædestinatione et commutatione sive gratiæ in canonem missæ*, qu'on trouve dans toutes les collections des Pères.

FLOSCOPE s. f. (flo-sko-pe — du lat. *flos*, fleur, et du gr. *skopeô*, j'examine). Bot. Genre de plantes grimpantes, qui croît en Cochinchine, et dont la place dans la méthode naturelle n'est pas nettement déterminée.

FLOSCULAIRE s. f. (flo-sku-lè-re — du lat. *floscullus*, petite fleur). Infus. Genre d'infusoires astylodes, type de la famille des floscularieus, qui habite les eaux stagnantes : *Les* FLOSCULAIRES *sont des animaux en forme de masse*. (E. Duponchel.)

— **Encycl.** Les *floscularires* sont des infusoires astylodes, dont le corps présente la forme d'une massue lorsqu'ils sont fixés par leur pédicule ventre-de-bœuf. Infus. Genre d'infusoires astylodes, type de la famille des floscularieus, qui habite les eaux stagnantes : *Les* FLOSCULAIRES *sont des animaux en forme de masse*. (E. Duponchel.)

— **Encycl.** Les *floscularires* sont des infusoires astylodes, dont le corps présente la forme d'une massue lorsqu'ils sont fixés par leur pédicule ventre-de-bœuf. Infus. Genre d'infusoires astylodes, type de la famille des floscularieus, qui habite les eaux stagnantes : *Les* FLOSCULAIRES *sont des animaux en forme de masse*. (E. Duponchel.)

FLOSCULE s. f. (flo-sku-le — du lat. *floscullus*, petite fleur), Entom. Organe tubuleux et muni d'un style central, qu'on remarque sur les anus du fulgore porte-lanterne.

— Bot. Syn. peu usité de FLEURON et de FLORULE.

FLOSCULEUX, EUSE adj. (flo-sku-leu, eu-ze — du lat. *floscullus*, fleuron). Bot. Qui est composé de fleurons. Se dit du capitule des centaurées et des autres carduacées.

— *Semi-flosculeux*, Se dit des fleurs qui ne sont formées que de demi-fleurons.

— s. f. pl. Section de la famille des composées, comprenant les genres dont le capitule est uniquement composé de fleurons, et correspondant à peu près à la tribu des carduacées.

FLOS FERRI s. m. (flo-sfèr-ri — mots latins signifiant *fleur de fer*). Minér. Nom donné anciennement à l'aragonite corralloïde, que l'on prenait pour une sorte de végétation produite par les minerais de fer.

— **Encycl.** L'aragonite corralloïde est une espèce de concrétion cylindroïde et de couleur blanche, composée de petites aiguilles ou de simples fibres, qui se groupent les unes sur les autres autour d'un axe commun, de manière à former comme des branches de corail on, de petits arbrisseaux. Elle est tantôt lisse, tantôt hérissée de pointes cristallines. Ce minéral a surtout temps excité la curiosité. On le trouve dans plusieurs mines de fer, notamment dans celles de la Styrie et dans celles de Vicdessos (Ariége) et Baigorry, dans les Pyrénées, d'où proviennent les plus beaux échantillons.

FLOSS s. m. (floss). Métallurg. Gâteau de fonte formé par la coulée : *On a soin d'abord de faire une première fonte, la meilleure et la plus pure ; cette fonte est coulée en* FLOSS.

FLOSSADE s. f. (flo-sa-de). Ichthyol. Raie dont le museau se termine par une sorte de long bec. ¶ On l'appelle aussi FLASSADE, ALÈNE, RAIE BATIS, et les naturalistes disent raie oxyrrhynque.

FLOSSOLIS s. m. (flo-so-li). Bot. Inule campane.

FLOT s. m. (flo — lat. *fluctus* ; de *fluere*, couler, qui se rapporte à la racine sanscrite *plu*, mouvoir, couler, nager, naviguer, etc.). Vague, dépression et soulèvement de la surface des eaux : *Les* FLOTS *de la mer, d'un lac, d'une rivière. Soulever, apaiser les* FLOTS. *La mer brise ses* FLOTS *orgueilleux et se calme.* (Fléch.)

Le flot qui l'apporta reçule épouvanté.
RACINE.

Tout à coup l'air se tait, le vent meurt, le *flot* dort.
DELILLE.

Celui qui met un frein à la fureur des *flots*
Sait aussi des méchants arrêter les complots.
RACINE.

— Par anal. Liquide répandu ou versé en grande quantité : *Des* FLOTS *de sang. Des* FLOTS *de vin, d'huile. C'est justement la gloire de ce grand peuple de France d'avoir fait, au prix de son sang versé à* FLOTS, *la besogne du genre humain.* (L. Blanc.)

Un peu d'or fait couler des *flots* d'encre et d'injures.
A. CHÉNIER.

A longs *flots* puisez l'allégresse
Dans ces flacons d'un vin monstueux.
BÉRANGER.

‖ Matière légère, abondante et ondoiante : *Les* FLOTS *d'une crinière, d'une chevelure. Des* FLOTS *de dentelles. Des* FLOTS *de fumée, de vapeur.*

Sa barbe à *flots* épais descend sur sa poitrine.
DELILLE.

‖ Grande abondance ; grande affluence : *Flots de lumière. Flots d'harmonie. La vanité ne se satisfait que par des* FLOTS *d'or.* (Balz.)

Cotin, à ses sermons traînant toute la terre,
Fend des *flots* d'auditeurs pour aller à sa chaire.
BOILEAU.

. . . . . La Bourse est un che.ap clos
Où c'est, au lieu de sang, de l'or qui coule à *flots*.
PONSARD.

Ma sottise trop pleine a besoin de couler ;
J'en sens les *flots* épais bouillonner dans ma tête.
PONSARD.

— Fig. Action violente d'un agent quelconque : *Napoléon trouva des complices empressés à son ambition dans ces hommes que le flot révolutionnaire avait tout à coup rendus.* (Corm.) *La classe la plus violente a pour elle désormais l'irrésistible flot de la marée montante.* (Mich. Chev.)

— Poétiq., au plur. Mer, eaux de la mer, des fleuves ou des lacs : *La fureur des* FLOTS. *Fendre les* FLOTS. *Périr au sein des* FLOTS.

Dites un mot, seigneur, soldats et matelots
Seront prêts avec vous à traverser les *flots*.
CORNEILLE.

Chantons les vastes *flots* ! Au lieu d'amollir l'âme,
Ils la retrempent dans leur sel.
A. BARBIER.

— *Etre à flot*, Nager au-dessus de l'eau, sans toucher le fond : *Ce navire qui touchait* EST *maintenant à* FLOT. ¶ Fig. Marcher, réussir dans ses affaires. ¶ On dit dans le même sens : *Avoir sa barque à flot.*

— Mar. Marée montante, flux : *Le* FLOT *envahissait la plage. C'était le moment du* FLOT.

— Comm. Flottage des bois : *Le* FLOT *a commencé et ne s'interrompra plus cette année.*

‖ *Jeter du bois à flot perdu*, Le jeter à l'eau pour en abandonner le transport au cours de la rivière.

— Techn. Chacune des houppes de laine qui font partie du harnachement d'un mulet.

— **Epithètes.** Violents, rapides, impétueux, irrésistibles, agités, courroucés, irrités, furieux, courroux, tumultueux, révoltés, soulevés, bouillonnants, bruyants, grondants, retentissants, mugissants, menaçants, écumants, sonores, terribles, affreux, redoutables, débordés, déchaînés, ravageurs, destructeurs, dévastateurs, précipités, errants, vagabonds, effrayants, horribles, dangereux, funestes, fatals, cruels, impitoyables, roulants, bondissants, jaillissants, audacieux, orgueilleux, superbes, indomptables, majestueux, immenses, pressés, épais, mutinés, rebelles, audacieux, insolents, ameutés, inconstants, perfides, sourds, suspendus, entr'ouverts, refermés, calmes, apaisés, aplanis, calmes, tranquilles, paisibles, muets, silencieux, domptés, subjugués, captifs, pressés, contenus, maîtrisés, dociles, soumis, obéissants, caressants, clairs, limpides, argentés, amers.

— **Syn. Flots, ondes, vagues.** *Flots* se dit proprement des eaux courantes ou de celles de la mer quand elles sont fortement soulevées par les vents et les tempêtes ; on est bientôt par les *flots*, on y résiste, on lutte contre eux. *Ondes* ne donne l'idée que d'un mouvement calme, d'une sorte de balancement régulier imprimé à la masse. *Vagues* se distingue de *flots* parce qu'il désigne des masses d'eau plus hautes, plus profondes, ou bien des *flots* qui viennent se briser contre un obstacle.

— **Antonymes.** Jusant.

— **Allus. litt. Celui qui met un frein à la fureur des flots...**, Vers de Racine dans *Athalie*. V. FREIN.

FLOTAY, l'une des îles Orkney, sur la côte d'Ecosse, entre les îles Faray et Ronaldshay. Largeur, 5 kilom. ; longueur, 3 kilom. ; population, y compris celle de quelques îlots voisins, 750 hab.

FLOTTABLE adj. (flo-ta-ble — rad. *flotter*). Qui peut flotter, surnager : *Bois* FLOTTABLES. ‖ Qui peut recevoir des trains flottants, en parlant d'un cours d'eau : *Une rivière* FLOTTABLE.

— **Encycl.** *Rivières flottables.* V. RIVIÈRE.

FLOTTAGE s. m. (flo-ta-je — rad. *flotter*). Comm. Transport des bois que l'on opère par eau, en les faisant flotter : *Jean Rouvet est l'inventeur des* FLOTTAGES. (Dupin). ‖ *Flottage à bûches perdues*, Flottage dans lequel le bois est complétement abandonné au cours de l'eau.

— **Encycl.** Lorsque les grandes forêts qui environnaient Paris eurent été en grande partie exploitées et défrichées, le bois y devint plus rare et plus cher, ce qui fit naître à Jean Rouvet, imagina de rassembler les eaux de plusieurs ruisseaux et rivières non navigables, d'y jeter au courant de l'eau les bûches coupées dans les forêts et de les faire descendre ainsi dans d'autres rivières, qui les conduisaient, par des pentes successives, jusqu'aux endroits où il était possible de les disposer en train pour les amener à Paris. On fixe à l'année 1549 l'époque de cette découverte. Le commerce des bois de Paris a rendu un juste hommage à la mémoire de ce bon citoyen, en plaçant son effigie sur les jetons de la compagnie.

On distingue le *flottage à bûches perdues* et le *flottage en trains*. Ce dernier exige un plus grand volume d'eau et ne peut avoir lieu, par conséquent, que plus ou moins loin en aval du point où commence le premier. Les marchands de bois et les flotteurs sont organisés en compagnies. Chaque marchand a une marque distincte qu'il applique sur l'extrémité de chacune de ses bûches avant de les jeter à l'eau ; cette marque est taillée en relief au bout d'un marteau d'acier, et produit, par conséquent, une empreinte en creux. Ces marques représentent des lettres de l'alphabet, des figures géométriques, des outils, etc. Par ce moyen, le marchand peut toujours reconnaître son bois, lors du triage qui se fait après le *flottage à bûches perdues*. On commence par un essai préliminaire des bois qui peuvent flotter. Ceux qui vont au fond de l'eau, comme il arrive le plus souvent quand ils sont récemment abattus et encore pleins de sève, sont appelés *canards* ou *fondriers* ; on doit les retirer pour les remettre à un autre flot ou même à l'année suivante, avec des bois *échappés*, c'est-à-dire ceux que le cours d'eau a plus tard rejetés sur les rives. On jette les bûches dans l'eau une à une ; la réunion de plusieurs bûches jetées en une même opération est appelée *flot*. Des ouvriers accompagnent chaque flot pour pousser en aval les bois qui viendraient à s'arrêter. Quand on arrive au confluent d'un nouveau cours d'eau, on empêche les bûches de remonter dans celui-ci, en le barrant à l'aide d'une estacade ou traverse. Pour faciliter ce mode de transport des bois, on a établi des *étangs de flottage*, qu'on ouvre chaque fois qu'ils sont pleins pour en lâcher l'eau et forcer à sortir les bois des ruisseaux, ce qu'on appelle *courue d'étang*. D'autres travaux d'art, écluses, vannes, pertuis, etc., concourent aussi à la bonne exécution du *flottage* et sont soigneusement entretenus par les compagnies. C'est ordinairement vers la fin de septembre que commence le *flottage à bûches perdues* ; mais tous les hivers ne lui sont pas favorables. Il faut pour cela une certaine hauteur d'eau, que l'on désigne sous le nom d'*eaux marchandes*. Si ce niveau se maintient d'une manière suivie, le *flottage* est plus rapide, exige moins de main-d'œuvre, et le bois arrive en plus grande quantité aux ports de *tirage* ou de *mise en état*, c'est-à-dire aux points où les bûches sont réunies en trains. « Si, au contraire, dit M. Marié de Lisle, les pluies ne viennent point alimenter l'eau des ruisseaux et rivières, et si, par contre-coup, les gelées viennent les arrêter, partie du bois de ces petits flots ou du flot général est retenue en route et tombe à fond d'eau. Alors il faut, lors de la débâcle, faire arriver ce qui surnage encore et faire retirer en piles grillées sur les rivages le bois tombé à fond. Ce bois retiré est flotté de nouveau lors du second flot général, qui a lieu au mois de mars suivant, flot de moitié et quelquefois des deux tiers moins considérable que le premier. On l'appelle *flot des canards*, quoique l'on jette parmi les bois du deuxième flot ceux qui ont été déposés sur les ports pendant l'hiver. » Le bois s'encorpant et se gâtant plus vite en eau chaude qu'en eau froide, on doit toujours, autant que possible, profiter du flot d'hiver en belle eau.

On distingue les *flots généraux*, composés des bois de tous les marchands qui exploitent sur la rivière ; les *flots communs*, où il n'y a que ceux de quelques-uns d'entre eux ; les *flots particuliers*, formés des bois d'un seul marchand. Ces derniers ne peuvent avoir lieu que lorsqu'on a constaté que le cours d'eau est débarrassé des premiers. Quand les bois flottés à bûche perdue sont arrivés aux dépôts ou aux ports de *flottage* en trains, on retire le bois de l'eau et on l'empile indistinctement à la volée, ce qui constitue le *tirage*. On prend ensuite bûche par bûche dans ces piles, on reconnaît la marque de chaque marchand, et on fait à chacun une pile séparée : c'est le *tricage* ; il a lieu environ deux mois après la traque, lorsque le bois s'est suffisamment séché dans les piles *claires*. Enfin, un agent reconnaît et délivre la quantité de bois qui revient à chaque marchand ; c'est la *mise en état*. Des que le bois de flot est retiré de l'eau, on s'occupe, sur toute la longueur qu'il a parcourue, de repêcher les *canards*, c'est-à-dire les bûches coulées à fond ; ces bois sont ensuite empilés à claire-voie ou *grillés*, de telle sorte que l'air puisse circuler librement entre les bûches et les sécher. Ce travail est fait par des *cantonniers*, dont chacun a un *canton* ou espace déterminé à parcourir. D'autres ouvriers parcourent les deux rives du cours d'eau parcouru par le flot, pour retirer le bois enfoncé dans le sable ou dans la vase ; cette opération s'appelle *regaie*. Enfin, à l'aide des renseignements qu'ils fournissent et de l'inspection des marques, on évalue, aussi exactement que possible, la masse de bois *canards* réunis sur les bords et la part qui revient à chaque marchand.

Ce que nous venons de dire s'applique surtout au *bois de moule* ou *moulée*, destiné au chauffage. Le *merrain*, qui sert principalement à la tonnellerie, se flotte à bûche perdue *en petite eau*, c'est-à-dire en été, lorsque les flots de bois de moule n'ont plus lieu. C'est un *flottage* spécial, exposé à des chances et à des avaries particulières ; il présente plus de difficulté et exige plus de soins et d'attention dans sa conduite, si l'on ne veut pas le perdre en route. En fait de bois de sciage, on ne flotte ainsi que les tables ou planches de hêtre servant à faire des tables de cuisine ou autres ouvrages analogues, et seulement quand il y en a une quantité suffisante pour faire un *flottage d'avant* d'environ un millier de pièces, sans quoi on ne couvrirait pas les frais. Arrivés aux ports flottables, ces bois sont tirés et triqués comme les précédents.

Il est souvent nécessaire d'établir des *arrêts* sur les cours d'eau. On commence alors par poser en ligne des *chevalets*, arbres déracinés auxquels on adapte deux bras de bois carrés qui barrent la rivière. Des poutres ou *champlattes* s'appuient sur ces bras, et sur celles-ci on établit un grillage avec des perches. Les bois venant à flot s'appuient sur ces arrêts, et on les retire sur les ports des deux rives, au-dessus de ces mêmes arrêts. Des bateaux construits *ad hoc* servent à la conduite des flots, à la confection des arrêts, au pêchage des bois qui échappent de dessus ces arrêts, et à tous les autres travaux d'intérêt général.

On appelle *train*, sur nos rivières, une sorte de radeau formé d'un certain nombre de pièces ou morceaux de bois réunis au moyen de plusieurs longues perches liées entre elles par des *harts* ou *rouettes*. On transporte ainsi le bois de charpente, de sciage et de chauffage. Un train de ce dernier contient en général 18 à 20 décastères de bois. Il se compose de deux *parts*, chaque part de neuf *coupons*, chaque coupon de quatre *branches*, chaque branche de six *mises* et deux *accouture*s. Chaque coupon ayant environ 4 mètres de longueur, la longueur totale du train est de 72 à 75 mètres. Chaque branche nécessite quatre *chantiers* pour recevoir le bois et dix-huit *rouettes* pour l'assujettir entre ces chantiers ; les quatre branches se lient en un coupon, au moyen de cinq chantiers placés en dessus et en travers et attachés par quarante petites rouettes. Il faut, en outre, soixante-quatre rouettes *à couper* pour réunir neuf coupons et en former une part. Les deux parts devant se séparer ou se réunir à volonté, suivant les circonstances, le train offre ainsi deux *têtes* et deux *queues*, qui demandent plus de solidité que tout le reste et doivent être renforcées à l'aide d'un surcroît de chantiers et de rouettes. « Rien de plus embarrassant en apparence et de plus simple en réalité, dit Marié de Lisle, que la construction d'un train de bois ; six personnes, dont chacune a ses attributions particulières, suffisent à ce travail, qui se fait sur le bord de la berge, sans toucher l'eau. 1° Le *flotteur* pose les chantiers de dessous, y place la première mise, pose ceux de dessus, lie les deux premières rouettes et continue de mise en mise ; 2° le *tordeur* encoche les chantiers par chaque bout, les apporte au flotteur et lui présente les rouettes à mesure et après les avoir tordues ; 3° l'*approcheur* prend le bois dans la pile et le brouette sous la main du flotteur ; 4° le *garnisseur*, lorsqu'une mise est achevée et liée, introduit de force entre les bûches d'autres bûches minces, afin de remplir tous les vides et de donner au tout plus de solidité ; il se sert pour cela d'une sorte de maillet appelé *pidance* ou *mailloche* ; ce soin est ordinairement confié à un enfant ; 5° le *compagnon en second* lie trois chantiers sur chaque coupon pour maintenir les quatre branches dont il est formé ; deux autres chantiers de tête et de queue ou *traversins* ayant été placés par le tordeur ; 6° enfin, le *premier compagnon* réunit et assemble les neuf coupons de chaque part. A mesure qu'une branche est terminée, elle est poussée à l'eau par celle qui la suit, et les diverses parties dont le train se compose flottent déjà lorsqu'on les assemble. »

Les compagnons sont chargés de conduire le train ; il faut, en effet, pour ce travail une habileté pratique qui ne s'acquiert que par une longue habitude. Ils ont soin d'embarquer avec eux une certaine provision de chantiers de rechange, de rouettes à coupler, afin de réparer les avaries qui pourraient survenir en route, et six perches d'*avalans* pour diriger le train à travers tous les obstacles qu'ils peuvent rencontrer. Il y a des passages où l'on est obligé de séparer les deux parts du train ; on n'en flotte ainsi qu'une moitié à la fois, jusqu'à ce qu'on arrive à un endroit qui permette de réunir les deux parts.

Les trains de bois carrés se construisent d'après les mêmes principes ; mais ils sont plus difficiles à conduire que les trains de bois de moule, et on doit souvent en réduire les dimensions. Trop larges, il ne pourraient passer dans les pertuis ; trop longs, ils ne pourraient franchir les tournants. On distingue les *trains* proprement dits et les *tresses*.

« Le train, dit encore Marié de Lisle, se fait en assujettissant les bois entre des chantiers avec des rouettes, comme le bois de moule. On peut alors doubler les pièces de bois l'une sur l'autre, pourvu que l'épaisseur de ces deux pièces ne dépasse pas l'épaisseur déterminée en raison de la hauteur de l'eau par les agents du *flottage*. Le *flottage* à la bresle se fait en accolant les pièces de bois l'une à l'autre sans doubler aucunement et en les liant ainsi au moyen de rouettes passées dans les trous percés dans l'extrême partie de l'équarrissage, et tout est renforcé avec des chantiers mis en travers en dessus et liés à chacune des pièces. » Ce dernier mode est plus solide, moins sujet aux avaries, moins exposé à se rompre, plus facile à maîtriser, en un mot, préférable sous tous les rapports, notamment sur les rivières rapides, étroites et tortueuses ; il a encore l'avantage d'exiger moins de rouettes.

Le *flottage* en train commence ordinairement vers le 15 mars, c'est-à-dire immédiatement après le *flottage* à bûche perdue ; cette époque peut être reculée ou avancée, suivant que les eaux trop basses ou abondantes n'ont pas permis de terminer à temps ou, au contraire, ont fait terminer plus tôt ce dernier *flottage*. Ordinairement, on ne flotte pas pendant l'hiver ; cependant il arrive quelquefois que les trains sont pris par les glaces ; quand la rivière reste trop longtemps gelée, il faut défaire les trains et emplier les bois sur les bords ; sans cela, à la débâcle, les trains pourraient être brisés et les bois devenir *canards*. Quand la rivière est débâclée et les bois secs, on refait les trains. Le grand danger, dans ces crues contrariant beaucoup le *flottage* des trains. Par contre, les trains de bois lourd flottant en eau basse s'enfoncent souvent peu à peu et finissent par couler tout à fait à fond, si l'on ne prenait le soin de les *déchirer* à l'endroit où ils se trouvent et d'en rejeter le bois à terre pour attendre une crue qui permette de les flotter de nouveau. La rareté des eaux, dans les saisons sèches, rendrait souvent le *flottage* très-difficile ou même impossible. Mais, grâce aux pertuis, on peut barrer à volonté le cours des rivières trop lentes ou peu profondes et fournir aux trains le volume d'eau nécessaire. On a aussi des étangs de *flottage* dont les eaux, lâchées à propos, entraînent les bois qui finiraient par