

Le professeur Pfürtner conserve sa chaire

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(1972)**

Heft 197

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1016168>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

FRIBOURG

Le professeur Pfürtner conserve sa chaire

En février 1972, le général des Dominicains prenait des mesures sévères contre le père Pfürtner (nous en rendions compte dans le premier numéro hebdomadaire de *DP*, 168). L'objet du litige : les thèses, jugées non conformistes, du professeur fribourgeois sur l'éthique sexuelle. La sanction : une année de congé (ou de suspension), réclamée par les Dominicains à l'instigation de l'évêque. Le dilemme : avant de pouvoir être appliquée, cette décision, combattue par les étudiants, le Rectorat et la Faculté de théologie, devait encore être ratifiée par le Conseil d'Etat ; d'où l'alternative cruelle proposée à ce dernier, ou céder à

l'Eglise et verser dans l'illégalité, ou désavouer l'évêque, défi prométhéen sans précédent.

La question est aujourd'hui résolue. Le professeur Pfürtner conserve sa chaire à la Faculté de théologie ; ses cours reprendront le 22 octobre. Un premier bilan de cette « affaire » montre l'évêque réduit à la défensive, le général des Dominicains très incapable d'intervenir directement à ce sujet, le Conseil d'Etat fribourgeois décidé à garder son indépendance de jugement, toutes attitudes révélées par l'intransigeance du père Pfürtner qui refuse systématiquement de se rétracter.

A souligner : le professeur Pfürtner a bénéficié de l'appui total de ses étudiants, soutien non négligeable pour qui connaît les structures relativement participatives de la Faculté de théologie ; à un autre niveau, l'enseignant fribourgeois a été vigoureusement défendu par ses collègues de la Faculté et par le recteur,

ceci notamment dans le rapport transmis à la Conférence des évêques suisses.

Un dernier fait est significatif : les interventions directes à Rome de Mgr Mamie n'ont pas été du goût de tout le monde ; les critiques lui sont venues aussi bien des milieux ecclésiastiques (bâlois notamment) que des cercles laïcs. Le président de la Confédération lui-même n'est-il pas allé jusqu'à reprocher publiquement à l'évêque de Suisse romande son attitude, au moment précisément où sont mis en question les articles dits confessionnels ?

Restent cependant les fameuses conventions passées entre l'Etat fribourgeois, les évêques et les Dominicains, et dont une des dispositions prévoit que « tous les titulaires des chaires à créer de la Faculté de théologie seront exclusivement des religieux appartenant au dit Ordre » (dominicain, *réd.*). Leur révision devra-t-elle attendre encore un siècle ?

GENEVE

Notre feuilleton : les transports en commun ou une initiative menacée d'étouffement

A peine les partisans de l'initiative législative pour la priorité des transports en commun s'étaient-ils réjouis de voir sa constitutionnalité reconnue, qu'une autre menace se précise, celle de l'étouffement.

L'initiative contient en effet un sixième et dernier principe (*DP* 194), celui de la gratuité des transports en commun. Au moment où les finances genevoises traversent une phase difficile, cette gratuité paraîtra coûteuse à beaucoup. Et comme le prouve le récent refus du peuple bâlois, on ne persuade pas facilement l'opinion publique de mettre en balance les 30 ou 40 millions que cou-

terait la gratuité des transports en commun avec les centaines de millions de francs de charges qu'impose à la collectivité le trafic automobile privé. Sans compter que les groupes de pression, Touring-Club et marchands d'automobiles en tête, se gardent bien d'éclairer le débat et ne cherchent guère à l'élever au-dessus des intérêts immédiats et égoïstes de chaque automobiliste.

Pourtant le principe de la gratuité constitue le cœur de l'initiative de l'Institut de la vie. Car lui seul ne se divise pas. Les autres améliorations demandées, cadence, confort, horaires, salaires peuvent certes, si elles ont une ampleur suffisante, modifier l'importance respective des transports en commun et des transports privés. Mais elles peuvent aussi être réalisées médiocrement, dans l'idée de donner satisfaction à une initiative victorieuse, sans que changent fondamentalement les conditions genevoises, les plus mauvaises de Suisse comme le montre la baisse presque ininterrompue du nombre des passagers transportés.

Est-ce la voie qu'entend prendre le gouvernement genevois, pour parer à la menace d'une gratuité imposée par le peuple ? On peut se le demander en examinant la politique des transports en commun que le conseiller d'Etat Henri Schmitt a esquissée lors de la dernière séance du Grand Conseil. D'après le chef du Département de justice et police, ces prochaines années (on appréciera la précision) 98 nouveaux véhicules seront mis en service (on ne distingue pas entre le renouvellement et l'augmentation du parc). Et les investissements nécessaires, qui devront être couverts par l'Etat, représenteront annuellement, de 1973 à 1976, 15 millions. En quatre ans les kilomètres parcourus par les véhicules augmenteront de 1 053 000 km. Cette augmentation des cadences et du réseau impressionne. On se rassurera en le comparant au nombre de kilomètres parcourus en 1971 : plus de dix millions ! Et on perdra toute illusion en s'apercevant que durant les quatre années précédentes (1967-1971) l'augmenta-