



Discours de Serge Mucetti, membre du bureau exécutif de la Fondation Lyautey

Dôme des Invalides

Jeudi 7 mai 2026

Si l'artillerie est l'arme de Foch, le génie celle de Joffre, celle de Lyautey est la cavalerie. On peut penser que si le tirage au sort organisé à la suite de la suppression de l'École supérieure d'état-major pour en reclasser les élèves dans les unités d'active, ne lui avait pas permis de choisir la cavalerie, il n'aurait vraisemblablement pas fait carrière dans l'armée. Lyautey est un authentique cavalier d'esprit, d'allure et de verbe.

Mais c'est, comme chacun le sait, un jardinier du paradoxe : officier dépourvu d'esprit militaire, cavalier, il n'est pas homme de cheval et déteste les exercices de haute-école. Ce qu'il aime, c'est galoper à bride abattue dans les grands espaces, ce bled qu'il chante avec des vers de mirliton. Pour lui, le cheval est un symbole d'élégance et d'art de vivre, un des plus beaux fleurons de cette déclinante civilisation du cheval qui brille de ses derniers feux à la veille de la Belle Époque. Car Lyautey est nostalgique de ce temps des équipages que décrit Élisabeth de Gramont avec sa verve délicate. Je ne partage pas l'avis de Guillaume de Tarde qui voit en lui un Swann à épauvette, car il est davantage du côté de Guermantes que de celui de Swann.

Mais Lyautey, est-il un héros Proustien adepte d'une vaine et éternelle recherche des charmes du passé ? Il est certain qu'il aurait bien aimé respirer l'air de Versailles ou des Tuileries, cet air dont il avait capté les derniers effluves surannés, en faisant sa révérence au dernier prétendant de la branche aînée des Bourbons. Réaliste et résigné, il devient républicain de raison comme le lui conseille Léon XIII, lors de l'audience qu'il lui accorde le 18 mars 1883. Avec réalisme et sagesse, le pape lui conseille d'épouser son époque et de vivre au rythme des inéluctables évolutions politiques et sociales qui la caractérisent. Lyautey n'a pas de mal à en être convaincu s'agissant en tout cas des progrès techniques de son temps. Car autant il a ses marottes conservatrices en matière politique n'ayant pas de mots assez coupants pour fustiger les mœurs parlementaires auxquelles il paiera un lourd tribut, autant il est d'un étonnant modernisme.

Il ne tient pas en place, incorrigible fou de vitesse qu'il est. Sa vie durant, il emprunte et favorise tous les moyens de locomotion de son temps. Moins passionné par le chemin de fer que Paul Doumer, il développe cependant au Maroc, un dense réseau ferré à usage commercial et militaire. Il utilise fréquemment le train, en France, qu'il s'agisse du PLM, des chemins de fer de l'Ouest pour se rendre à Bordeaux, du Centre pour aller soigner son foie à Vichy, ou en Espagne.

Terrien, il affectionne aussi les trajets en voiture, dans son automitrailleuse en Algérie ou au Maroc, ou dans celle qu'il fait aménager en véritable bureau itinérant pour sillonner les routes marocaines dans un nuage de poussière. Mais c'est toujours à cheval qu'il fait ses entrées en ville : noblesse oblige.

Visionnaire, il comprend, avant d'autres, les perspectives civiles et militaires de l'aviation. Il en est un ardent militant, à la tête du Comité français de propagande aéronautique qu'il préside à partir de 1926. On se souvient qu'en 1917, il se prépare à annoncer une réorganisation de l'aviation militaire lorsqu'il se résout à démissionner de ses fonctions de ministre de la guerre. Mais de cela nous parlerons l'année prochaine.

On dit qu'il n'a jamais pris l'avion. Or, c'est alors qu'il commande le 10^{ème} corps d'armée à Rennes, qu'il reçoit son baptême de l'air le 14 avril 1912, à bord d'un biplan Breguet. À l'atterrissage, remettant son képi à l'endroit, il répond au journaliste de l'Ouest-Éclair qui lui demande ses impressions : « Mes impressions sont excellentes ! On a là-dessus une impression de sécurité absolue. Quant à l'effet ressenti, il semble que vous soyez en mer, sur un petit bateau ».

La mer, le grand large, les bateaux marquent Lyautey à plus d'un titre. Comment ne pas le souligner en cette année de célébration des 400 ans de la Marine ? Lyautey ne succombe pas au charme de la croisière. Comme la voiture ou le chemin de fer, le bateau est pour lui, avant tout, utilitaire, à telle enseigne qu'il est sans doute l'officier supérieur de son temps à avoir le plus souvent emprunté la voie maritime.

Lyautey aime la mer à l'inverse de son compatriote lorrain Maurice Barrès qui dans ses impressions d'un voyage en Grèce écrit : « Je suis d'une race qui trouva ses dieux au plus épais des forêts. Ils me favorisent encore en Lorraine et en Alsace, tandis que les divinités marines m'énervent avec leur sel et leur mobilité ».

Lyautey ne partage pas cet avis. Hormis deux traversées de jeunesse vers Alger, tout commence par son voyage au Tonkin qu'il décrit avec talent dans ses lettres du Tonkin et de Madagascar dont je recommande vivement la lecture tant elles témoignent de son romantisme élitiste et mondain, et se poursuit à Madagascar, en Algérie et au Maroc. En 1916, pour aller prendre ses fonctions de ministre de la guerre et afin d'éviter les attaques allemandes, il franchit le détroit de Gibraltar en sous-marin. Il traverse la Méditerranée plusieurs fois par an, préférant Marseille à Bordeaux. C'est d'ailleurs à un armateur marseillais, François Charles-Roux, qu'il doit sa carrière au Maroc. C'est à quai, dans le port de Marseille qu'il apprend son élévation à la dignité de maréchal de France en 1921. Une compagnie de navigation marseillaise, la Compagnie Paquet, donne son nom à deux de ses unités. C'est d'ailleurs en recherchant des informations sur ces bateaux que j'ai eu mes premiers contacts avec le colonel Pierre Geoffroy.

Son autre ville de prédilection, sa ville de cœur est Casablanca, dont il est le véritable fondateur. Il y crée un port artificiel au point le plus improbable et inhospitalier de la côte, à l'abri d'une jetée d'une longueur exceptionnelle dont il suit l'avancement de la construction en gravant la progression du chantier sur une vitre de sa résidence bâtie pratiquement sur les quais. Plus tard, il accepte qu'on donne son nom à Kénitra qui, de longues années, s'appelle Port-Lyautey.

Ayant choisi d'être inhumé au Maroc, il ne pouvait ignorer que son dernier voyage funèbre s'effectuerait à bord d'un bâtiment de la Marine nationale. Elle se rachète ainsi de ne pas lui avoir rendu les honneurs à son départ du Maroc en 1925, humiliation d'autant plus impardonnable que la Royal Navy l'avait salué

au passage du détroit. Ce n'est cependant pas son dernier voyage : en 1961, il fait une nouvelle et dernière traversée de la Méditerranée, pour une ultime escale sur les bords de Seine, à l'image de l'Empereur son voisin d'éternité.

Mais si son corps a quitté le Maroc, son esprit y souffle encore. Y reste un vestige de bronze que je connais bien pour l'avoir quotidiennement contemplé lorsque j'étais consul général de France à Casablanca, une statue équestre dont le socle historié porte plusieurs bas-reliefs qui illustrent son œuvre. On y voit évidemment des chevaux, le port de Casablanca, une locomotive, un avion et un bateau, celui qui a transporté sa statue. Il porte un nom illustre : « Maréchal Lyautey ».

Le général de corps d'armée, Christophe Kabis de Saint Chamas, gouverneur des Invalides a ensuite effectué un exposé sur « l'histoire et le rôle des Invalides, Panthéon militaire ».