

mangels eines Ortsgebrauchs in die Lage kommt, auf Grund der persönlichen Verhältnisse der Bewerber entscheiden zu müssen (Art. 621 Abs. 1), so wird sie unter diesem Gesichtspunkte neben andern Umständen auch berücksichtigen können, dass einerseits der Kläger mit einer grössern Quote an der Erbschaft beteiligt ist als die Beklagte, anderseits diese eine direkte Erbin und Blutsverwandte des Erblassers Bösiger ist.

Demnach erkennt das Bundesgericht :

Sowohl die Haupt- als die Anschlussberufung werden in dem Sinne gutgeheissen, dass das angefochtene Urteil aufgehoben und die Sache zur Vervollständigung des Tatbestandes und zu neuer Entscheidung im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückgewiesen wird.

Vgl. auch Nr. 38. — Voir aussi n° 38.

III. OBLIGATIONENRECHT

DROIT DES OBLIGATIONS

32. Arrêt de la I^e Cour civile du 25 octobre 1949 dans la cause **Autobus Lausannois S. A. contre Société des Tramways Lausannois S. A.**

Action en dommages-intérêts d'une entreprise de transports au bénéfice d'une concession postale pour le transport régulier de voyageurs contre une entreprise concurrente ayant organisé un service régulier sur le parcours concessionné.

1. Transport sur la voie publique de personnes et de choses au moyen de véhicules automobiles (AF du 30 septembre 1938) et régale des postes (LF sur le service des postes du 2 octobre 1924). Notion des courses régulières (art. 1^{er} ch. 1 de l'ordonnance d'exécution I sur le service des postes, du 8 juin 1925). Consid. 2.
2. Acte illicite et atteinte à un droit subjectif. Droits du concessionnaire d'un service public envers les tiers (consid. 3).
3. Faute (consid. 4).
4. Dommage et réparation (consid. 5).

Schadenersatzklage eines von der Post zum regelmässigen Personen-transport konzessionierten Unternehmens gegen ein Konkurrenzunternehmen, das auf der Konzessionsstrecke regelmässige Fahrten ausführt.

1. Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen (BB vom 30. September 1938) und Postregal (BG betr. den Postverkehr vom 2. Oktober 1924). Begriff der regelmässigen Fahrten (Art. 1 Ziffer I der Vollziehungsverordnung I zum Postverkehrsgesetz). Erw. 2.
2. Unerlaubte Handlung und Verletzung eines subjektiven Rechts. Rechtsstellung des Konzessionsinhabers eines öffentlichen Dienstes gegenüber Dritten. Erw. 3.
3. Verschulden. Erw. 4.
4. Schaden und Schadenersatz. Erw. 5.

Azione di risarcimento dei danni promossa da un'impresa di trasporti al beneficio d'una concessione pel trasporto regolare di viaggiatori contro un'impresa concorrente che ha organizzato un servizio regolare sul percorso concessionato.

1. Trasporto di persone e di cose sulle strade pubbliche mediante autoveicoli (DF 30 settembre 1938) e privativa postale (LF 2 ottobre 1924 sul servizio delle poste). Concetto delle corse regolari (art. 1, cifra 1, dell'ordinanza d'esecuzione I sul servizio delle poste, dell'otto giugno 1925). Consid. 2.
2. Atto illecito e violazione d'un diritto soggettivo. Diritti del concessionario d'un servizio pubblico verso i terzi (consid. 3).
3. Colpa (consid. 4).
4. Danno e risarcimento (consid. 5).

A. — La demanderesse, Société des Tramways Lausannois, est au bénéfice d'une concession fédérale d'autobus à trolley pour le transport régulier de voyageurs et de leurs bagages à Lausanne et environs. Cette concession comprend notamment les parcours Bois de Vaux - Montoie - Epinettes - chemin Vinet - Bergières, et St-François - Bel-Air - Chauderon - avenue Ruchonnet - gare CFF, ainsi que, selon un avenant, l'avenue de Beaulieu, de la place Chauderon au chemin Vinet. La demanderesse a en outre une concession fédérale d'automobiles, l'autorisant à exécuter un service régulier et périodique de voyageurs et de leurs bagages au moyen d'automobiles entre Lausanne et sa banlieue.

La défenderesse, Autobus Lausannois S. A., est au bénéfice, depuis 1928, d'une concession fédérale d'automobiles, qui l'autorise, d'après l'acte de renouvellement de 1938, à exécuter un service régulier et périodique de voyageurs et de leurs bagages au moyen d'automobiles

sur le parcours Montbenon - avenue J.-J. Mercier - place Centrale - place Bel-Air - place Chauderon - avenue de Tivoli - chemin de Montoie - route de Chavannes - route de Vidy - Stade de Vidy. Elle dispose en outre d'un certain nombre d'autocars pour lesquels elle possède une « carte de transports automobiles » (carte rose), délivrée dans le cadre du statut des transports automobiles, carte autorisant son titulaire à exécuter des transports professionnels de personnes.

En 1946, le Comptoir suisse de Lausanne s'est ouvert le samedi 7 septembre. Le lendemain, entre 7 et 8 heures, les Autobus Lausannois ont commencé d'assurer un service de transport de personnes de la gare CFF au Comptoir suisse, et retour. Ce service, qui comprenait 6 ou 7 cars, empruntait le parcours place de la Gare - avenue Ruchonnet - place Chauderon - avenue de Beaulieu - chemin Vinet — entrée principale du Comptoir suisse, savoir l'un des parcours utilisés par les trolleybus et les autobus des Tramways Lausannois en vertu des concessions précitées. Les courses en question ont eu lieu pendant cinq jours, commençant le matin vers 7 h. 30 pour prendre fin le soir aux environs de 18 h. 30. Elles s'effectuaient suivant les besoins, c'est-à-dire selon l'affluence des voyageurs. Le prix du billet, primitivement fixé à 50 centimes, a été ramené à 45 centimes dès le moment où la défenderesse a su que la demanderesse faisait payer ce prix sur ses voitures.

Les Tramways Lausannois assuraient eux-mêmes le service entre la gare CFF et le Comptoir suisse au moyen de trolleybus et d'autobus, soit par la ligne directe avenue Ruchonnet - avenue de Beaulieu, soit par l'avenue de la Gare - St-François - Valentin. Ils avaient, pour la durée du Comptoir, renforcé ce service.

Dès le dimanche 8 septembre à 8 h., la Société des Tramways Lausannois a protesté auprès de l'administrateur des Autobus Lausannois contre l'organisation d'un service de transports concurrent. Le même jour, à 10 h. 30,

après être intervenu auprès de la police municipale, elle a télégraphié à la Direction générale des postes, Service des automobiles, à Berne, ainsi qu'à l'Office fédéral des transports, pour dénoncer le cas et demander l'intervention de ces offices. Elle a confirmé ces télégrammes par lettres du lendemain 9 septembre.

Ce même jour, Jean Lomazzi, administrateur des Autobus Lausannois, a conféré à la première heure avec le chef du service administratif de la police communale, Roger Parisod. Celui-ci s'est mis en relation par téléphone avec la Direction générale des PTT qui répondit qu'elle rappellerait. Un peu plus tard, l'inspecteur Schweizer, de la division des automobiles de ladite Direction, appela la Direction de la police lausannoise. Là-dessus, celle-ci déclara à Lomazzi qu'il était autorisé à exploiter pendant la durée du Comptoir suisse un service Gare-Comptoir. Cette autorisation a été immédiatement portée à la connaissance de la demanderesse par un téléphone confirmé par une lettre du lendemain.

Le mardi 10 septembre, l'inspecteur Schweizer et M. Haenni, adjoint au chef de la division du contentieux au secrétariat du Département fédéral des postes et des chemins de fer, sont venus à Lausanne conférer avec les autorités communales. M. Schweizer a déclaré que la situation respective des Tramways Lausannois et des Autobus Lausannois ne correspondait pas aux renseignements qui lui avaient été donnés au téléphone par l'administrateur de la défenderesse.

Le mercredi 11 septembre, la Direction générale des PTT a invité les Autobus Lausannois, par lettre recommandée adressée par exprès, à cesser immédiatement l'exécution de transports qu'elle déclarait illicites.

En dépit de cette interdiction parvenue à la défenderesse le même soir, celle-ci a continué son service le jeudi matin 12 septembre, journée officielle du Comptoir suisse. Ce matin-là, à 8 heures, l'administrateur des Autobus Lausannois se trouvait à Berne dans les bureaux de la Direc-

tion générale des PTT, pour demander des explications. Le même jour, à 13 h. 15, la défenderesse suspendait ses courses, sur un ordre transmis par la police de Lausanne. Deux heures plus tard, à 15 h. 15, elle reprenait son exploitation, ayant obtenu du Service cantonal des transports, à la suite d'une intervention de l'administrateur Lomazzi, l'autorisation de continuer son service jusqu'à nouvel ordre, autorisation transmise par la police locale. Enfin, à 22 h. 30, un nouvel ordre était notifié à la défenderesse, lui interdisant d'exploiter. La société a suspendu définitivement son exploitation dès le vendredi 13 septembre.

B. — La Société des Tramways Lausannois a prétendu qu'en effectuant le service en question, Autobus Lausannois S. A. avait commis à son égard un acte illicite et lui avait causé un dommage. Elle l'a attaquée devant la Cour civile du Tribunal cantonal vaudois en concluant au paiement de 10 000 fr. de dommages-intérêts avec intérêt à 5 % dès l'introduction d'action, ainsi qu'à la publication du jugement.

La défenderesse a conclu à libération des fins de la demande.

Statuant le 11 mars 1948, le Tribunal cantonal a condamné la défenderesse à payer à la demanderesse la somme de 4000 fr. avec intérêt à 5 % dès le 1^{er} novembre 1946, et écarté toutes autres conclusions.

C. — Contre cet arrêt, la défenderesse recourt au Tribunal fédéral en reprenant ses conclusions libératoires.

La demanderesse conclut au rejet du recours et à la confirmation de l'arrêt attaqué.

Considérant en droit :

1. — La défenderesse et recourante conteste en premier lieu l'illicéité du service de transports qu'elle a effectué du 8 au 13 septembre 1946, avec une interruption de 2 heures le 12 septembre, entre la gare CFF de Lausanne et le Comptoir suisse. Elle la conteste à un double titre.

Elle prétend d'abord que, par cette exploitation, elle n'a pas transgressé une injonction du régime juridique. Elle soutient ensuite qu'elle n'aurait en tout cas pas violé un droit subjectif de la demanderesse et intimée. C'est en effet à cela que revient son moyen tiré de ce que la Société des Tramways Lausannois ne serait pas au bénéfice d'un monopole de droit, moyen que la recourante qualifie de « défaut de légitimation active » ; la défenderesse entend en réalité par là contester l'existence d'une des conditions mêmes de l'action.

2. — D'après la recourante, la loi ne lui interdisait pas d'assurer le service litigieux.

La société des Autobus Lausannois a d'abord fait état de ce que les cars affectés à ce service étaient au bénéfice d'une « carte de transport provisoire », dite carte rose, délivrée en vertu de l'arrêté fédéral du 30 septembre 1938 concernant le transport sur la voie publique de personnes et de choses au moyen de véhicules automobiles. D'après l'art. 3 de cet arrêté, « celui qui effectue sur la voie publique, à titre professionnel, le transport de personnes ou de choses au moyen de véhicules automobiles et de remorques doit être au bénéfice d'une concession de transports ... ». Mais ne sont pas soumis à l'arrêté, selon son art. 2 al. 1 litt. a, « les transports de personnes ou de choses que l'administration des postes et des télégraphes exécute ou fait exécuter conformément à la législation sur le service des postes, ou pour l'exploitation régulière desquels elle accorde des concessions en vertu du monopole des postes ». Cela revient à dire qu'une concession accordée en application du statut des transports automobiles ne saurait faire échec à la régle des postes. Or c'est précisément d'une violation de cette régle qu'il est fait grief à la recourante.

Selon la loi fédérale sur le service des postes, l'administration des postes a le droit exclusif « de transporter des voyageurs par des courses régulières, en tant que ce droit n'est pas limité par d'autres lois fédérales » (art. 1^{er}

al. 1 litt. a). La régle des postes ne s'applique toutefois pas, d'après l'art. 2 al. 1 litt. a de la même loi, « au transport régulier de personnes lorsqu'il n'est pas effectué à titre professionnel, ou qu'il est nécessaire à l'exercice d'une industrie ne s'occupant pas de transport ». L'art. 3 prévoit que « des concessions peuvent être accordées pour le transport régulier de voyageurs aux entreprises qui en font métier ».

Le parcours pour lequel la recourante est au bénéfice d'une concession fédérale d'automobiles (Montbenon - place Bel-Air - place Chauderon - Vidy) est entièrement différent de celui qu'ont emprunté ses cars, du 8 au 13 septembre 1946 : gare CFF - avenue Ruchonnet — pont Chauderon - place Chauderon - avenue de Beaulieu - chemin Vinet - entrée principale du Comptoir. D'autre part, la recourante ne conteste pas avoir effectué à titre professionnel le service qui lui est reproché. En revanche, d'après elle, le transport en question ne pourrait pas être qualifié de « régulier ».

La recourante invoque à cet égard l'ordonnance du Conseil fédéral du 8 février 1916 concernant les concessions d'entreprises de transport par automobiles, spécialement l'art. 1^{er} al. 1 de cette ordonnance, qui était ainsi conçu :

« Une concession est nécessaire, à teneur des articles 1 et 9 de la loi fédérale sur les postes suisses du 5 avril 1910, pour l'exploitation d'entreprises d'automobiles qui se chargent du transport régulier et périodique de personnes, sur la base d'un horaire et d'un tarif. »

Mais les art. 8 et 9 de la loi fédérale sur les postes suisses du 5 avril 1910, à laquelle cette disposition se réfère pour en préciser la portée, ont été abrogés par la loi fédérale sur le service des postes du 2 octobre 1924 (art. 69 ch. 1). C'est dès lors à l'ordonnance d'exécution I de cette loi, du 8 juin 1925, qu'il faut se reporter pour interpréter la notion de courses régulières.

L'art. 1^{er} ch. 1 de l'ordonnance dispose :

« Sont considérées comme courses régulières au sens de l'art. 1^{er} al. 1, lettre a, de la loi, les courses effectuées périodiquement entre

les mêmes localités, dans un laps de temps prévu, à une heure déterminée du jour ou de la nuit, même si ces courses ont lieu sans observation exacte du temps de parcours ou sans publication préalable d'un horaire et d'un tarif des courses. »

Les 6 ou 7 cars de la défenderesse effectuaient leurs courses entre les mêmes « localités », la gare CFF et le Comptoir, périodiquement, c'est-à-dire d'une manière telle qu'elles revenaient à des temps déterminés, tous les jours de 7 h. 30 du matin à 18 h. 30 environ, pour ainsi dire sans interruption, vu l'affluence des voyageurs. Le laps de temps était celui qui était nécessaire à un car pour atteindre le Comptoir en partant de la gare CFF, selon le même parcours, sans arrêt intermédiaire. Au reste, d'après l'ordonnance, la régularité des courses ne suppose pas l'observation exacte du temps de parcours, pas plus que la publication préalable d'un horaire — lequel était superflu, vu l'intensité du trafic — ni la publication préalable d'un tarif des courses dont la défenderesse n'a pas tardé à adapter le prix à celui réclamé par la demanderesse.

Il est vrai que l'ordonnance parle de courses effectuées à une heure déterminée du jour ou de la nuit. Mais un service qui serait assuré à chaque instant du jour ou de la nuit offrirait aux voyageurs le maximum de régularité concevable. Le service litigieux se rapprochait de ce maximum, puisque de 7 h. 30 à 18 h. 30, soit dès avant l'ouverture du Comptoir jusque peu après la fermeture des stands, plusieurs cars de la défenderesse circulaient entre la gare CFF et le Comptoir — trajet d'une durée de quatre minutes, d'après l'expert Lavanchy — et quittaient l'un des deux terminus au fur et à mesure que les voyageurs atteignaient un nombre suffisant, c'est-à-dire presque sans interruption. On peut à cet égard rapprocher les courses organisées par les Autobus Lausannois des transports par télésièges. Sous la rubrique « télésièges », l'indicateur officiel suisse mentionne toute une série de services ininterrompus, d'une heure déterminée à une heure déterminée, avec parfois l'adjonction qu'en cas de

temps défavorable le service sera interrompu. Pour d'autres télésièges, des courses sont prévues à des heures fixes, mais il est ajouté que le service sera ininterrompu le dimanche ou en cas de grande affluence. On ne saurait contester qu'il s'agit là de courses régulières au premier chef ; si elles n'étaient pas régulières, elles ne figureraient pas à l'indicateur.

Dans l'instance cantonale, la défenderesse s'est prévalu de la concession postale B qui reposait sur un arrêté du Conseil fédéral du 19 mars 1929, lequel prévoyait, en son § 1 al. 2, que, pour une durée inférieure à 15 jours, des courses régulières ne nécessitaient pas de concession. La recourante ne reprend pas ce moyen devant le Tribunal fédéral. Avec raison, car ledit arrêté a été définitivement abrogé le 12 septembre 1945.

En conséquence, la recourante a transgressé une injonction du régime juridique en exécutant le service de transports litigieux.

3. — D'après la recourante, la transgression qu'elle a commise ne saurait l'exposer à des sanctions civiles et pénales que sur réclamation de la Confédération et envers celle-ci. L'intimée ne pourrait rien réclamer, ni civilement ni pénalement, n'ayant pas été atteinte dans ses « droits personnels » ; en effet, l'intimée ne jouit pas d'un monopole de droit en ce qui concerne le transport des voyageurs par des courses régulières de la gare CFF au Comptoir ; demain, l'administration des postes pourrait accorder une concession pour ce service à une autre entreprise sans que l'intimée puisse s'opposer à cette concurrence.

Mais l'acte illicite ne consiste pas nécessairement dans une atteinte portée à un droit subjectif. Il ressort de l'art. 41 al. 1 CO que celui qui, par sa faute, transgresse une injonction du régime juridique doit réparer le dommage qu'il cause ainsi à autrui, même s'il ne peut être question d'un droit subjectif de la victime. Il faut uniquement que la prescription violée ait pour but de protéger le lésé, car si elle a un autre but, le rapport de causalité

entre l'acte illicite et le dommage n'est pas adéquat (cf. RO 30 II 571 ; 41 II 685). Or il est certain — et cela résulte d'ailleurs expressément du rapport sur la gestion 1934 du Département des postes et des chemins de fer (Division du contentieux et du secrétariat), p. 845, rapport qui a été approuvé par arrêté fédéral du 25 septembre 1935 — que de nouvelles concessions ne sont octroyées que s'il n'y a pas lieu de redouter une concurrence nuisible aux autres entreprises de transport concessionnées. Celui qui effectue sans droit un service qui fait du tort à un service concédé répond du dommage ainsi causé au concessionnaire, car la concession est destinée aussi à protéger ce dernier contre une concurrence nuisible.

Au surplus, s'il est vrai que la demanderesse ne jouit pas d'un monopole de droit en ce qui concerne le transport de voyageurs par des courses régulières de la gare CFF au Comptoir, elle est au bénéfice, pour ce transport, d'une concession au sens que donne à ce terme le droit administratif : l'autorité, à laquelle la loi réserve une certaine activité à l'abri de toute concurrence privée, concède à un particulier, in casu les Tramways Lausannois, l'exercice, dans certaines limites et conditions, de l'activité en question (cf. RO 55 I 280). Par l'effet de la concession, le concessionnaire possède un droit légitimement acquis d'exercer, dans les limites et conditions prévues, l'activité réservée en principe à l'autorité. Ce droit n'est pas opposable seulement, en tant que droit subjectif public, à l'Etat concédant (cf. RO 50 I 403) ; il l'est aussi aux tiers et notamment aux concurrents. Certes l'intimée ne saurait s'opposer à ce que l'administration des postes lui fasse concurrence directement ou accorde une concession, pour le même service, à un entrepreneur de transports ; mais l'intimée est lésée dans un intérêt juridiquement protégé (cf. RO 32 II 279) si la concurrence lui est faite par une entreprise non concessionnaire.

4. — La recourante nie ensuite l'existence d'une faute de sa part.

La Cour civile a admis ce moyen pour les deux périodes du lundi matin 9 septembre au mercredi 11 septembre, et du jeudi après-midi 12 septembre dès 15 h. 15 jusqu'au soir. En effet, le lundi matin 9 septembre, la Direction de la police lausannoise, après en avoir référé par téléphone à l'administration fédérale des postes à Berne, a informé l'administrateur de la recourante qu'il était autorisé à exploiter un service d'autocars Gare-Comptoir pendant la durée de la foire, et cette autorisation n'a été révoquée que par une lettre de la Direction générale des postes du mercredi 11 septembre, parvenue le même soir à la recourante ; ensuite, le jeudi 12 septembre, à 15 h. 15, la recourante a obtenu du Service cantonal des transports, à la suite d'une intervention de son administrateur, l'autorisation de continuer son service jusqu'à nouvel avis ; ce n'est qu'à 22 h. 30 du même jour qu'un nouvel ordre a été notifié à la recourante, lui interdisant d'exploiter.

L'intimée a accepté l'arrêt cantonal, mais sans se rallier sur ce point à son argumentation. Si elle reconnaît l'absence de faute de la recourante du 9 au 11 septembre, elle ne l'admet pas pour le jeudi après-midi, 12 septembre.

La Cour civile a eu raison de considérer que la recourante avait été en faute le dimanche 8 septembre, le lundi matin 9 septembre jusqu'à réception de la communication de la Direction de la police lausannoise et le jeudi 12 septembre jusqu'à 13 h. 15.

En effet, la Société des Autobus Lausannois s'occupe du transport professionnel de personnes. Elle est au bénéfice, depuis de longues années, d'une concession fédérale d'automobiles l'autorisant à exécuter un transport régulier et périodique de voyageurs et de leurs bagages entre Montbenon et Vidy. Elle ne pouvait pas ignorer la situation juridique qui résultait pour elle de cette concession et n'aurait certainement pas manqué de s'opposer à tout autre service régulier et périodique de transport

de voyageurs et de leurs bagages sur le parcours qui lui est concessionné.

La recourante a donc commis une faute en prenant, le dimanche 8 septembre, l'initiative d'organiser un service de transport régulier et périodique de personnes sur un parcours pour lequel elle ne possédait pas de concession et sur lequel elle savait qu'un service concessionné du même genre était exploité par l'intimée. A tout le moins la diligence requise en affaires exigeait-elle qu'elle s'occupât préalablement et sérieusement de la situation juridique ; il aurait été facile pour elle de le faire en s'adressant à l'administration des postes en temps voulu, c'est-à-dire assez tôt pour permettre aux fonctionnaires interpellés d'examiner la question en s'entourant des renseignements objectifs indispensables. La recourante a préféré placer tout le monde devant un fait accompli ; elle doit en supporter les conséquences.

La faute de la recourante est plus manifeste encore pour le jeudi 12 septembre, du moment que la veille au soir elle avait reçu de la Direction générale des PTT une lettre, adressée par exprès, qui renfermait, avec les raisons de l'illicéité du service, la sommation de cesser celui-ci immédiatement.

Il y a lieu de retenir aussi la faute des Autobus Lausannois pour l'après-midi du 12 septembre dès 15 h. 15. La recourante invoque l'autorisation de continuer son service jusqu'à nouvel ordre, qui lui a été donnée par le Service cantonal des transports et transmise par la police locale. Mais cette autorité, au su de la recourante, n'était nullement compétente pour révoquer l'ordre intimé la veille par la Direction générale des PTT. De plus, l'intervention du Service cantonal des transports a été provoquée par l'administrateur des Autobus Lausannois qui s'était rendu le matin même à Berne. La recourante a prétendu, sous allégué 60, que la Direction des PTT avait déclaré à son administrateur qu'elle allait réexaminer la situation et transmettre à l'intimée des propositions d'arrangement.

On peut admettre sans plus que l'administrateur aura transmis cette prétendue déclaration au Service cantonal des automobiles et que c'est là la raison de l'autorisation donnée par ce dernier. Mais la recourante n'a pu rapporter la preuve de son allégué 60.

La juridiction cantonale a admis que l'attitude équivoque et hésitante des autorités compétentes, les divers ordres et contre-ordres reçus par la recourante atténuent dans une large mesure la responsabilité de celle-ci.

Cette atténuation ne saurait valoir pour le service effectué le dimanche 8 septembre et pendant les premières heures du lundi 9. En effet, à ce moment, les autorités n'avaient pas encore eu l'occasion d'intervenir. Quant au service effectué le jeudi 12 septembre, la faute de la recourante n'apparaît que faiblement atténuée. Car, d'un côté, si la Direction générale des PTT s'est, le lundi matin 9 septembre, exprimée téléphoniquement dans le sens que le service organisé par les Autobus Lausannois était licite, elle l'a fait sur des renseignements inexacts qui lui avaient été donnés au téléphone par le chef administratif de la police lausannoise, d'après les indications de l'administrateur de la recourante. Et si, d'un autre côté, le Service cantonal des transports a autorisé, le jeudi après-midi, la continuation du service des Autobus Lausannois, cette société a dû se rendre compte que l'autorisation émanait d'un office incompetent et qu'elle avait été derechef provoquée par des renseignements inexacts de sa part.

5. — Quant aux dommages-intérêts, l'arrêt attaqué constate en fait que le service effectué par la recourante a causé à l'intimée un dommage qui n'est pas inférieur à 10 000 fr. La juridiction cantonale, tenant compte des raisons qui, à ses yeux, excluent la faute pour une partie de la durée du service et l'atténuent pour l'autre partie, fixe à 4000 fr., par application de l'art. 43 CO, le montant de l'indemnité allouée à l'intimée.

La recourante adresse à cette partie de l'arrêt la critique

suivante : La Cour civile retient à la charge de la défenderesse 20 heures environ de circulation « fautive », contre un peu plus de 34 heures de circulation « non fautive », soit une proportion de 37 % ; le dommage étant de 10 000 francs, la part imputable à la recourante ne saurait dépasser 3700 fr. ; mais alors on ne voit pas comme la Cour civile a tenu compte de l'atténuation de la responsabilité par suite de l'attitude équivoque et hésitante des autorités.

La recourante ne prend pas en considération, dans son calcul, le fait que c'est le dimanche et le jeudi — journée officielle — soit pendant deux jours de grande affluence qu'elle a effectué le service considéré comme fautif par la juridiction cantonale. En outre, il y a lieu de porter en compte aussi le service effectué par la recourante le jeudi 12 septembre dès 15 h. 15, cela contrairement à l'opinion des premiers juges. Enfin, on a dit les raisons pour lesquelles l'atténuation dont parle l'arrêt attaqué doit être des plus modérées.

Dans ces conditions, il n'y a pas lieu de réduire l'indemnité allouée.

Par ces motifs le Tribunal fédéral

Rejette le recours et confirme l'arrêt attaqué.

33. Extrait de l'arrêt de la 1^{re} Cour civile du 18 octobre 1949 dans la cause Bubeck et Dolder contre Ecisa S. A.

Vente sur échantillon. Garantie à raison des défauts de la chose. Preuve de l'identité entre l'échantillon représenté par l'acheteur et l'échantillon qu'il a reçu du vendeur (art. 222 CO). Notion de l'affirmation personnelle en justice. Qu'en est-il si l'acheteur se dessaisit pendant un certain temps de l'échantillon confié par le vendeur ?

Kauf nach Muster. Gewährleistung für Sachmängel. Nachweis der Identität des vom Käufer vorgewiesenen Musters mit demjenigen, das er vom Verkäufer erhalten hat (Art. 222 OR).