



LA PARTIE DE TRAINÉ SAUVAGE

Parmi les exercices du *turf* d'hiver, celui du *tobogan* (traîneau indien) jouit en Canada d'une faveur égale à celle que l'Angleterre accorde à la voile et à la rame. Les *Tobogganing Clubs*, les *Curling Clubs*, ont ici leur personnel, leurs règlements, comme les clubs d'arbalétriers en Suisse, et ceux de régates ou de courses de chevaux partout ailleurs.

Descendre avec une incomparable vitesse les pentes neigeuses d'une colline, se précipiter du sommet d'un monticule élevé, dévorer l'espace, franchir une grande distance en quelques secondes, passer comme un éclair en conduisant au port, sans encombre ni mésaventure, le chargement et la voiture, c'est en cela que consiste le plaisir et le danger de la partie de traîne sauvage.

Maintenir, guider ce léger traîneau sur un plan incliné parfois de 45 degrés, profiter de l'impulsion acquise pour prolonger la course et la diriger dans un sens ou dans un autre; voilà l'habileté du conducteur. Il faut du sang-froid, du coup-d'œil, de la prudence et de la hardiesse, de la vigueur musculaire et de la souplesse; c'est une sorte de tournoi dans lequel l'on peut déployer des qualités morales et physiques précieuses. N'omettons point d'ajouter que le pilote doit savoir inspirer la confiance à son équipage, et, au moment du péril, tout en n'agissant qu'à sa tête, ne prenant conseil que de sa pénétration, se montrer toujours galant et chevaleresque envers les dames.

Comme on le voit, l'exercice en vaut la peine puisqu'il développe chez les jeunes gens les vertus que nous avons énumérées.

Beaucoup seront étonnés de voir classer la traîne sauvage parmi les instruments de pédagogie, ne se doutant point qu'à gouverner leur véhicule, les enfants apprennent, pour plus tard, à gouverner les hommes.

Ainsi que son nom d'origine indienne l'indique, le *tobogan* est un traîneau de la forme la plus simple et la plus primitive; une planche recourbée en dedans à son extrémité antérieure, dont la longueur varie entre 4 et 10 pieds, large d'une quinzaine de pouces, fixée entre deux petites bandes de bois arrondies formant rebords; le fond de la traîne est si mince qu'on dirait le copeau arraché d'un tronc d'arbre par un énorme rabot.

C'est durant l'hiver, surtout au lendemain de la chute d'une belle bordée de

neige, que s'organisent les parties de traîne.

Entre jeunes gens l'affaire se traite sans cérémonie; l'on se rend sur le terrain, chacun portant son *tobogan* et l'on glisse à qui mieux mieux, les intrépides recherchant les endroits périlleux, et se livrant aux culbutes les plus fantaisistes.

Lorsque des dames doivent prendre part à ces courses émouvantes, les invitations parviennent sans qu'il soit besoin de cartes ou de lettres; on ne sait trop comment cela arrive, mais au jour, à l'heure dite, tout le monde se trouve au rendez-vous.

A Montréal les pentes douces de la Montagne, à Québec la partie des glaciés de la Citadelle qui regardent la ville, dans la direction des rues Ste. Ursule et Ste. Geneviève, sont les endroits choisis de préférence, ceux que fréquente la société fashionable.

On glisse aussi en dehors des murs d'enceinte, sur les pentes des anciennes fortifications françaises qui s'inclinent vers les plaines d'Abraham. Une fois sur le terrain, on dispose les traînes et chaque voyageur, ses préparatifs terminés, se place dans l'ordre et l'attitude commandés par le mode de course choisi.

Bien qu'uniformes au fond, ces méthodes varient suivant la longueur du traîneau, le caprice ou l'habileté des conducteurs.

Sur les grandes traînes susceptibles de porter cinq à six personnes, les voyageurs s'assoient l'un derrière l'autre, les jambes ouvertes, les pieds en avant arc-boutés sur les traverses qui divisent en plusieurs carrés la longueur de la voiture; sur les traînes moins longues se placent deux ou trois personnes seulement; d'autres traînes portent deux individus, souvent un seul. Les dames une fois placées, les jupes engagées sous le corps qu'elles serrent et protègent, le visage couvert d'un double ou triple tour de *crémone* ou de *nuage*, les hommes, le capuchon rabattu, le conducteur à demi-couché à l'arrière, le corps incliné en avant, les jambes en dehors de la traîne dont il dirige la marche, à l'aide de ses pieds, ou, lorsqu'il est assis, au moyen de deux bâtons sortes d'épieux courts et très-forts qu'il tient à poignée dans chaque main, tout est prêt. Sur les petites traînes, la femme assise commodément à l'avant, bien enveloppée, a son cavalier en arrière; celui-ci se tient aux cordes attachées au patin. D'autres, solitaires, courent seuls, couchés sur la traîne, dans la position d'un homme à l'eau qui, les mains cramponnées à une épave, ne se servirait que de ses jambes pour nager.

Au signal donné, la traîne, jusque là maintenue, emportée par son propre poids, part d'un seul jet, sans à coup, comme une balle ou un trait lancé, et, fendant l'air avec la rapidité d'une flèche ou d'un oiseau, glisse sur la neige, soulevant à droite et à gauche des flocons blanchâtres, et en quelques secondes atteint la plaine, sur laquelle la force acquise l'entraîne à une vitesse vertigineuse, à cent ou deux cents mètres de la base du talus, suivant les ondulations du sol.

Ainsi que tout infini, la vitesse exerce sur l'homme un attrait mystérieux, on trouve en elle des charmes irritants.

Que les flots soulevés vous ballottent sur l'océan, que la locomotive haletante vous emporte à toute vapeur, qu'un ballon vous enlève au-dessus des nuées, qu'un cheval indompté vous emporte à travers champs, chacune de ces choses a son émotion, douloureuse, surprenante, grave ou terrible; mais c'est toujours une sensation unique où domine une note particulière, à l'exclusion des autres.

Dans la course de la traîne, au contraire, les sensations sont multiples, variées; elles tiennent autant du vertige de l'abîme, de la violence de l'ouragan, que de l'indicible angoisse qu'éprouverait un homme roulant dans le vide. Ajoutez à cela ce sentiment de sécurité réelle, que la vue d'expériences antérieures accomplies sans danger, donne aux cœurs les plus faibles; ce bien-être intime que tout homme chaleureusement couvert perçoit avec délices quant un froid vif et sec met des roses au visage, et vous comprendrez le plaisir de ce jeu. Les couches d'air que l'on traverse si rapidement, produisent l'effet d'un vent aigu comme si l'on vous implantait d'un coup des milliers d'aiguilles dans les chairs.

Les irrégularités de la route vous font traverser comme des zones relativement chaudes ou tièdes. La rapidité et l'intensité de ces sensations successives jointes à l'effet simultané de la vitesse, triplent la durée. On traverse vingt climats, en un demi-mille, et l'on vit un jour dans une minute.

Lorsque, par suite d'une manœuvre maladroite du conducteur, cas fort rares, la traîne verse en chemin, les voyageurs en sont quittes pour avaler quelque bouchées de neige, et rouler les uns par dessus les autres, reprendre leur place et continuer la descente. Tout conducteur à qui pareille mésaventure arrive, est noté d'infamie. C'est comme le commandant d'un vaisseau qui jette son navire à la côte.

Mais, par exemple, un usage assez com-

mun, devenu presque une tradition chez tout conducteur digne de ce nom, consiste, lorsque la traîne, obéissant à l'impulsion, a gagné la plaine, à diriger le traîneau vers quelque banc de neige bien épais et, là, par un mouvement subit, de précipiter voiture et voyageurs au plus épais de la banquise où tous, pêle-mêle et sans dessus dessous, barbotent et s'agitent, poussant mille cris, se relevant et retombant cent fois avant de sortir d'embarras et de se remettre sur pieds.

Ceci fait, la course est terminée, et la troupe regagne pédestrement par un sentier tracé le terre-plain des glaciés, où l'on prépare aussitôt une nouvelle expédition.

Par un gai soleil, un froid un peu sec, rien de plus salutaire et de fortifiant comme ces exercices répétés. Cela trempe l'esprit aussi bien que le corps. Puis, rien de beau comme le panorama que l'œil embrasse des hauteurs.

Une partie de Québec, St. Roch, St. Sauveur, avec l'échiquier des rues où courent les traîneaux et trottent les passants, la vallée St. Charles, la grande plaine blanche, les villages de Charlesbourg, de la Jeune Lorette, dont les clochers miroitent, les collines avec leur brun rideau de sapins, et tout au loin, à l'horizon, la ligne moutonnante des Laurentides, sur les sommets desquelles les rayons rouges du couchant semblent allumer des incendies.

Les courses achevées, l'on regagne le logis, frais, dispos, de bonne humeur et de vaillant appétit. Aussi la partie de thé, le *Kettle Drum* qu'une des dames offre habituellement à la compagnie, est-elle accueillie avec une reconnaissance dont les estomacs traduisent éloquemment l'expression. Les gâteaux, les touts, disparaissent sans préjudice du souper, et le sexe faible ne cède pas d'une bouchée au sexe fort; c'est, entre les deux, l'égalité digestive en attendant celle des droits politiques.

Un autre endroit de *turf* de la saison des glaces, c'est la chute de Montmorency, les glissades organisées sur le fameux pain de sucre. Ce cône de neige, énorme calotte recouverte d'un man'eau de glace, est formé par la congélation successive des masses de gouttelettes que laisse échapper l'énorme volume d'eau de la cascade. D'abord suspendue dans l'atmosphère, cette fine rosée, devenant plus dense que l'air, tombe sur le sol à cent mètres environ du gouffre où disparaît la cataracte; une autre couche couvre la première et ainsi jusqu'à ce que le niveau du pain dépasse l'axe de formation.

Aux jours de course, un grand nombre