

**L'immigration libre entre la Chine et les Mascareignes :  
Les transports maritimes du milieu du XIXe siècle au  
milieu du XXe siècle**

Édith Wong Hee Kam

► **To cite this version:**

Édith Wong Hee Kam. L'immigration libre entre la Chine et les Mascareignes : Les transports maritimes du milieu du XIXe siècle au milieu du XXe siècle. *Revue Historique de l'océan Indien, Association historique internationale de l'océan Indien*, 2018, Routes, Flux et Réseaux en Indianocéanie Du VIIIe siècle à nos jours, pp.167-182. hal-03249780

**HAL Id: hal-03249780**

**<https://hal.univ-reunion.fr/hal-03249780>**

Submitted on 4 Jun 2021

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**L'immigration libre entre la Chine et les Mascareignes  
Les transports maritimes du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle au milieu du XX<sup>e</sup>  
siècle**

Édith Wong Hee Kam  
Docteure en histoire  
CRESOI

马斯克林群岛与中国之间的自由移民：19 世纪中期到 20 世纪中期的海  
上迁徙  
黄素珍  
歷史博士  
法國留尼汪大學印度洋社會研究中心

Le 19 octobre 1903, le journal mauricien *Le Radical* publiait un article relatif à l'immigration chinoise : « Les premiers Chinois qui arrivèrent dans la colonie s'étaient embarqués sur des barques, tel que *le Zéta*, et le trajet durait parfois trois à quatre mois. La traversée était dure, et souvent l'on était menacé de mort, mais que ne consentent point les hommes pour avoir un peu de galette ? Les compagnies de bateaux à vapeur tentèrent il y a une dizaine d'années un essai de navigation entre Hong Kong et les Mascareignes. L'essai réussit à merveille et jusqu'à maintenant, chaque année deux fois par an, la colonie est visitée par deux courriers chinois »<sup>392</sup>.

Cet extrait résume parfaitement l'évolution des transports maritimes du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle au milieu du XX<sup>e</sup> siècle pour l'immigration libre entre la Chine et les Mascareignes. Nous nous intéresserons aux moyens traditionnels que représentent les bateaux à voile, en particulier aux jonques, à leur forme, à leur technologie. Nous nous demanderons quel contexte global a poussé ce mouvement migratoire à se développer dès le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Nous verrons ensuite comment les steamers s'imposent sur ces lignes maritimes : quelles compagnies les utilisent ? Qu'est-ce qui explique le développement de ce trafic maritime ? Les récits de voyages, que ce soient des témoignages écrits en chinois ou les relations orales des traversées effectuées par des témoins et acteurs nous permettront de connaître le vécu de ces immigrants.

\*\*\*\*\*

---

<sup>392</sup> *Le Radical*, Port-Louis, 19 octobre 1903.

## I – Les voiliers, du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle à la fin XIX<sup>e</sup> siècle

1. En Asie du Sud-est, la navigation en haute mer a employé au cours de sa longue histoire deux types de grandes embarcations : les sampans, voiliers qui dérivent de la pirogue cousue, et les jonques, qui sont issues d'un développement du radeau<sup>393</sup>. Ce sont ces dernières qui s'imposent sur les côtes chinoises au cours des siècles. Elles ont un fond plat qui permet la navigation à la fois sur les cours d'eau et sur les hauts fonds marins. Les embarcations sont construites avec des coques étanches qui seront intégrées au XIX<sup>e</sup><sup>394</sup> siècle à la structure même des navires. Selon Louis Audemard, les constructeurs utilisent « de solides panneaux de bois découpé selon le gabarit désiré. Le bordé [est] ensuite cloué sur les côtés de ses panneaux qui sont soigneusement calfates et constituent ce qu'on l'on appelle des “cloisons étanches” ». Ibn Batouta au XIV<sup>e</sup> siècle a décrit les grands vaisseaux chinois qu'il a pu voir durant sa visite aux Indes : « Il y a sur ces grands navires douze voiles et au-dessous jusqu'à trois. Ces voiles sont faites de baguettes de bambou tissées en guise de nattes ; on ne les amène jamais et on les change de direction, selon que le vent souffle d'un côté ou de l'autre. Quand ces navires jettent l'ancre, on laisse flotter les voiles au vent ».

La flotte chinoise au cours des siècles est caractérisée par son immensité et sa diversité. Dès le XIX<sup>e</sup> siècle, le voyageur occidental est frappé par le grand nombre de navires à voiles de formes très variées, que ce soient des jonques hauturières, des bateaux de pêche, de transport ou de plaisance qui circulent dans une activité et une cohue indescriptibles : « Dans le seul port de Canton, les résidents anglais estimaient, en 1840, à plus de 40 000 le nombre de jonques et de sampans circulant dans ce port et les environs, avec une population d'au moins deux cent mille habitants des deux sexes »<sup>395</sup>.

Nous avons parlé des caissons étanches. Ajoutons qu'avant l'ère chrétienne, les constructeurs navals chinois avaient inventé un certain nombre de caractéristiques techniques : usage de l'aiguille aimantée, gouvernail compensé, semelles de dérive, navires à roues... Mais au cours des siècles, l'évolution technique n'avance plus, les modifications ne se créent plus. Une des explications données à cette immutabilité est l'interdiction des innovations et des perfectionnement par les différents gouvernements impériaux qui craignent qu'elles permettent aux jonques de s'éloigner des côtes chinoises et d'entrer en contact avec les pays étrangers jugés toxiques et dangereux pour la stabilité de l'empire chinois. Ils ont donc imposé aux constructeurs et aux armateurs des navires des dimensions et des formes qui rendent les bâtiments impropres à la navigation au long terme, et la moindre entorse à ces directives est punie de peines sévères. « Il ne faut donc pas

<sup>393</sup> Cf. Évelyne Poree-Maspero, « Jonques et po, sampou et sampan », Paris, *Archipel*, n° 1, 1986, vol. 32, p. 65-85.

<sup>394</sup> Louis Audemard, *Les jonques chinoises*. Rotterdam : Publicaties Van Het, Museum Voor Land en Volkenkunde en het Maritiem Museum « Prins Hendrik », 1957, Tome 1, p. 30.

<sup>395</sup> L. Audemard, *op. cit.*, t. 1, p. 21.

s'étonner de rencontrer au large des côtes chinoises des navires ayant tous les caractères de la jonque de rivière »<sup>396</sup>.

2. C'est donc à bord de ce type de bâtiment que vont voyager les premiers immigrants chinois qui iront au Mascareignes. Il existe peu de témoignages sur les conditions dans lesquelles ces gens sont parvenus dans l'île de La Réunion. Nous avons pu lire le récit d'une traversée dans un recueil écrit en chinois par M. Émile Ng Tock Mine, qui fut enseignant dans les écoles franco-chinoises du sud et qui rencontra durant l'Entre-deux-guerres des immigrants âgés, originaires du Fujian : il s'agit d'une province maritime côtière du sud de la Chine, une des principales régions pourvoyeuses de travailleurs étrangers pour les colonies britanniques et françaises de l'océan Indien occidental<sup>397</sup>. En voici la traduction :

« Quand nous sommes venus à La Réunion, c'était peut-être dans les dernières années du règne de l'empereur Xuantong de la dynastie des Qing. Hong Xiuquan avait levé une armée et proclamé le Royaume Céleste de la Grande Paix, ses partisans se laissaient pousser les cheveux. Durant cette période, ceux qui étaient venus à La Réunion avaient une longue natte et étaient vêtus selon le mode vestimentaire imposé par les Qing avec des manches en forme de sabot de cheval et des chemises à col montant. A cette époque, les Chinois construisaient de grands bateaux en bois appelés "Poule aux grands yeux" 大眼鸡船 grâce auxquels ils pouvaient traverser mers et océans. Ainsi, les Chinois d'outre-mer allèrent en Occident faire du commerce et nombreux furent ceux qui y séjournèrent pour travailler. Mais à bord de ces bateaux, la sécurité était nulle, aucun équipement dans ce sens n'était prévu. En haute mer, le bateau dérivait à l'aventure, muni seulement d'un gouvernail pour sa direction, on le faisait avancer en manœuvrant les voiles selon la force du vent. Parfois on rencontrait des conditions exécrables en mer, on subissait tonnerre, vent et pluie et il arrivait que l'on navigue pendant plus d'un an sans pouvoir atteindre le but fixé. Aussi, au long du parcours, des gens tombaient malades, on n'avait ni médecin ni médicament, sans compter le manque d'eau et de nourriture. On était en proie au froid et à la faim. Les gens qui mouraient durant le parcours étaient aussitôt jetés à la mer. Quand nous avons embarqué, on était au début plus de 300 personnes, mais quand on est arrivé à La Réunion, on était à peine 240 personnes »<sup>398</sup>.

Nous avons interrogé sur ce point M. Guy Chane-Sy-Men-Ky (mand. *Liu Mingji*, cant. *Law Menki*, 刘明基), âgé actuellement de plus de 80 ans, et dont le père avait quitté la Chine (Shunde, province du Guangdong) en 1905 : il nous a dit que ce dernier avait voyagé sur un bateau à voiles. La navigation avait duré 5 à 6 mois.

3. Quelles sont les raisons du développement des transports maritimes entre la Chine et les Mascareignes durant cette époque ? Au début du XIX<sup>e</sup>

<sup>396</sup> *Ibidem*, p. 23.

<sup>397</sup> Emile Ng Tock Mine, 關帝之大道 *Le grand chemin de Guan Di*, s.l., 1994, 107 p., « Les activités des Chinois d'outre-mer dans la colonie de La Réunion », p. 47<sup>bis</sup>.

<sup>398</sup> *Ibidem*.

siècle, Maurice doit quitter le giron français et entrer dans l'empire britannique. C'est précisément le moment où la culture de la canne à sucre prend dans l'île une extension déterminante. Or, elle nécessite le recrutement d'une main-d'œuvre agricole importante, ce qui va donner naissance à une immigration venue de l'Inde et de l'Asie du Sud-est.

Après la Première Guerre de l'Opium, les partisans du commerce libre britanniques, les « *Free Traders* » remportent une victoire décisive au traité de Nankin (1842) qui permet l'ouverture de cinq nouveaux ports de Chine aux commerçants britanniques. Ils mènent aussi en Grande-Bretagne un combat politique qui leur permettra de faire triompher leurs idées : « Afin de promouvoir leurs intérêts, les "*Free Traders*" introduisirent également au Parlement une nouvelle conception de l'Empire. Pour eux, l'empire était devenu une association hiérarchique de communautés interdépendantes et économiquement liées, théorie qui fut à l'origine du phénomène d'émigration en masse dirigée et encouragée par l'Etat. Ce transfert organisé de populations d'un continent à un autre fut une des caractéristiques les plus importantes du XIX<sup>e</sup> siècle »<sup>399</sup>. À Maurice, les groupes de planteurs, après une première introduction de la main-d'œuvre indienne et chinoise qui avait été faite en 1829 par une compagnie locale, organisent eux-mêmes l'importation de la main-d'œuvre contractuelle indienne à partir de 1834.

Les Britanniques remportent une autre victoire sur la Chine après la guerre de 1858 : le traité de Tianjin, qui met fin au conflit en 1858, permet l'ouverture de 11 nouveaux ports en Chine aux navires étrangers. De plus, la Chine est obligée de reconnaître aux étrangers un nouveau droit : celui de recruter sur son territoire les travailleurs qui souhaitent émigrer aux quatre coins des territoires britanniques. D'où l'essor de la main-d'œuvre contractuelle.

Cette nouvelle liberté d'émigration sera mise à profit par des citoyens libres qui organisent une immigration parallèle : « Les émigrants chinois volontaires furent attirés à Maurice par l'expansion économique résultant du développement de la culture de la canne à sucre. L'émigration en masse qui commence à partir de 1860 fut grandement facilitée par la fréquence d'arrivées des navires transportant les immigrants indiens. Ces Chinois se rassemblaient principalement au port de Calcutta ou de Singapour, d'où ils prenaient passage sur un navire à destination de Maurice »<sup>400</sup>.

4. Un exemple de cette traversée périlleuse nous est donné par un groupe de Hakkas qui en 1902 part de Meixian, puis prend le bateau à destination de Maurice pour y retrouver leurs familles<sup>401</sup>. Selon un lettré

---

<sup>399</sup> Huguette Ly-Tio-Fane, *La Diaspora Chinoise dans l'Océan Indien Occidental*. Aix-en-Provence : Presses de G.I.S Méditerranée, 1981, p. 23.

<sup>400</sup> *Ibidem*, p. 24.

<sup>401</sup> Édith Wong Hee Kam, *Le temple de Guandi à Saint-Pierre de La Réunion, plus d'un siècle d'histoire (De la fin du XIX<sup>e</sup> siècle au début du XXI<sup>e</sup> siècle)*. Saint-Pierre, 2017, p. 45-50.

chinois, M. Ah-Chou, ils étaient environ 18 personnes à bord<sup>402</sup> et ce devait être probablement dans le type d'embarcation dont nous avons parlé dans le récit que M. Emile Ng Tock Mine avait recueilli ou que *Le Radical* de Maurice évoquait en 1903. D'après des témoins âgés, on appelait le type de bateau qu'ils avaient pris *fansone* (mand. *fan chuan* 帆船), qu'on traduit par « bateau à voiles », alors que celui des Foukiénois était désigné selon M. Ng Tock Mine par l'expression *dayanjing chuan* (« bateau de poule aux grands yeux ») 大眼鸡船<sup>403</sup>, c'était « de grands bateaux en bois » (大木船).

留尼旺二百海裡之姐妹島, 毛裡求斯, 開埠為早, 尤其廣東梅縣五屬客家人, 到該埠也早, 故一九零二年, 一批梅縣同胞, 曾紀喬, 謝瑞琴 « 字子彬 », 鄭耀三, 等, 十七八位, 往投毛埠親朋.

« Située à environ deux cents kilomètres de La Réunion se trouve l'île-sœur, Maurice, qui avait un port ouvert depuis longtemps, et c'est tout particulièrement en ce lieu que, depuis une période reculée étaient venus s'installer des habitants issus des cinq comtés de Meixian dans la province du Guangdong. C'est pour cette raison qu'en 1902<sup>404</sup>, un groupe de compatriotes dont le nombre s'élevait à 17 ou 18 personnes projetait de venir retrouver des parents et des amis. Parmi eux se trouvaient Zeng Jiqiao 曾紀喬 (hakka *Tsène Kik'iao*), Xie Ruiqin 謝瑞琴 « 字子彬 » « *Thia-Kime* », Zheng Yaosan 鄭耀三, etc. »<sup>405</sup>.

M. Ah-Chou a consigné les noms qui lui ont été transmis par son grand-père maternel. A bord, parmi les passagers, se trouvait Zeng Jiqiao 曾紀喬 (hakka *Tsène Kik'iao*) qui était un grand oncle de ce grand-père maternel. Zeng Jiqiao a des descendants directs à La Réunion, dont Joseph Tseng Chao Kin 曾昭金, un de ses petits-fils qui m'a donné à son sujet un certain nombre d'informations : son ancêtre était originaire de la localité de Kokt'ong et quand il avait embarqué, il était déjà marié et avait trois fils<sup>406</sup>. A bord se trouvait aussi Xie Ruiqin 謝瑞琴 « 字子彬 », qui laissera le nom de *Thia-Kime*.

Lors d'un entretien que nous avons eu avec M. Ah-Chou, nous avons pu reconstituer leur périple. Ces hommes souffrent des conditions fort rudes de navigation, et bientôt leur embarcation entre dans l'océan Indien :

« Bientôt, un obstacle de taille se dressa sur leur route : un cyclone se leva alors que le voilier était encore en plein océan, au moment où les passagers pensaient bientôt accoster à Maurice. Pendant des jours, le bateau fut ballotté au gré des hautes vagues qui le roulaient comme une coquille de noix

<sup>402</sup> Ah-Chou, *Liuniwang Guandi wenxue dongshihui zhiyange* 留尼旺閩帝文協董事會之沿革, « Historique du conseil d'administration de l'association culturelle Guandi de La Réunion », s.l.n.d.

<sup>403</sup> Ng Tock Mine, *op. cit.*, p. 4<sup>bis</sup>.

<sup>404</sup> Les versions sur les dates ont varié (tantôt 1890, tantôt 1904), mais la question a été résolue par la mention de la date d'arrivée de M. Thia-Kime sur sa carte de séjour et qui indique la date de 1902.

<sup>405</sup> Ah-Chou, *op. cit.*

<sup>406</sup> Entretien avec Joseph Tseng Chao Kin, 27/02/2017.

pendant que des vents violents empêchaient les voiles de le mener à bon port. Ces gens n'avaient jamais vécu un cyclone de cette violence. A Meixian, on ne connaissait pas les typhons du style de ceux qui sévissaient sur la côte du Guangdong ou du Fujian car on était sur les terres intérieures. Giflés par les paquets d'eau qui se lançaient à l'assaut du bateau, secoués par des rafales violentes, les voyageurs pensaient leur dernière heure arrivée. Ils se demandaient ce qu'ils étaient venus faire dans cette galère et regrettaient amèrement d'avoir quitté les rizières et les collines paisibles de leur pays natal. Ils pensaient qu'ils allaient à une mort certaine et qu'ils ne reverraient plus jamais les leurs. Zeng Jiqiao revoyait en pensée ses trois fils qui allaient rester orphelins, sa femme qui se débattait courageusement pour aider la famille à gagner une maigre pitance. Qu'allait-il advenir d'eux ? Quand la tempête s'apaisa enfin, ces hommes livides et décomposés par la peur éprouvèrent un peu de soulagement, mais qui fut de courte durée car bientôt un autre problème survint : le bateau dérivait, et il n'arrivait plus à accoster Maurice.

Alors commencèrent d'autres moments d'angoisse. Pendant une dizaine de jours, les voyageurs ne savaient pas ce qu'il allait advenir d'eux. Les provisions et l'eau qu'ils avaient embarquées étaient épuisées. Selon M. Ah-Chou, ils pêchèrent des poissons dans l'océan pour pouvoir s'alimenter : « *Zot la colle poisson* ». Pour se désaltérer, ils en furent réduits à boire leurs propres urines ! Peut-être certains se mirent-ils à implorer Mazu, la déesse protectrice des voyageurs, ou Kwon-Yim (mand. *Guanyin*), « celle qui entend les cris du monde », pour leur sauver la vie.

Toujours est-il qu'ils purent s'en sortir : un jour, un cri s'éleva : « Terre ! Terre ! ». Ils étaient sauvés ! De loin, ils virent les pentes boisées de l'île, et quand le bateau s'approcha, ils distinguèrent nettement les montagnes qui se détachaient dans le ciel bleu. Autour d'eux, les vagues s'étaient calmées, on entendait un clapotis rassurant. Ainsi, ils abordèrent l'île de La Réunion. Le bateau arriva en baie de Saint-Paul où il put jeter l'ancre, et les passagers descendirent sur cette terre inconnue dont ils ne parlaient pas la langue et dont ils ne connaissaient pas les mœurs et coutumes.

D'après M. Ah-Chou, ils purent trouver refuge dans une grotte à Saint-Paul où ils auraient vécu une dizaine de jours. Il ajoute que par la suite, des Foukiénois vinrent à leurs secours<sup>407</sup>. Ils feront partie des pionniers qui jetteront les bases de la communauté hakka du sud de La Réunion.

## II – Les bateaux à vapeur

A travers l'évolution de la *British India Steam Navigation Company*, nous verrons la mutation de la marine qui passe des voiliers aux steamers.

---

<sup>407</sup> Édith Wong Hee Kam, *Le temple de Guandi à Saint-Pierre de La Réunion, plus d'un siècle d'histoire...*, op. cit, p. 50-53.

## 1. Le contexte migratoire à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle

Après les guerres de l'Opium, le conflit avec le Japon (1894) et l'intrusion de puissances étrangères entraînent le démembrement de la Chine et la paupérisation de la population. Par ailleurs, les clauses des traités autorisant la sortie hors de Chine et l'abrogation du décret de 1718 qui interdisait toute tentative d'émigrer sous peine de mort provoquent une forte accélération de l'émigration chinoise qui impacte Maurice : l'île voit ainsi arriver entre 1895 et 1900 environ 7 000 immigrants qui débarquent à Port-Louis, à raison d'un millier durant les deux premières années, et un pic est atteint en 1897 avec le chiffre de 2116 personnes<sup>408</sup>.

Paradoxalement, cet afflux d'immigrants chinois se produit au moment même où l'île est secouée par une grave crise économique qui dure depuis les années 1860 et dont les causes sont multifactorielles. Les Chinois de l'île sont des *aliens*, qui ne peuvent avoir légalement accès à la propriété foncière, ce qui les confine dans le commerce, au moment même où les commerçants indiens leur livrent une concurrence impitoyable. Ils sont donc amenés à explorer d'autres territoires dans ce bassin de l'océan Indien occidental. C'est ainsi qu'ils commencent par se tourner vers l'île-sœur, La Réunion, avec laquelle les liens sont restés forts malgré la scission politique et administrative due au traité de Paris. Plus tard, lorsque Madagascar devient colonie française en 1896, ils se tournent vers la Grande Ile. Ils s'orientent aussi vers les Seychelles. La découverte de gisements aurifères en Afrique du Sud en 1884 entraîne une vague d'immigration à partir de 1888. Ainsi, Maurice va dispatcher dans l'océan Indien les immigrants qu'elle ne peut plus nourrir, non sans avoir joué au préalable le rôle d'accueil et de préparation aux futures destinations. Le journal *Vrai Mauricien* en fait le constat en 1896 : « Il nous vient d'arriver plusieurs centaines de Chinois de Hong Kong et de Singapour, c'est ici qu'on les dirige aux dires de leur importateurs pour les diriger ensuite sur Madagascar et l'Afrique Australe »<sup>409</sup>. C'est le prélude au déploiement de la diaspora chinoise dans cette zone du monde.

## 2. L'essor des bateaux à vapeur

Dès la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les bateaux à vapeur se substituent aux voiliers. Les compagnies ne sont plus dépendantes des vents, des courants, et des moussons. Elles peuvent proposer des voyages à un rythme régulier, dans de meilleures conditions matérielles et avec des capacités accrues en termes de passagers et de marchandises.

- La navigation Inde-Maurice

Nous avons parlé de l'émigration en masse démarrée à partir de 1860 et facilitée par la fréquence d'arrivée des navires transportant les immigrants

<sup>408</sup> Archives de Maurice, *Passengers List inward*, Z 2 D 1895–1900.

<sup>409</sup> *Vrai Mauricien*, 14 octobre 1896.



indiens. Ces Chinois se rassemblent à Calcutta ou de Singapour, d'où ils prennent passage sur un navire pour Maurice. Dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la *British India Steam Navigation Company* représentée à Maurice par la maison Scott met en service des navires à vapeur sur la ligne Maurice-Orient et va développer encore plus l'immigration chinoise. C'est en 1887 que la première unité fait escale à Port-Louis. Coût du billet de première classe : 220 roupies et celui de deuxième classe : 137 roupies. Pour les passagers venant du Continent, Colombo devient alors la première escale<sup>410</sup>.

- Les compagnies desservant l'Afrique

Il existe une étroite corrélation entre le tempo de l'émigration, les possibilités du marché extérieur voisin, l'économie de l'île et le mouvement maritime de Port-Louis. A partir de 1860, l'exportation croissante du sucre mauricien et l'essor du transport des masses humaines entre l'Asie, les Mascareignes et l'Afrique du Sud poussent les compagnies de navigation qui desservent les ports d'Afrique à étendre leurs lignes jusqu'à Maurice : « L'île devint alors le point de convergence des routes maritimes reliant l'Europe et l'Afrique à l'Asie. Aussi pendant les dernières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle les quatre grandes compagnies de navigation qui servaient les ports d'Afrique : l'*Union Castle Line*, le *Clan Line* et l'*Ellerman and Harison Line* touchaient Port-Louis au terme de leur voyage. La compagnie française des Messageries Maritimes reliait Port-Louis et Madagascar aux ports de France via le canal de Suez par un service bimensuel »<sup>411</sup>.

- Les compagnies desservant l'Asie

Parallèlement au développement des lignes vers l'Afrique, on voit aussi la naissance de compagnies desservant l'Asie. C'est dans ce créneau que va se lancer une société mauricienne, *Rogers & Co* créée en 1899 : elle affrète régulièrement des navires pour le transport entre Maurice et le Sud-est asiatique. Selon Auguste Toussaint, à partir de 1920, une unité de la compagnie la *T.S. Mauritian* se spécialise dans le transport des passagers chinois des ports de Singapour et de Canton<sup>412</sup>. Au fil du temps, Maurice est devenue la plaque tournante de l'océan Indien.

D'autres compagnies vont se placer elles aussi ans ce marché : c'est le cas de la compagnie néerlandaise la K.P.M. (*Koninklijke Paketvaart Maatschappij*). Entre septembre 1938 et juin 1939, les bateaux *Boissevain*, *Ruys*, *Tegelberg* vont faire le trajet suivant :

- Aller : Hong Kong, Manille, Saïgon, Bangkok, Singapore, Batavia, Rodriguez, Maurice, Réunion, Tamatave, Lourenço Marques, Durban, Cape Town.

- Retour : Cape Town, Mossel Bay, Port Elizabeth, East London, Durban, Maurice, Réunion, Tamatave, Zanzibar, Mombasa, Mahé, Belawan, Singapore, Hong Kong, Shanghai.

<sup>410</sup> Huguette Ly-Tio-Fane, *op. cit.*, p. 24.

<sup>411</sup> *Ibidem*, p. 87.

<sup>412</sup> Auguste Toussaint, *Harvest of the Sea, The Mauritius Sea story in outline*. Port-Louis: The Mauritius Printing Cy Ltd, 1966, p. 56.

### 3. Les conditions d'embarquement

Durant la dernière décennie du XIX<sup>e</sup> siècle, les compagnies de navigation mettent en place des bateaux à vapeur sur la ligne Hong Kong-Mascareignes, qui vont accentuer l'élan migratoire vers Maurice. Quelles sont les méthodes de contrôle qui encadrent l'organisation des voyages ? Le journal mauricien *Le Radical* dépêche sur Hong-Kong un correspondant qui les décrit : « Les compagnies de bateaux à vapeur tentèrent il y a une dizaine d'années un essai de navigation entre Hong Kong et les Mascareignes. L'essai réussit à merveille et jusqu'à maintenant, chaque année deux fois par an, la colonie est visitée par deux courriers chinois. Deux mois avant le départ de Hong Kong, des affiches placardées à Canton et dans les différents districts de la province, annoncent le prochain départ et des agences délivrent les tickets. On se bouscule à la porte des agences et c'est à qui désire passer avant son compagnon. 15 jours à l'avance, les partants gagnent Hong Kong ; on trouve toujours le moyen de renvoyer le départ à quelques jours de la date fixée, histoire de permettre aux hôtels de faire quelque récolte. Enfin à la veille de l'embarquement, tout le monde se rend chez le protecteur des immigrants, ou celui-ci pose à chaque partant les questions suivantes :

1. Vous partez de votre gré, sans pression aucune ?
2. Votre âge, le village où vous êtes né ?
3. Votre nom et profession ?

Chacun de répondre et *finita la commedia*. Le gouvernement de Hong-Kong, prévoyant, ne permet pas d'embarquer plus de 400 passagers pour Maurice ; mais des bateaux qui arrivent à Maurice portent 600 à 700 passagers. Il y a un terme très plaisant, le voici : si le gouvernement prévoyant limite à 301 le chiffre des passagers pour Maurice, il n'émet aucune restriction quant au nombre de passagers pour Singapore. La compagnie profite de cette lacune et délivre 200 à 300 tickets à destination de Singapore. Singapore n'est ici qu'un trompe-l'œil, et les passagers en possession d'un ticket de ladite espèce, ont droit au passage jusqu'à Maurice »<sup>413</sup>.

### 4. Les conditions de voyage

Elles ont évolué au fil des décennies, bien que certaines constantes soient perceptibles comme la présence d'un agent d'affaires (hakka *suihak* mand. *shuiké*) qui encadre les voyageurs et les accompagne, ou la traversée en seconde classe en général.

Quelques témoignages que nous avons recueillis nous donnent une idée des voyages selon les époques. Au début du siècle, en temps de paix, on a une narration de traversée en anglais publiée à Maurice : Peggy Lampotang nous a fait de ce voyage entre la Chine et les Mascareignes un récit basé sur les souvenirs des voyageurs. Dans son roman à fortes connotations

---

<sup>413</sup> *Le Radical*, Port-Louis, 19 octobre 1903.

biographiques *The Coral Heart, A shopkeeper journey*<sup>414</sup>, le narrateur est un enfant nommé Pu Yi qui a grandi dans un village pauvre de Meixian. Au début du récit, il embarque pour Maurice avec son cousin Min Sook, sa mère et son père qui est revenu de Maurice (où il a émigré depuis une dizaine d'années) à Meixian les chercher pour les ramener avec lui. Nous sommes en 1911. Lors du départ en voyage, à bord de ce grand bateau où ils sont logés dans des classes inférieures (« *It was gloomy and darky* »<sup>415</sup>), ils mangent la nourriture insipide qui leur est servie à bord. Après Singapour a lieu la traversée de l'océan Indien. Cette partie du voyage paraît particulièrement pénible à l'enfant. Secoué par de fortes vagues, il lui arrive de vomir souvent, en particulier quand la mer est mauvaise : « *When the sea was rough, we were not allowed to stay on the deck. Below, the angry waves knocked us about in all directions. The boat felt like a peanut shell being tossed around by the raging ocean. From the portholes, we saw water swelling up as high as mountains before they crashed against the ship. The reek of others' regurgitated food, their sweat, and farts turned my stomach. I tried to vomit in the chamber pot each family kept, but it spilled and Mother scolded me. It was a wretched time* »<sup>416</sup>. Une de ses rares joies, ce sera la découverte des dauphins qui folâtraient dans les vagues. Puis un jour, il lui semble que l'horizon n'est pas aussi rectiligne que d'habitude, et que l'atmosphère est en train de changer dans le bateau : « *Next thing, everybody was waving, clapping, cheering. Soon, mountains squiggled their way against the stark blue* »<sup>417</sup>. Pu Yi comprend qu'ils sont enfin arrivés.

Autre récit de temps de paix : durant l'entre-deux-guerres, nous avons celui de madame Tsé-Häi-Shing (madame Ah-Fat), Siao Mi-siene 蕭美璇 (mand. *Xiao Meixuan*) qui a voyagé en 1935, année où on la maria avec un Chinois émigré à La Réunion du nom de Tsang Fat-shi 鄭發喜 (mand. *Zheng Faxi*) : « Cinq ans plus tôt, mon futur mari était parti de Chine et s'était rendu dans l'île avec son frère aîné Tsang Foun-shi dit Chang Fong 鄭奮喜 (mand. *Zheng Fenxi*), qui s'est marié un an avant le cadet. J'étais la quatrième enfant d'une famille qui comptait quatre garçons et une fille. Quelque mois après le mariage, on est parti de Moyen (mand. *Meixian*) où on habitait à Sak-sane 石扇 (mand. *Shishan*). Le trajet en petit bateau sur le

<sup>414</sup> Peggy Lamptang, *The Coral Heart, A shopkeeper journey*, [Cœur de corail, le voyage d'un commerçant]. Maurice : Atelier d'écriture, 2014.

<sup>415</sup> « C'était lugubre et sombre », traduction d'Edith Wong-Hee-Kam.

<sup>416</sup> « Quand la mer était tumultueuse, on ne nous autorisait pas à rester sur le pont. En bas, les vagues furieuses nous bousculaient dans toutes les directions. Le bateau ressemblait à une cosse de cacahouètes ballottée en tous sens par l'océan déchaîné. À travers les hublots, nous pouvions voir l'eau qui se gonflait aussi haut que des montagnes avant de se fracasser contre le bateau. La pointe de la nourriture que les autres avaient renvoyée, leur sueur et leurs pets me retournaient l'estomac. J'essayais de vomir dans le pot de chambre que chaque famille gardait, mais il débordait et ma mère me grondait. C'était un temps vraiment abominable ».

<sup>417</sup> « Maintenant, tout le monde était en train de saluer, d'applaudir, d'acclamer. Bientôt, les montagnes dessinèrent leurs lignes contre le bleu cru du ciel ».

Moykong pouvait être dangereux : à certains endroits où le bateau était ralenti par des rochers près du cours d'eau, des voleurs embusqués pouvaient en profiter pour monter à bord et détrousser les voyageurs. À Hong-Kong, on a pris un grand bateau de marchandises. A bord, on n'avait pas de loisir, sauf pour quelques personnes qui jouaient au mah-jong. J'avais la chance de ne pas souffrir de mal de mer, à la différence de bien d'autres. Au bout d'un mois, le bateau est arrivé à Maurice où il est resté une nuit. Le lendemain, à l'aube, il a levé l'ancre et, en fin de journée, nous étions à La Réunion. On était en mai 1935 ; j'avais 18 ans. Au moment des formalités administratives, il y a eu un souci : lors du voyage de mon futur mari en Chine, son nom initial "Chang Fat" a été attribué à quelqu'un d'autre. A notre arrivée, on a hérité de "Tsé-Haï-Shing". Au Port, beaucoup de gens de Saint-Pierre étaient venus accueillir les voyageurs qui faisaient partie de leurs familles. Nous sommes montés dans un car pour aller à Saint-Pierre, mais la plupart ont pris le train. De Saint-Pierre, un camion de marchandises nous a emmenés à Bérive. Je m'occupais du commerce de mon mari. Assez vite, je suis arrivée à me débrouiller : comme je savais lire et écrire en chinois, je notais les marchandises achetées par les clients de façon phonétique. Par exemple, pour "limonade", je notais en haut de la page du carnet l'expression chinoise correspondante *tangshui* 糖水 et, en bas, j'écrivais la transcription phonétique du mot français en chinois, ce qui donnait *nimona* 呢么哪 »<sup>418</sup>.

En 1939, le contexte dramatique de la guerre sino-japonaise change la tonalité des voyages : M. Roger Chane-Yack Fah 陳德輝, aujourd'hui décédé, nous a laissé un témoignage écrit de ce voyage que lui aussi a effectué sur le bateau *SS Ruys*<sup>419</sup>. Dans un article intitulé *wode lishi* « 我的歷史 », « Ma vie », extrait de son recueil *wo ai guxiang* 我愛故鄉, « J'aime mon pays natal », il raconte qu'en 1938, alors qu'il vit à Xiyang avec sa mère, (son père étant parti des années plus tôt à La Réunion), il dit à sa mère : « Les diables japonais sont déjà à Canton, je ne veux pas aller à l'étranger ». Sa mère lui réplique : « Il faut absolument que tu partes, c'est la volonté de ton père, il ne faut pas combattre son idée ». Il ajoute notamment qu'en janvier 1939, ce sera la première fois qu'il verra son père quand enfin il le rencontrera : il ne l'avait même pas aperçu en photo, car « à cette époque, rares étaient les gens qui pouvaient faire des photos ». De Siyong (西陽 Xiyang), il gagne en bateau d'autres localités dont Meixian, Bingcun, Song Kou, etc., pour enfin parvenir à Chaozhou, puis à Shantou qui est en état de guerre. Il parvient à Hong-Kong d'où partent à cette époque trois navires qui font régulièrement la ligne entre ce port et les Mascareignes : le *Baoshuyun* 寶樹雲 (hakka *Paosouyoune*), le *Dejibao* 德基堡 (hakka *Tetkipao*) et le *Luosi* 羅斯, (hakka *Lorseu*) à bord duquel il embarque et dont le nom occidental est le *Ruys*. Il fournit une liste de personnes qui sont sur le bateau,

<sup>418</sup> Entretien avec Madame Tsé-Haï-Shing, avec l'aide de 2 de ses enfants, Marianne et Michel, le 19/03/2017.

<sup>419</sup> Roger Chane-Yack Fah 陳德輝, *我愛故鄉*, "我的歷史", s.l.n.d.

une vingtaine de Hakkas (sur les trois cents voyageurs montés à bord) qui voyageront avec lui sur ce bateau hollandais, le *SS Ruys* : ce dernier fera le trajet en 13 jours en passant par le Vietnam, l’Indonésie, Singapour, Maurice pour enfin toucher La Réunion le 4 janvier 1939. Aux Archives de La Réunion, le Registre des Arrivées indique pour les passagers qui débarquent du *SS Ruys* à cette date environ 120 noms chinois tant de Hakkas que de Namsums (voir l’extrait du *Registre d’arrivées*). Beaucoup d’enfants nés à La Réunion y sont mentionnés.

Après la Deuxième Guerre mondiale, au moment de la fondation de la Chine Communiste, certains fuient ce pays. On a encore autre tonalité et un autre type de ressenti : Jacques Lam-Wan-Shum nous a dit dans quelles conditions il est retourné dans l’île, deux ans après en être parti pour la Chine : « En 1949, j’ai dû quitter Meixian et j’ai pris un petit bateau identique à celui qui m’y avait amené en 1947. Il y avait un seul marinier à bord. Le “bateau poussé à la perche” appelé en hakka *jiong sone* (mand. *cheng chuan*) 撐船 devait mesurer dans les 4 mètres. On ne pouvait pas s’allonger. Il y avait des bancs en bois pour s’asseoir. On était plus ou moins abrité du soleil car c’était couvert partiellement par une sorte de toit en matière végétale. On y est monté dans un petit port situé non loin de Meizhou et qui s’appelle Souita pakoung (mand. *Shuida Bagong* 水打伯公). À bord du bateau, le marinier scrutait sans cesse l’onde, il guettait attentivement chaque avancée rocheuse sur la rive et dès que le bateau s’en approchait trop dangereusement, il donnait un vigoureux coup de perche sur le promontoire, ce qui avait pour effet d’éloigner très vite le bateau du point d’impact dangereux. On est arrivé à Shantou en passant par d’autres localités. Puis, on a pris un grand bateau pour Hong-Kong où on était resté un jour, ensuite on est monté sur un autre grand bateau, et en 19 jours, on est arrivé à La Réunion »<sup>420</sup>. Quant à M. Yeung-Let-Chong 楊宜祥 que j’ai interrogé et qui a maintenant dans les 90 ans, il dit être parti vers cette époque à l’âge de 23 ans et que le bateau sur lequel il a voyagé s’appelait le *Tetkipao* 德基堡 (mand. *Dejibao*) mentionné plus haut à propos de M. Roger Chane-Yack Fah<sup>421</sup>. Pour M. Ah-Chou, le bateau sur lequel il a voyagé et qui arrive à Maurice en juillet 1937 s’appelle le 芝沙丹尼 (mand. *Zhishadanni*, hakka *Tsitatanni*), qui semble être un quatrième et nouveau bateau de cette ligne. Après un séjour éprouvant de trois mois à Hong-Kong, il pourra atteindre Maurice, puis prendre l’avion pour La Réunion.

Autre récit : celui de Jean Wong Wing Cheung (温雄光), qui découvre La Réunion en 1950, en empruntant un itinéraire différent de celui de madame Tsé-Hai-Shing tant sur terre que sur mer : « Mon père (温荣祥) est né à Meixian. Il est allé à Maurice dans les années 1930, puis il est revenu

<sup>420</sup> Entretien du 10/3/2017.

<sup>421</sup> Entretien du 19/3/2017 avec M. Yeung-Let-Chong réalisé avec l’aide de M. Maxime Haw Kwan Yeun.

se marier à Meixian en et a emmené sa femme dans l'île-sœur. Mais ma mère ne s'habituaît pas à la vie loin de son pays natal et au climat. Il a dû la ramener en Chine. Je suis né en 1934. J'étais encore en bas-âge quand mon père est reparti pour Maurice. Pour le retour, il a fait partie d'un groupe de 7 ou 8 personnes. Le bateau qu'il a pris n'est pas allé à Maurice en premier, il a d'abord fait escale à La Réunion. A cette époque, l'arrivée d'un navire en provenance de Chine constituait un véritable événement pour la communauté locale : les gens se rendaient au Port pour retrouver des connaissances, pour prendre des nouvelles de la Chine dont ils étaient coupés, car ils n'avaient pas les moyens d'information actuels. Ils étaient avides de savoir ce qui se passait dans leur pays natal, d'avoir des renseignements sur Meixian, sur leurs proches, sur les menaces que l'avancée de la guerre faisait peser sur leurs familles. Au Port de la Pointe-des-Galets, mon père a rencontré des Hakkas de La Réunion et discuté avec quelques-uns qui y habitaient : il y avait parmi eux Cheung Kivan Yeun, Wan Lock Loï, Wan Tan Yue... Ils lui ont demandé ce qu'il comptait faire. Il a répondu : "Aller à Maurice pour travailler". Ils lui ont conseillé alors de rester à La Réunion pour essayer de réaliser ce projet, vu qu'il y avait de meilleures opportunités dans cette île et qu'on y avait besoin de main-d'œuvre. Si cela ne lui convenait pas, il aurait tout le loisir de repartir pour Maurice. Mon père connaissait un peu l'anglais et le français. C'est ainsi qu'il a été employé. On avait confiance en lui. Les Chinois pratiquent en effet la confiance mutuelle entre congénères. Par la suite, il a pu ouvrir un petit commerce. Des grossistes ont accepté de lui fournir des marchandises à crédit. Il a fait ensuite venir ma mère. Resté en Chine, j'ai été confié à ma grand-mère, c'est elle qui m'a élevé. Enfant, je m'étonnais de ne pas être comme les autres enfants, de n'avoir ni père, ni mère. On m'a expliqué les raisons de l'absence de mes parents et on m'a montré leurs photos. Après la Deuxième Guerre mondiale, je suis venu à La Réunion à l'âge de 16 ans : en effet, pour ma famille, l'avancée des communistes dans le monde provoquait des inquiétudes, tout comme la prise du pouvoir par Mao en Chine. L'U.R.S.S. faisait la loi en Europe de l'Est où elle s'était emparée de sept pays. Pour moi, ce départ fut un déchirement. Je quittais mon pays natal, ma grand-mère était en pleurs et j'essayais de refouler mes larmes, mais mon chagrin était immense. En 1950, nous n'avons pas emprunté la route de Shantou comme on le faisait autrefois car il n'y avait plus aucune sécurité. On a donc pris un autre itinéraire. On est passé par Chinen, Laolong, Hor-niane où on est monté à bord du bateau qui naviguait sur la rivière Tong Kong (qui fournit actuellement l'eau potable de Hong-Kong) et qui nous a menés à Fizou (mand. *Huizhou*). Arrivés à cette ville, on a pris un véhicule qui nous a conduits jusqu'à Shenzhen : à cette époque, c'était loin d'être aussi développé que maintenant, ce n'était encore qu'un quartier de pêcheurs. De là, on a pris le bus qui nous a menés jusqu'à Hong-Kong. Dans cette ville, on a attendu un mois avant d'embarquer. Le bateau qu'on a pris était le *Ruys*, un bâtiment de la compagnie hollandaise K.P.M.<sup>422</sup>.

---

<sup>422</sup> A la fin de 1946, la K.P.M. comptait 22 lignes régulières, nombre qui devait doubler en 5 ans.

Il était en provenance du Japon et partait pour l'Afrique du Sud. Il comportait plusieurs niveaux : au premier, tout en bas, aux cales se trouvaient les machines et les marchandises. Au deuxième se situait la cuisine. Nous étions au troisième niveau, celui des passagers de condition modeste (quant au *suihak*, mand. *shuike* 水客<sup>423</sup> chargé de nous convoier, il logeait dans des classes supérieures réservées aux riches et aux Occidentaux). On comptait non seulement des Chinois, mais aussi des Japonais qui fuyaient leur pays après la défaite et qui allaient s'installer au Brésil : le *Ruys* les emmenait vers l'Afrique du Sud d'où ils devaient embarquer à nouveau pour l'Amérique du Sud. À bord, Chinois et Japonais ne se fréquentaient pas. On avait installé les Japonais de l'autre côté du coin où nous nous trouvions : au centre du bateau, se trouvait un grand vide qui partait de l'écouille placée dans le pont du navire pour accéder aux cales et aux entreponts : depuis l'ouverture rectangulaire pratiquée dans le pont, on descendait les marchandises. On a placé les Japonais dans le côté diamétralement opposé au nôtre. Il y avait beaucoup de Mauriciens. On comptait aussi 5 ou 6 Hakkas qui partaient pour la Malaisie, et c'était pareil pour l'Afrique du Sud. En ce qui concerne les Réunionnais, on était au nombre de quatre : la maman de Robert Leong Pin (Hew Wantchin), l'aïeule de Michel Lam Wan Shun, Ah Tchiong (Benoît) Lam Wan Shun et moi. Nous dormions dans une grande salle commune. À même le sol, on avait disposé des lits-portefeuilles jumeaux (en fait des planches sans matelas), qui restaient ouverts en permanence et qui étaient attachés à des chaînes accrochées à des poteaux pour les stabiliser en cas de forte houle. Nous étions munis de notre grosse couverture molletonnée (*pi* 被, mand. *bei*) dans laquelle nous nous enveloppions la nuit. On nous avait assigné une place et nous devions toujours garder la même pendant tout le trajet. Nous étions environ une soixantaine de Chinois, plus de 30 hommes qu'on avait placés d'un côté, et plus de 20 femmes et filles qui se trouvaient de l'autre côté, mais à proximité du même groupe. À Hong-Kong, avant notre départ, le *suihak* avait acheté des quantités de légumes et de céréales séchés pour améliorer notre ordinaire à bord. Le bateau nous fournissait certes les trois repas quotidiens, mais de plus, chaque jour, nous faisons des marmites de potage : à la cuisine, les plaques de cuisson étaient allumées en permanence, il suffisait de déposer des récipients remplis d'eau avec quelques céréales comme des embériques séchées (hakka *liouk tew*, mand. *liūdou* 绿豆). Le soir, on prenait cette soupe qu'on appelait *liouk tew tsouk* (mand. *liūdou zhou* 绿豆粥). C'était fait en principe pour les Hakkas, mais on conviait aussi les

---

<sup>423</sup> *Suihak* (*shuike* 水客) est défini comme : « Employé chargé par son patron d'acheter des marchandises à un autre endroit ; agent d'affaires ; courtier », *Grand dictionnaire Ricci de la langue chinoise*, Instituts Ricci (Paris-Taïpei). Paris : Desclée De Brouwer, 2001, vol. V, p. 480. Selon M. Ah-Chou interrogé par Émile en février 2010, on peut trouver un synonyme de cette expression dans *tzewsouye* (*zoushui*), *Ibid*, vol. VI, p. 125.

Namsouns à venir partager notre pitance. À un moment donné, les Japonais ont voulu aussi participer à ces agapes, mais on leur a signifié que c'était réservé exclusivement aux Chinois. Ce bateau le *Ruys* avait connu bien des aléas dans le passé. Il avait embarqué beaucoup de passagers au moment de la guerre sino-japonaise, vers 1939. Mais au moment où nous sommes montés à son bord, il n'avait presque plus de gens de cette clientèle. En 1947 ou 1948 était arrivé un incident qui aurait pu prendre des proportions dramatiques : en repartant pour la Chine, le *Ruys* avait quitté Singapour pour Hong-Kong, mais peu après le départ de la Cité du Lion, le bâtiment prit feu. On réussit à contenir l'incendie en fermant les magasins qui se trouvaient en dessous, mais il était impossible de l'éteindre en plein océan. Des gens qui voyageaient à bord ont eu la peur de leur vie. C'était le cas d'un Thia Soui Mine pré-nommé Tat You qui se rendait en Chine pour aller à l'école et qui était transi de peur durant le dangereux parcours. Le bateau a dû accélérer son rythme, et ce trajet qui devait se faire 4 à 5 jours, il l'a accompli en deux jours. Il a pu atteindre à temps Hong-Kong où des bateaux pompiers étaient sur le pied de guerre et l'attendaient en ordre de bataille, prêts à intervenir. En ce qui nous concerne, les choses se sont mieux passées. Le bateau a chargé sa cargaison de produits industriels à Hong-Kong, puis il a appareillé pour aller aux Philippines, au port de Luçon. Ensuite, on a fait escale à Saigon, à Singapour, à Malacca. Après avoir longé Sumatra, il a quitté le Pacifique pour entrer dans l'océan Indien qui nous est apparu bien plus calme. Fini le roulis incessant ! En cette saison, c'était un miroir que parcouraient des bancs de dauphins et que survolaient des nuées de poissons volants. Pour passer le temps pendant ce long périple, nous chantions en groupe, accompagnés par un violon chinois, une guitare et une flûte. Je me souviens avoir entendu la chanson *niat yan fa hao*, 月圓花好 "La lune est ronde et les fleurs sont belles". Les vieux racontaient des anecdotes. L'un d'eux nous avait expliqué comment il avait trompé la surveillance des Japonais qui avaient confisqué sa maison à Meixian et qui le séquestraient : il s'était déguisé en paysan portant une palanche et avait pu s'échapper. En mars 1950, nous sommes arrivés à Maurice, j'ai passé entre une à deux semaines chez un oncle. Puis on a été à l'aéroport et on est monté à bord du petit avion Constellation pour atterrir à La Réunion. On a atterri sur une piste poussiéreuse au bout de laquelle une petite baraque tenait lieu de bureau de douanes. Pour la première fois de ma vie, j'ai vu mon père. Il m'a emmené à Saint-Denis, puis on est passé par la Montagne pour aller à Saint-Louis, puis à la Rivière Saint-Louis où mon père louait un local pour en faire un moulin à maïs en plus de son petit commerce. J'ai fait ainsi connaissance de mes 5 frères et sœurs nés à La Réunion et retrouvé ma mère »<sup>424</sup>.

---

<sup>424</sup> La plupart de ces récits figurent in : Édith Wong Hee Kam, *Le temple de Guandi à Saint-Pierre de La Réunion, plus d'un siècle d'histoire...*, op. cit.



\*\*\*\*\*

Nous constatons dans les derniers récits la présence des avions entre Maurice et La Réunion, où les bateaux ne débarquent plus des immigrants venus de Chine car les conditions d'entrée sur le territoire français sont devenues plus drastiques. Une ère s'achève, avec la fin de l'immigration chinoise et l'évolution technologique qui amènera par la suite les passagers à emprunter la voie des airs et non plus celle des mers.

