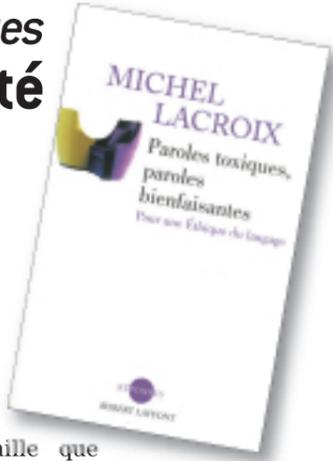


## Idées

## Vibrations linguistiques Pour une moralité du langage

Philosophe patient, méthodique, Michel Lacroix s'est déjà frotté à pas mal de thèmes philosophiques importants, tels que le Mal, le Courage ou l'Idéal. Décrivant ici les effets produits par le langage, il en détaille les conséquences psychiques, sociales et débouche sur une éthique au travers de la politesse et de la civilité.



mille que Michel Lacroix a déclenché son petit appareil. Quoi de moins innocent, de plus offensif que ces jugements qu'on laisse tomber sur le crâne des enfants ? S'appuyant sur les travaux de l'école de Palo Alto, en particulier sur ceux de l'Anglais Gregory Bateson (1904-1980), Michel Lacroix retrace les troubles qui peuvent frapper les enfants soumis à une double injonction contradictoire, le *double bind* inhérent par exemple à « Sois spontané ! ».

Du même ordre peut être la disparité entre les mots doux et un ton et une mimique agacés, car le langage est plus que les simples mots. Partant, l'auteur se fait un peu psychiatre en parlant de « paroles toxiques » auxquelles il peut être tentant d'imputer certaines schizophrénies, comme le suggérerait le film de Ken Loach « Family Life ».

**L'art de la conversation.** Prenant aussi appui sur les travaux de l'école de Francfort (1944-1950), en particulier ceux de Theodor W. Adorno et Max Horkheimer, l'ouvrage montre la présence dans les pays touchés par le fascisme de « personnalités autoritaires » issues d'un type éducatif, c'est-à-dire finalement d'une manière de parler aux enfants. Théories qu'on a le droit de trouver légèrement tautologiques, car elles fondent l'adhésion à l'autorité sur la personnalité autoritaire.

« Que dois-je faire ? » est l'une des questions fondamentales de la philosophie selon Kant. Michel Lacroix lui adjoint un « Que dois-je dire ? » qui le conduit à définir une « éthique de la parole ». Bien sûr il faut que ma parole soit à tous égards « vraie », conforme au réel ? Mais, ajoutait-il avec force, le langage n'est pas fait que de sémantèmes mais aussi de « relationnèmes », c'est-à-dire de mots, de phrases, d'échanges dont la fonction est d'assurer une bonne relation entre les êtres humains.

Ce qui l'amène à réhabiliter l'art de la conversation né dans les salons du XVII<sup>e</sup> siècle et, bravant le reproche d'éloge de la frivolité, l'art de plaire. C'est dans ces salons qu'est née la politesse, ou mieux, une civilité indispensable, car « les mots sont le ciment qui fait tenir la société ».

Réinstaller la morale au cœur de nos échanges verbaux, c'est là l'épreuve réussie par cet ouvrage, légèrement répétitif vers la fin, et qui voit son auteur constater que l'appareil détectant les secousses langagières n'existe pas. Mais Michel Lacroix en a, avec ce travail, créé un autre, qui met beaucoup d'huile dans les engrenages.

> ANDRÉ MASSE-STAMBERGER

Michel Lacroix, « Paroles toxiques, paroles bienfaitantes », 143 pages, 17 euros.

IL SUFFIT d'une astucieuse hypothèse pour que se mette en route la réflexion philosophique. Imaginons, dit Michel Lacroix, qu'il y ait un appareil pour détecter les secousses psychologiques comme il y en a pour enregistrer les vibrations de l'écorce terrestre. Il suffit de faire fonctionner cet appareil à partir du flot de paroles qui se déverse dans les conversations quotidiennes. On pourrait s'en tenir à l'échange verbal entre deux personnes proches : l'aiguille bouge sans cesse !

Filant à fond la métaphore, Michel Lacroix situe l'aiguille en petites variations, c'est la pluie et le beau temps, la santé, le *small talk*, diraient les Anglo-Saxons. Mais l'aiguille s'affole parce que les paroles caressent ou au contraire touchent peu à peu des sujets sensibles, agressent, vexent, déstabilisent, humilient. De manière générale, beaucoup d'entre nous ont en mémoire le souvenir d'un mot ou d'une phrase qui ont parfois décidé d'une vie. Ce pouvait être un simple conseil d'ami, ou un jugement glaçant sur nous, nous obligeant à nous remettre en question. Contrairement aux lieux communs insistant sur le peu d'importance des mots prononcés, paroles qui s'envolent, les mots comptent et ceux qui les prononcent ont une terrible responsabilité. Pas toujours très assumée, dira-t-on à l'auteur : quel qu'un a été meurtri par ma phrase, mais insouciant de cela, j'assurerai le lendemain qu'il ne faut pas croire tout ce que je dis ! C'est dans le sympathique noeud de vipères que constitue la fa-

## GRAFFS ET TAGS

### Les murs ont la parole



Dans la préface de son livre qui regroupe les œuvres de graffeurs et photographes, le Collectif des 12 singes fait une petite histoire du graffiti, mémoire de la vie quotidienne des humains que l'on peut faire remonter à l'art pariétal. Le phénomène est aujourd'hui reconnu dans les milieux de l'art.

Comme l'indique le titre, « Photographie(s) d'expressions murales : pierres philosophales » (volume 1), il s'agit le plus souvent de réflexions existentielles et sur le monde tel qu'il va, ou plutôt ne va pas. Le tout classé par thèmes : art, femmes, amour, travail, argent, etc. Les styles sont divers et les messages jouent l'humour.

Autoédition : <http://Collectif12Singes.over-blog.com>.

## Auto

## Hyundai IX 20 Un héritier pour le Matrix

La marque coréenne revient à ses premières amours, le monospace compact. En plus chic et aussi plus cher

GRANDS ou petits, luxueux ou rustiques, populaires ou élitistes, les monospaces, les SUV, les crossover et les ludospaces dament le pion aux berlines et aux breaks. Tous déploient des trésors d'ingéniosité pour séduire la clientèle.

Pratiques, volumiques, ils dominent la route créant ainsi une sorte de sentiment d'invulnérabilité. Modus, Note, C3 Picasso, Meriva, Roomster, Venga, Scenic, Picasso, 3008, 5008, Duster, Qashqai, X3, Q5, la liste des prétendants à la gloire s'allonge de jour en jour.

Dernier arrivant, le IX 20 est issu de la filière coréenne qui a donné naissance au Kia Venga. Plus long (4 cm) que feu le Matrix, tout en rondeurs, coiffé de son toit ouvrant panoramique, il est autrement plus glamour que son ancêtre.

Assemblé à Nosovice en République tchèque, il reprend les mêmes codes génétiques que le Venga. La qualité des matériaux (plastiques et tissus) n'est malheureusement en rien comparable à celle d'un Meriva



Plus chic et plus cher que son ancêtre

ou d'un C3 Picasso. Le confort de suspension et l'insonorisation non plus. Une planche de bord mousmée et des insonorisants, cela coûte cher. Cherchez l'erreur. Globalement, le IX 20 a pourtant des atouts à faire valoir. Ludique, accueillant, convivial, son comportement routier est sans faille. Problème, il fait payer cher son joli minois et ses équipements. Lorsque l'on monte en gamme (pack sensation ou premium) la facture devient indigeste.

Comparé à son cousin le Kia Venga, il se distingue par une face avant plus dynamique. Il offre en outre quelques équipements spécifiques comme l'éclairage additionnel en virage, le capteur de pluie, le démarrage sans clé, la caméra de recul, la navigation (de série sur pack premium) ainsi que le stop and start sur toutes les versions Diesel.

Aux sept ans de garantie ou 150 000 km dont Kia se rengorge, Hyundai réplique avec cinq ans de garantie, d'assistance et de contrôle annuel sans limitation de kilométrage. Et toc !

Contrairement au Venga, le IX 20 fait l'impasse sur le moteur Diesel 115 ch. En revanche, il a – pour l'instant – l'exclusivité du 1,4 l CRDI 75 ch (114 g, pneus à faible résistance de roulement et coupure du moteur automatique à l'arrêt). Seul le CRDI 90 ch est commun aux deux.

> JACQUES FRENE

### Le Hyundai IX 20 en bref

Longueur 4 100 m, largeur 1 765 m, hauteur 1 600 m, empattement 2 615 m  
Volume du coffre : de 440 à 1 486 l  
Contenance réservoir : 48 l  
Motorisations, consommation moyenne, CO<sub>2</sub>, prix :  
■ 1,4 l, 90 ch [5], boîte méca. 5, 6 l, 140 g : 15 990 et 17 290 euros  
■ 1,6 l, 125 ch [7], boîte auto 4, 6, 5 l, 154 g : 22 690 euros  
■ 1,4 l CRDI Blue Drive, FAP, stop and start, 75 ch [4], boîte méca. 6, 4, 3 l, 114 g : de 17 890 à 20 390 euros  
■ 1,6 l CRDI Blue Drive, FAP, stop and start, 90 ch [5], boîte méca. 6, 4, 3 l, 114 g : 20 990 et 23 490 euros

## Volkswagen

### Le Caddy joint l'utile à l'agréable

Issu de l'univers de l'utilitaire, le Caddy VP chasse sur les terres des monospaces compacts.

L'IDÉE de concevoir un véhicule familial à partir d'une base utilitaire ne date pas d'aujourd'hui. Lancée par Renault et PSA, elle fait son chemin. De cette consanguinité assumée sont nés les ludospaces. Cible privilégiée, les jeunes couples. Et qui dit jeunes couples, dit souvent pouvoir d'achat limité. Il ne faut pas chercher ailleurs le succès rencontré par le Kangoo, le Partner, le Berlingo et le Doblo, affublés du sobriquet de « monospaces du pauvre » par leurs détracteurs.

À l'instar de ses concurrents français, Volkswagen dépoussière son Caddy. Face avant (calandre à barres et optiques effilées) calquée sur celle des Golf, Passat et Polo, ESP de série, sièges de la deuxième rangée retirables, équipements high-tech – hélas souvent optionnels –, boîte double embrayage, quatre roues motrices sur certains modèles, porte latérale coulissante côté droit, finition soignée, le Caddy VP se positionne résolument au sommet de la hiérarchie. Par petites touches, il se rapproche donc du Touran.



Dans le haut de la catégorie

Livré de série avec le stop and start en version Confortline, il offre en sus une version longue 7 places (Caddy maxi) au volume de chargement impressionnant.

Parmi les nombreuses motorisations inscrites au catalogue, on note la présence du 2 l TDI 140 ch FAP, 4 Motion, boîte DSG 6 et du très sobre TDI 102 ch Blue Motion peu gourmand en CO<sub>2</sub>.

> J. F.

### Le Volkswagen Caddy en bref

Longueur 4 406 m, largeur 1 794 m, hauteur 1 845 m, empattement 2 681 m  
Volume du coffre : de 750 à 3 030 l  
Motorisations, consommation moyenne, CO<sub>2</sub>, prix :  
■ 1,6 l TDI, 75 ch [5], FAP, b.m. 5, 5, 7 l, 149 g : 16 410 et 19 150 euros  
■ 1,6 l TDI, 102 ch [6] FAP b.m. 5, 5, 7 l, 149 g : 20 690 euros et 22 540 avec boîte DSG 7 (Blue Motion, b.m. 5, 5, 2 l, 136 g : 23 150 euros)  
■ 2 l TDI, 110 ch [7], FAP, 4 Motion, 6, 4 l, 168 g : 21 150 et 23 890 euros  
■ 2 l TDI, 140 ch [NC], FAP, b.m. 6, 6 l, 158 g : 23 300 euros [25 150 avec boîte DSG 6, 28 100 euros avec boîte DSG 6 et 4 Motion]  
■ 1,2 l TSI, 105 ch [6], b.m. 5, 6, 7 l, 156 g : 19 190 euros  
■ 2 l Eco Fuel 109 ch [6], b.m. 5, 8, 7 l, 156 g : 22 260 euros  
Le Caddy existe également en version longue (4 876 m) et utilitaire (4 406 et 4 876 m)

## Utile et futile

### Un accessoire au poil

Aspirer votre chien ? Dyson, l'inventeur de l'aspirateur sans sac, inaugure le toilettage sans poil. Le Dyson Groom est une brosse munie de poils flexibles inoxydables pour peigner en douceur et en profondeur le pelage des chiens, sans éparpiller un seul poil dans la maison. En position toilettage, le Dyson Groom se contente de brosser et de collecter les poils. Il suffit de relâcher la gâchette et l'aspirateur avale tout (sans aspirer le chien !). Mieux vaut commencer par familiariser le chien avec l'accessoire et le passer aspirateur éteint. Le Dyson Groom ramasse aussi les poils perdus sur les moquettes et les canapés.

40 euros. Pour tous les aspirateurs Dyson sauf DC21, DC23 et modèles à main.

