

## COMPAGNIE AÉRONAUTIQUE FRANÇAISE D'EXTRÊME-ORIENT (1922-1924)

AEC 1922-822 — C<sup>ie</sup> aéronautique française d'Extrême-Orient, 268, bd Raspail, Paris (14<sup>e</sup>)

Capital. — Sté an., f. en juin 1922, 50.000 fr. en act. de 1.000 fr. de numéraire.

Objet. —

Conseil. — MM. Paul Lapicque <sup>1</sup>, Léon Salanson <sup>2</sup>, Henri Balleguier <sup>3</sup>, Louis Bréguet, Maurice Bienaimé <sup>4</sup>, Paul Lederlin <sup>5</sup>, Édouard Bourcier Saint-Chaffray <sup>6</sup>.

### LETTRE D'EXTRÊME-ORIENT

La navigation aérienne va prendre son essor en Indo-Chine  
par Albert FLEURY  
(*Les Ailes*, 2 août 1923)

(Du correspondant des « Ailes » à Saïgon)

Je vous informe que l'Indo-Chine va bientôt être le centre d'un grand effort aérien. On vous a signalé en son temps le raid magnifique du lieutenant Dumas qui a couvert Saïgon-Hanoï (1.225 km) en 8 heures 25 minutes.

Cette belle performance accomplie au-dessus d'un pays très peu connu, très montagneux et boisé, avec un Bréguet 14-A2 de série de l'Armée muni d'un 300 HP Renault, a permis de se rendre compte, que bien des choses étaient pourtant permises sous ce rude climat.

C'est avec plaisir que je viens vous signaler les efforts de M. Rigou, l'administrateur délégué de la Compagnie aéronautique française d'Extrême-Orient, pour créer en Indo-Chine des lignes aériennes.

Son premier effort s'est porté sur la Cochinchine avec comme centre Saïgon. Son but est de relier cette ville, qui est le grand port d'exportation du riz, en même temps que le point de départ des touristes, vers les grands centres de l'intérieur.

<sup>1</sup> Paul-Augustin Lapicque (1873-1949) : capitaine au long cours, armateur.

<sup>2</sup> Léon Salanson : probablement l'avocat spécialisé dans les questions aéronautiques.

<sup>3</sup> Henri Balleguier : fondateur et administrateur délégué de la [Compagnie aérienne française](#).

<sup>4</sup> Maurice Bienaimé (1885-1940), célèbre aérostier picard, chevalier de la Légion d'honneur (1923), agent général des Hydroglisseurs de Lambert (*Annuaire industriel*, 1925), il retrouve en 1928 Bourcier-Saint-Chaffray à la Compagnie générale des mines de Thakhek et à la Société minière du Haut-Mékong.

<sup>5</sup> Paul Lederlin (1868-1949) : industriel, sénateur. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

<sup>6</sup> Édouard Bourcier-Saint-Chaffray : ancien résident supérieur au Tonkin (1917-1921), administrateur de la Banque industrielle de Chine (février-août 1921), puis administrateur des Distilleries de l'Indochine (SFIDC), président des Vitaliments coloniaux, administrateur de la C<sup>ie</sup> aéronautique française d'Extrême-Orient. Il passe en 1926, à la Biênhôa industrielle et financière (BIF) dont il devient administrateur délégué, puis, à partir de 1932, simple administrateur et, plus tard (1939) de sa filiale les Caoutchoucs du Donaï. Entre-temps, il est entré en 1928 à la fois au conseil de la Cie minière du Haut-Mékong et de la Cie générale des mines de Thakhek.

Sa première ligne d'essai, imposée par le gouvernement général d'Indo-Chine, sera Saïgon Canthô.

Cette ligne, d'une longueur de 120 km, sera parcourue deux fois par semaine dans les deux sens.

Le programme qui a été conçu est large.

Après que la Cochinchine aura été pourvue de ses lignes aériennes, on envisagera de relier Saïgon à Pnom-Penh, puis Saïgon au Laos.

C'est surtout dans cette dernière région qui est actuellement d'un accès difficile que l'aviation aura une utilité indiscutable. Le trajet de Saïgon à Vientiane (Laos) se fait actuellement en 15 jours en chaloupé et pirogue.

La ligne comprendra une fois par semaine le service d'un avion-ambulance pour descendre les malades graves qui généralement ne peuvent atteindre à temps un hôpital convenable. La Compagnie aéronautique française d'Extrême-Orient ne s'est pas contentée d'étudier sur place l'agencement de ces lignes futures. Elle a commencé à exécuter.

Ses avions sont arrivés, ses pilotes ont été engagés et lorsque je vous dirai que son chef-pilote est notre sympathique Poulet, vous jugerez qu'elle a bien fait les choses.

Les appareils employés sont des hydravions du type D. Denhaut (1.500 kg de charge commerciale), montés avec deux moteurs de 200 HP Hispano-Suiza et des hydravions Lévy, monomoteur 300 HP Renault (3 et 6 places), ils donneront toute satisfaction à la Colonie.

Ces appareils, au nombre de deux pour le moment, sont au montage à l'Arsenal de Saïgon sous les ordres du mécanicien annamite Minh que beaucoup de nos pilotes de guerre ont connu en France.

Ils sont là en d'excellentes mains.

L'entrée en service de la ligne Saïgon-Cantho aura probablement lieu vers la fin de l'année, en saison sèche de façon que la jeune et active société ait tous les atouts dans son jeu pour assurer son avenir qui s'annonce comme très brillant.

M. Ricou rentre en France incessamment pour mettre au point quelques détails, et mettre sur pied le projet de ligne Saïgon-Penang (Straits Settlements) et Saïgon-Hong-Kong, puis viendra installer définitivement à Saïgon son siège social, d'où rayonnera son activité. Je vous tiendrai au courant de la suite des événements que tout laisse prévoir comme très heureux.

---

COCHINCHINE  
Les événements et les hommes  
(*Les Annales coloniales*, 2 août 1923)

La Compagnie aéronautique Française d'Extrême-Orient, bénéficiant d'une subvention de 400.000 francs du sous-secrétariat de l'Aéronautique, et d'une autre de 200.000 francs de la colonie, va prochainement installer deux services : un de Saïgon à Cantho avec prolongement éventuel sur Baclieu et Camau, l'autre de Saigon à Phnom-Penh, avec prolongement éventuel sur Battambang.

Les voyages seront fixés à un par semaine dans les deux sens. La Société envisage de prendre ensuite le courrier de France à Penang et de le transporter à Saïgon en quatre heures un quart, de là à Hanoï en huit heures, ce qui écourterait de dix jours le voyage des lettres du Tonkin. Elle doit aussi aider au cadastre, au levé des cartes, et envisage même d'installer des chantiers complets de construction d'avions à Saïgon.

---

L'AVIATION COLONIALE  
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 novembre 1923)

Dans un article de l'*Écho de Paris* où il traite des transports aériens, M. Pierre Deloncle écrit :

« À la fin de 1922, s'est créée la « Compagnie aéronautique française d'Extrême-Orient » en vue d'exploiter, à la demande du gouvernement général de l'Indochine, les parcours Saïgon-Phnom-Penh et Saigon-Cantho. Le trafic sur d'aussi faibles parcours est-il rémunérateur ? Les premiers résultats seraient, dit-on, satisfaisants. La Compagnie n'aura aucune difficulté à étendre rapidement son activité ; l'aviation militaire a reconnu et jalonné deux routes entre la Cochinchine et le Tonkin, l'une par la côte d'Annam et l'autre par le Laos, ouvrant ainsi les voies à la Compagnie à travers une colonie dont l'essor économique est prodigieux. »

Au Sénégal et dans l'Algérie du Sud, des compagnies essaient également d'établir des services réguliers de transports aériens. Les résultats, sans être encore décisifs, sont encourageants. Espérons qu'il en sera de même in Indochine. — A. L.

---

COCHINCHINE  
Les événements et les hommes  
(*Les Annales coloniales*, 6 novembre 1923)

La Compagnie aéronautique française d'Extrême-Orient va prochainement installer deux services : un Saïgon-Can-tho avec prolongement éventuel sur Baclieu et Camau : l'autre Saïgon-Phnom-penh avec prolongement éventuel sur Battambang.

Les voyages seront fixés à raison de un par semaine, dans les deux sens. La Société envisage de prendre ensuite le courrier de France à Penang, de le transporter à Saïgon en quatre heures quinze minutes, de là à Hanoï en huit heures, ce qui écourterait de dix jours le voyage des lettres du Tonkin. La Société doit aussi aider au cadastre, au levé des cartes et envisage même d'installer des chantiers complets de construction d'avions à Saïgon.

---

La Vie indochinoise  
(*Les Annales coloniales*, 13 novembre 1923, p. 2, col. 2-3)

— Jusqu'à ce jour, rien ou presque rien n'a été fait en Indochine en faveur de l'aviation commerciale. Nos confrères de Saïgon et du Tonkin, le *Courrier saïgonnais* et *France Indochine*, font valoir l'intérêt qu'il y aurait à la développer rapidement. Les lignes de chemins de fer sont insuffisantes ; les transports par automobiles sont fatigants, souvent dangereux, onéreux par suite de l'usure rapide des pneus et perdent presque tous leurs avantages par suite de l'emploi des bacs ; enfin, les transports par eau sont lents, une chaloupe met 36 heures pour faire ce que l'aviation fait en une heure.

La presse fait donc des vœux pour le succès de la Compagnie Française qui vient d'obtenir du Gouvernement la concession de deux lignes : Saïgon-Cantho et Saïgon-Phnom-Penh, contre une subvention de six cent mille francs, dont les deux tiers seront payés par le budget métropolitain de l'Aéronautique, le complément l'étant par la colonie. Il ne s'agit là que d'un essai à raison d'un voyage par semaine dans les deux sens.

Le *Courrier saïgonnais*, tout en reconnaissant l'intérêt de cette tentative, regrette qu'elle porte sur deux lignes aujourd'hui particulièrement bien desservies par automobiles, alors qu'en se dirigeant sur Angkor et Dalat, l'avion aurait obtenu la préférence de tous les touristes étrangers qui ne font qu'une courte escale à Saïgon.

Quoi qu'il en soit, dit ce journal, « le premier pas est fait. S'il ne nous donne pas entièrement satisfaction, il n'en est pas moins le prélude d'un avenir plein de promesses et de réalisations heureuses ».

---

AVIATION  
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 novembre 1923)

La Compagnie aérienne [*sic* : aéronautique] française d'Extrême-Orient fit procéder le 9 novembre, dans l'après midi, à la mise à l'eau de son premier hydravion qui fera le service de la ligne aérienne Saïgon-Pnom-penh. Le lancement eut lieu en présence de M. Lancelin directeur des Messageries fluviales, délégué à Saïgon de l'agence Véritas, M. Ruet, ingénieur directeur de la Compagnie aérienne, Poulet, chef pilote de la Compagnie. L'opération fut admirablement conduite. L'appareil est un superbe hydravion biplan, coque modèle Georges Levy Farman à six places monté par un moteur Renault de trois cents chevaux qui vient en droite ligne des usines Farman et fut remonté à Saïgon par des spécialistes.

---

LETTRE D'INDO-CHINE  
Une compagnie civile va fonctionner  
par André PALM  
(*Les Ailes*, 17 janvier 1924)

(D'un correspondant des « Ailes » à Saïgon)

La Compagnie aérienne française d'Extrême-Orient s'est complètement installée à Saïgon où son centre est situé presqu'au cœur de la ville sur la rivière.

Les installations ont été rapidement menées à bien grâce à l'amabilité de la Marine. Un hangar flottant a été exécuté, construit et monté sur place et tout dernièrement, on a procédé à la mise à l'eau du premier appareil de la compagnie, — un Lévy Farman 300 CV Renault, dont je vous avais parlé précédemment — après vérification par le bureau Véritas.

Malheureusement, les essais n'ont pu avoir lieu car la saison des pluies a été particulièrement longue cette année et ce n'est que depuis quatre jours que le beau temps s'est installé pour une période définitive de quatre mois.

Poulet va instrumenter.

Un second pilote est attendu et doit arriver par l' « André-Lebon » : c'est Lemaître.

Le commandant Glaize, qui vient d'arriver ici, pour reprendre son poste à la tête des Services aéronautiques, a été très heureux de contrôler le travail effectué.

Malheureusement, mon optimisme a été durement atteint par le mutisme absolu du gouvernement de l'Indo-Chine. La convention qui doit être signée entre la Compagnie et l'Administration doit reposer à l'ombre d'un de ces cartons verts qui ont l'honneur de dissimuler les murs administratifs derrière leurs piles émouvantes de grandeur et de simplicité.

Et pendant ce temps-là, le Siam s'organise et nous devancerà dans l'installation de ses lignes. On annonce que d'ici peu de temps, ses aviateurs militaires exploiteront de nombreuses lignes, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur.

Les autres colonies nous devancent également et une information du *Midi Colonial* annonce que le gouvernement de Madagascar a donné son appui à une ligne d'avions entre Antsirabé, Morondova et Tuléar, soit 750 kilomètres qui seront reliés en 21 heures au lieu de 15 jours.

Ce qui est également fâcheux est de voir les efforts de Français, animés de cet esprit d'entreprise, essentiellement national, qui ne sont pas soutenus avec l'allant dont on aimerait voir saisir les Pouvoirs publics.

Espérons que ce retard ne sera que de courte durée et ne viendra pas compromettre irrémédiablement une organisation qui semble être en bonne marche.

---

### ANNAM

Les événements et les hommes

(*Les Annales coloniales*, 12 juin 1924)

[...] Le *Réveil saïgonnais* [...] rappelle que l'aviation commerciale a, elle aussi, un rôle fort important à jouer en Indochine et déplore que les efforts de la Compagnie aéronautique française [d'Extrême-Orient] ne soient pas encouragés davantage par l'administration. La création d'une ligne d'aviation commerciale siamoise sur notre frontière met le Laos sous la dépendance économique de notre voisin. Devons-nous attendre que les transactions se fassent de plus en plus fréquentes entre le Siam et le Laos pour songer à doter notre colonie d'une aviation commerciale ?

---

### SAÏGON

Un scandale

(*L'Avenir du Tonkin*, 28 juillet 1924)

Nous savons défendu ici la Compagnie aéronautique française d'Extrême-Orient ; nous avons essayé de montrer que, leurré par des promesses certaines, ce groupement avait engagé des dépenses considérables, engagé un personnel européen, organisé en un mot une grande entreprise d'aviation locale. Les promesses n'ayant pas été tenues, voilà une société dans une situation pénible. Nous l'avons dit, nous l'avons déploré.

Cela nous met à l'aise pour exposer le cas — et le généraliser — de M. L.. [Lemaître], l'un des aviateurs engagés par contrat pour les besoins du service de la Compagnie. M. L..., qui avait un emploi intéressant en France, donna sa démission, vendit ses meubles, liquida tout son petit avoir et, sur la foi des traités — en l'espèce un contrat très bien fait sinon « trop bien fait, peut-être », s'embarqua avec sa femme et son enfant pour notre belle colonie.

Mais la Compagnie, après les désillusions qu'elle eut à subir ici, songea à licencier son personnel et elle enjoignit, sans autre forme de procès, à M. L.. de rentrer en France. L'aviateur ne put obtenir aucune précision sur l'indemnité qu'on lui offrait, la Compagnie se refusant à tous pourparlers à Saïgon. On ne lui offrit aucune place en France ; on le rapatriait et on le remettait purement et simplement dans la circulation. D'ailleurs, fait absolument sans précédent, on supprimait ses appointements à M. L.

M. L.. alla au tribunal ; là, surprise : dans le contrat, une clause, une toute petite clause fut exposée. « Toute difficulté dans l'exécution du contrat sera justiciable des tribunaux de la Seine. » Tout en reconnaissant dans son jugement que la clause lui paraissait « draconienne », le tribunal l'a reconnue et s'est déclaré incompétent

L'affaire en est là...

Répétons-le : c'est un scandale. Qu'un homme soit arraché à son milieu, exposé à la maladie — à la mort dans le cas de notre aviateur —, et qu'une société puisse se jouer de lui, c'est inimaginable. L'autre jour, le ministre des Colonies disait qu'il fallait défendre les Français qui s'en allaient représenter la France dans les mers lointaines. Que dira M. Daladier devant l'exposé d'un cas semblable ? Car vous sentez la manœuvre ; à Paris, M. L., traîné devant les tribunaux, sans ressources, sans défenses, ne pourra utilement se défendre.. Et le tour sera joué.

Il ne faut pas ; il ne faut pas qu'un employé, qu'un Français puisse être entraîné dans une pareille aventure ; nous avons mal compris l'admission par le Tribunal de commerce d'une clause d'un contrat qu'il déclarait lui-même « draconienne ». Tous les Français d'ici qui sont venus pour vivre — et mourir quelquefois — en menant le bon combat se sentiront menacés si M. L..., sans foyer, sans position, abandonné à quatorze mille kilomètres de la France, est livré au bon plaisir de la Compagnie défaillante. — (*L'Opinion*).

---

### L'AVIATION EN INDOCHINE (*Les Annales coloniales*, 6 juin 1925)

Le service aéronautique de l'Indochine relève de l'autorité militaire. Une Compagnie privée la « Compagnie Aéronautique Française d'Extrême-Orient » s'était installée en Cochinchine dans le but d'exploiter, à titre d'essai, d'abord la ligne aérienne Saïgon-Cantho-Phnom-Penh et plus tard d'autres lignes plus importantes ; mais elle n'a eu qu'une existence éphémère. Le Gouvernement général n'ayant pu lui accorder les subventions importantes qu'elle escomptait.

---

Saïgon  
La liste des assesseurs appelés à siéger aux Assises  
(*L'Écho annamite*, 13 janvier 1931)

Assesseurs titulaires  
Ruet Jean-Marie, directeur à la Cie aéronautique française d'Extrême-Orient, Saïgon.

---