

**Zeitschrift:** Zeitschrift für schweizerische Geschichte = Revue d'histoire suisse  
**Band:** 17 (1937)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Ebrudunum - Yverdon : station d'une flottille militaire au Bas-Empire  
**Autor:** Berchem, Denis van  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-73274>

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 16.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Ebrudunum — Yverdon, station d'une flottille militaire au Bas-Empire.

Par *Denis van Berchem*.

Les fouilles faites à Yverdon à diverses époques ont révélé l'existence et les dispositions d'un *vicus* et d'un *castrum*.

Le *vicus*<sup>1</sup> s'élevait au sud de la ville actuelle. Bâti sur la rive même du lac, que les alluvions amenées par la Thièle ont reportée aujourd'hui à près d'un kilomètre plus au nord, il s'alignait de part et d'autre d'une route, qui franchissait la rivière à cet endroit. Après un violent incendie, où l'on reconnaît la trace du passage des Alamans vers 260, il fut reconstruit et mis à l'abri d'un nouveau coup de main par l'érection d'un *castrum* à son extrémité orientale, seul côté que les eaux ne défendaient pas<sup>2</sup>.

Le *castrum*<sup>3</sup>, ruiné à son tour par l'incendie, au Ve siècle, formait un vaste quadrilatère. L'enceinte était renforcée de tours aux angles et sur les côtés. Elle enfermait plusieurs édifices dans les décombres desquels fut recueillie une grande quantité de blé carbonisé. Ce détail éclaire la nature du *castrum* d'Yverdon : il constituait une *mansio*.

Les *mansiones* sont des stations aménagées sur les routes pour le service de la poste impériale. Elles comprennent parfois un *praetorium* ou quartier réservé au gouverneur de la province, avec une basilique, des thermes et des communs<sup>4</sup>. Elles comprennent toujours des magasins d'approvisionnement (*horrea, thesauri*), à l'usage des troupes et des fonctionnaires de l'Etat. C'est aux *mansiones* que les provinciaux apportent leur contribution à

<sup>1</sup> *Vicus Eburodunensis, C.I.L. XIII, 5063 et 5064.*

<sup>2</sup> Viollier, *Carte archéol. du Canton de Vaud*, p. 357.

<sup>3</sup> *Castrum Ebrodunense, Not. Galliarum*, ed. Mommsen (*Chron. Min. I*), p. 596. Bourgeois, dans *Anzeiger für schweiz. Altertumskunde*, XXVI (1924), p. 212; cf. Hahn, dans *Journal d'Yverdon*, 15 avril 1936.

<sup>4</sup> Grenier, *Manuel d'archéologie gallo-romaine*, II, p. 200.

l'annone militaire, impôt perçu en nature pour l'entretien de l'armée<sup>5</sup>.

La Suisse fut, comme le reste de l'Empire, soumise à l'impôt de l'annone dès le début du IIIe siècle. Quatre inscriptions votives, trouvées à Saint-Maurice<sup>6</sup>, à Vevey<sup>7</sup>, à Soleure<sup>8</sup> et à Genève<sup>9</sup>, nous apprennent les noms de quelques-uns des sous-officiers ou soldats, qui assuraient la garde des greniers (*stationarii*), et au besoin prétaient main forte aux agents chargés de percevoir l'impôt. Tous les postes signalés par nos inscriptions ont été détachés par la légion XXII Primigenia, qui tenait garnison à Mayence.

On peut considérer comme certain que la place d'Yverdon joua d'emblée un rôle dans cette organisation. Quatre routes, d'égale importance, convergent à cet endroit: celle du Grand Saint-Bernard, par Vevey et Moudon; celle de Genève, par Lausanne; celle de Besançon, par Orbe ou Sainte-Croix; celle enfin de la vallée du Rhin, par Avenches.

En fait, les bâtiments mis au jour à l'intérieur du *castrum* pourraient bien avoir appartenu à la *mansio* du IIIe siècle, en particulier des thermes et une petite basilique, sur l'emplacement de laquelle s'éleva la première église chrétienne d'Yverdon<sup>10</sup>.

\* \* \*

<sup>5</sup> D. van Berchem, *L'annone militaire au III<sup>e</sup> siècle*, dans *Mém. des Antiquaires de France*, LXXX (1936), p. 117.

<sup>6</sup> C.I.L. XII, 144: *miles leg. XXII*.

<sup>7</sup> C.I.L. XII, 164: *benefic(iarius) leg. XX[III]*; cf. Stähelin, *Die Schweiz in röm. Zeit*, 2<sup>e</sup> éd., p. 334, n. 2.

<sup>8</sup> C.I.L. XIII, 5170: *miles leg. XXII curas agens vico Saloduro*; cf. la note suivante.

<sup>9</sup> C.I.L. XII, 5878 (Deonna, *Genava*, IV (1926), p. 232, no. 10): *miles leg. XXII a curis*; cf. Année épigr. 1934, no. 2: *copiarum curam adiuvit secunda expeditione qua universa Dacia devicta est*; Dessau, *Inscr. lat. selectae*, 9124; *curam agens horreorum tempore expeditionis fel. Britannicae*; Cod. Theod. VI, 29, I: *curagendarii*. Kornemann, dans Pauly-Wissowa *R.E.*, art. *(a)cura*; Stähelin, *op. cit.*, p. 333, n. 5, et p. 336.

<sup>10</sup> Mottaz, *Dict. hist. du Canton de Vaud*, III, p. 525. Le cas est fréquent de la *mansio* accueillant dans ses murs le premier lieu de culte chrétien: Grenier, *Manuel*, I, p. 373 et n. 7. A Genève aussi, la cathédrale de Saint-Pierre occupe le site de la *mansio*: *Régeste genevois*, no. 790: *illo loco ubi solebat esse pretorium*.

La *Notitia dignitatum*, qui nous présente, avec beaucoup d'inexactitudes et d'anachronismes, l'état des forces romaines vers la fin du IVe siècle, mentionne entre autres un *praefectus classis barcariorum Ebruduni Sapaudiae*<sup>11</sup>.

On a longtemps admis que cet *Ebrudunum* était Yverdon; ce fut du moins l'opinion des éditeurs successifs de la *Notitia*, Böcking et Seeck, de l'auteur de la *Géographie de la Gaule romaine*, Desjardins<sup>12</sup>, etc.

Une première objection a été formulée lorsqu'il s'est agi de retrouver les limites de la *Sapaudia*, cette Savoie primitive qui fut abandonnée aux Burgondes en 443<sup>13</sup>. Interprétant un texte malheureusement peu explicite d'Ammien Marcellin<sup>14</sup>, M. Paul E. Martin<sup>15</sup> conclut que le Rhône faisait frontière entre la *Sapaudia* et le pays des Séquanes. En d'autres termes, la *Sapaudia* n'aurait pas empiété sur la rive droite du Rhône, qui appartenait à la Séquanaise.

Une autre difficulté réside dans le fait que la *Notitia dignitatum* range la localité d'*Ebrudunum Sapaudiae* dans une région qu'elle appelle *Provincia Gallia Riparensis*<sup>16</sup>. Ce nom n'apparaît dans aucun autre document; mais il n'est pas invraisemblable qu'il se soit appliqué à l'ancienne Gaule Narbonaise, dont les limites, au nord, étaient celles de la Viennoise.

On est ainsi tenté de chercher un *Ebrudunum* qui soit situé sur la rive gauche du Léman ou du Rhône. C'est alors que surgit l'hypothèse d'Yvoire. Proposée par W. Oechsli<sup>17</sup>, elle fut soutenue par M. E. Muret<sup>18</sup>, selon qui le nom d'Yvoire dériverait du latin *Eburia*, diminutif de *Eburodunum*. Yvoire même a gardé peu de vestiges de l'occupation gallo-romaine, quelques tuiles et

<sup>11</sup> *Not. dign.*, ed. Seeck, p. 215.

<sup>12</sup> T. III, pl. XXI.

<sup>13</sup> *Chron. gall. a. 452*, ed. Mommsen (*Chron. Min. II*), p. 660.

<sup>14</sup> XV, 11, 17 (ed. Clark, p. 67): (*Rhodanus a lacu Lemanno*) *sine iactura rerum per Sapaudiam fertur et Sequanos*.

<sup>15</sup> Dans *Rev. d'hist. suisse*, XIII (1933), p. 188 et suiv.

<sup>16</sup> Correction de Böcking; cf. P. E. Martin, *op. cit.*, p. 193.

<sup>17</sup> Dans *Mitteilungen der Antiquar. Gesellschaft in Zürich*, XXIV (1896), p. 160, n. 3.

<sup>18</sup> Dans *Rev. d'hist. suisse*, XI (1931), p. 411.

des fondations de murs, mais, dans la commune voisine de Nernier, on a découvert les restes d'un important établissement de cette époque. Tels sont les arguments qui ont amené M. Paul E. Martin à identifier *Ebrudunum Sapaudiae* avec Yvoire.

Le problème comporte cependant un autre aspect. Dans un article récent<sup>19</sup>, M. F. Lot affirme qu'*Ebrudunum* devait être un point stratégique à défendre par bateaux. Il se rallie à l'hypothèse d'Yvoire, contre celle d'Yverdon, le lac Léman offrant, bien mieux que le lac de Neuchâtel, une barrière à l'invasion venue du nord. M. F. Lot rejoint ainsi les observations émises par M. L. Blondel, lorsque ce dernier publia le résultat de ses fouilles au *castrum* de Chancy<sup>20</sup>. La flotte des *barcarii* d'*Ebrudunum*, aussi bien que le *castrum* de Chancy, appartiendrait à une sorte de *limes* secondaire, organisé sur la ligne du Léman et du Rhône, et barrant les routes de l'Italie et de la Gaule méridionale<sup>21</sup>.

\* \* \*

Quel pouvait être le rôle de cette flottille dans la défense des frontières de l'Empire? La question n'a pas jusqu'ici retenu l'attention des savants<sup>22</sup>. Il nous paraît nécessaire d'y répondre, si nous voulons résoudre avec assez de vraisemblance le problème du port d'attache des *barcarii*.

Les Romains ont entretenu des flottes sur mer, et sur beaucoup de lacs ou de fleuves. A quelles fins? Sans doute, à l'ordinaire, faisaient-elles fonction de police, assurant, chacune dans son secteur, la sécurité du trafic sur eau. Mais, en temps de guerre,

<sup>19</sup> Dans *Rev. Savoisienne*, LXXVI (1935), p. 146.

<sup>20</sup> Dans *Genava*, VII (1929), p. 163; cf. Deonna, *Anz. f. schw. Altertumskunde*, XXVII (1925), p. 149.

<sup>21</sup> Notons que la stratégie s'était déclarée, une première fois, en faveur d'Yverdon, avec Camille Jullian (*Rev. études anciennes*, XXII (1920), p. 272), suivi par Grenier (*Manuel*, I, p. 393). Mais, comme l'a fait observer P. E. Martin (*op. cit.*, p. 196), l'existence du *tractus* militaire de Sapaudia, imaginé par Jullian, ne résulte d'aucun témoignage antique. Pour toutes les autres hypothèses relatives à *Ebrudunum Sapaudiae*, voir F. Lot, *op. cit.*, p. 147, et F. Stähelin, p. 301, n. 6.

<sup>22</sup> Voir néanmoins Bonnard, *La navigation int. de la Gaule*, p. 227.

elles transportent les troupes, leurs armes, leurs vivres et leur matériel<sup>23</sup>. Des flottes ont participé à chaque campagne: celles de Misène et de Ravenne longent les côtes de la Méditerranée ou de l'Océan; d'autres, à l'intérieur des terres, utilisent les cours d'eau navigables<sup>24</sup>. Leur raison d'être n'apparaît nulle part plus clairement que sur les reliefs des colonnes de Trajan et de Marc Aurèle; dans ce récit par l'image des guerres danubiennes, nous voyons à mainte reprise des bateaux lourdement chargés naviguer sur le fleuve ou sur un de ses affluents. Ici ils embarquent des tonneaux, d'énormes ballots de vivres, des armes; ailleurs ils portent à travers le territoire ennemi des légionnaires, des chevaux et même des prisonniers<sup>25</sup>. En somme, les flottes servaient habituellement de train aux armées romaines.

Il faut en chercher la cause dans les conditions du trafic routier. Par son étude, désormais classique, de l'attelage à travers les âges<sup>26</sup>, le Cdt. Lefebvre des Noëttes a montré que, pour avoir pratiqué le collier de gorge au lieu du collier d'épaule, les anciens n'ont pas su tirer de la traction animale le même parti que nous. Le plus lourd wagon de la poste impériale ne pouvait transporter une charge supérieure à 500 kgs<sup>27</sup>. Aussi le déplacement d'un matériel même réduit nécessitait-il force chariots et bêtes de trait. Cette ignorance d'ordre technique explique assez le développement pris par la navigation fluviale, tant au point de vue commercial, qu'au point de vue militaire. Les moindres cours d'eau étaient utilisés, et lorsque les bateaux n'y pouvaient plus aller, on se servait de radeaux.

Si les Romains avaient su construire des écluses<sup>28</sup>, ils eussent créé dans l'Empire un réseau de canaux comparable à celui des

<sup>23</sup> Les combats navals, sous l'Empire, sont extrêmement rares; une rencontre eut lieu, en 16 av. J. C., sur le lac de Constance (Stähelin, p. 99).

<sup>24</sup> Par exemple, lors des campagnes de Germanicus sur le Rhin: Tacit. *annales*, I, 60, 63, 70; II, 8, 23, etc.

<sup>25</sup> S. Reinach, *Répertoire de reliefs*, I, p. 332, 339 et 340 (colonne Trajane); p. 295, 305, 312 et 320 (colonne Aurélienne).

<sup>26</sup> *L'attelage, le cheval de selle à travers les âges*, 1931, p. 83.

<sup>27</sup> Cod. Theod., VIII, 5, 28; cf. Lefebvre des Noëttes, *op. cit.*

<sup>28</sup> L'écluse double, dite *à sas*, apparaît en Hollande au XIII<sup>e</sup> siècle: Et. Clouzot, dans *Rev. archéol.* 1905, II, p. 272.

routes. Sous le règne de Néron, un général de l'armée du Rhin conçut l'idée géniale d'unir par un canal la Saône à la Moselle, «afin, nous dit Tacite<sup>29</sup>, que les convois d'approvisionnement, amenés par mer, puis remontant le Rhône et la Saône, pussent rejoindre le cours de la Moselle, pour arriver au Rhin et à l'Océan; on évitait ainsi les embarras de la route de terre, et la navigation servait de trait d'union entre les rivages de l'Occident et ceux du Septentrion.» L'entreprise demeura à l'état de projet.

Faute de canaux, il fallait, pour passer d'un bassin dans un autre, accomplir sur terre ferme un trajet plus ou moins long. Il fallait également emprunter la route pour atteindre tout lieu de destination qui n'était pas situé sur une voie fluviale. Le travail d'une flotte ne finissait pas au point où le cours d'eau cessait d'être navigable. Des détachements de marins effectuaient, par la route et au moyen de chariots, les transports intéressant l'armée.

Tel est du moins le sens que nous donnons au terme de *reliquatio classis*, connu par plusieurs inscriptions<sup>30</sup>. Le *praepositus reliquationi classis praetoriae Misenatum* serait, d'après Henzen<sup>31</sup>, l'officier qui commande le dépôt laissé à Misène lorsque la flotte est en campagne; d'après Mommsen<sup>32</sup>, un fonctionnaire chargé d'administrer les épargnes des soldats. A ces deux interprétations nous pouvons aujourd'hui opposer le texte d'une inscription dédiée à C. Iulius Alexander, stolarque de la flotte de Misène<sup>33</sup>: sous le règne de Gordien, il fut *praepositus reliquationi classum praetorianum Misenatum et Ravennatum expeditio Orientali*. Il est bien évident que ce personnage n'aurait pu se trouver simultanément à Misène et à Ravenne, mais qu'il dut remplir sa mission en Orient, où les deux flottes coopéraient à la guerre contre les Parthes.

<sup>29</sup> Tacit. *annales*, XIII, 53; cf. Grenier, *Manuel*, II, p. 475.

<sup>30</sup> C. I. L. VIII, 1322 et 14854 (Dessau, 2764); *Not. Scavi*, 1909, p. 210 (Dessau, 9221); C. I. L. X, 3345; VII, 137.

<sup>31</sup> Dans *Bull. dell'Instit.* 1850, p. 117 et 126; suivi par Chapot, *La flotte de Misène*, p. 124 et suiv.

<sup>32</sup> Dans *Bonner Jahrbücher*, LXVIII, p. 55.

<sup>33</sup> *Not. Scavi*, 1909, p. 210 (Dessau, 9221).

Le même titre apparaît dans une inscription du temps de Caracalla ou d'un de ses successeurs immédiats<sup>34</sup>. Nous y trouvons énumérés, dans l'ordre inverse, les grades obtenus successivement par un certain C. Sulgius Caecilianus: *praefecto leg. III Cyrenaicae, primipilo leg. XX Valeriae Victricis, praeposito reliquationi classis praetoriae Misenatium piae vindicis et thensauris dominicis et bastagis copiarum devehendarum, (centurioni) leg. III Augustae* etc. Rétablissant l'ordre chronologique, nous pourrions admettre qu'à son départ de la 3e légion, et avant d'être affecté à la 20e légion, Caecilianus ait exercé, avec le titre de *prae-positus*, les fonctions diverses, à première vue incompatibles, mentionnées par notre texte. Mais il est beaucoup plus séduisant de croire que c'est en tant que primipile de la légion de Bretagne qu'il reçut un commandement extraordinaire. On pourrait citer maint exemple d'officiers de troupe chargés temporairement de missions spéciales, en particulier de la conduite des trains<sup>35</sup>. Cette façon de voir permet d'expliquer le rôle du *praepositus*: pendant l'expédition de Septime Sévère en Bretagne, la flotte de Misène assurait la liaison de l'armée avec le continent. Pour opérer le transport des approvisionnements (*bastagis copiarum devehendarum*) de la côte bretonne aux greniers de l'intérieur (*thensauris dominicis*), on constitua un détachement de marins (*reliquationi classis*), et l'on mit à sa tête un officier qui avait eu le temps de se familiariser avec la topographie du pays. Lors de la campagne de Gordien en Mésopotamie, Julius Alexander, lui aussi, commandait les trains de bagages organisés par les flottes de Misène et de Ravenne entre la côte de Syrie et l'Euphrate<sup>36</sup>.

Cette activité des flottes romaines ne doit pas surprendre. Elle correspond en effet à ce que faisaient les corporations civiles de *nautae*. L'auteur du *Manuel d'Archéologie gallo-romaine*<sup>37</sup>

<sup>34</sup> *C. I. L.* VIII, 1322 et 14854 (Dessau, 2764); cf. van Berchem, *L'an-none militaire*, p. 186 n.

<sup>35</sup> *Praepositi annonae expeditionis*: van Berchem, *op. cit.*, p. 144.

<sup>36</sup> Pendant la guerre parthique de Septime Sévère, ce fut le préfet de la flotte lui-même qui fonctionna comme *praepositus annonae*: *C. I. L.* IX, 1582 (Dessau, 1343).

<sup>37</sup> Grenier, *Manuel*, II, p. 547 et 548.

affirme que les *nautae* se chargeaient couramment de transports par terre: «Nous ne trouvons pas trace d'une corporation spécialisée dans les transports sur route. C'est donc que la voie fluviale était la plus importante et que les mêmes agents qui effectuaient les transports fluviaux se chargeaient également de porter les marchandises à destination dans tout le bassin du fleuve, quel que fût le mode de transport à employer.»

Au IV<sup>e</sup> siècle, les flottes militaires n'ont rien perdu de leur importance. Au fur et à mesure que la discipline se relâche, les soldats consentent plus difficilement à se charger de leurs bagages. Ils rejettent même leur casque et leur cuirasse<sup>38</sup>. Les trains en sont augmentés d'autant. D'autre part les routes sont mal entretenues; la circulation y est rendue pénible par l'état de la chaussée, et périlleuse, au moins pour les convois isolés, à cause du brigandage qui sévit dans toutes les provinces de l'Empire.

Aussi les récits des guerres de ce temps font-ils valoir l'utilité des bateaux. Constantin, avec son armée, descend la Saône et le Rhône, pour rattraper et vaincre Maximien<sup>39</sup>. Julien, à peu d'années d'intervalle, occupe à des déplacements de troupes ou à des envois de vivres la flotte de Bretagne<sup>40</sup>, la flotte du Rhin<sup>41</sup>, la flotte du Danube<sup>42</sup> et la flotte de l'Euphrate; cette dernière ne comprenait pas moins de mille bateaux-transport<sup>43</sup>. Le réseau liquide sert de base à l'établissement d'un plan de campagne.

\* \* \*

La *Notitia dignitatum* nous permet de dresser une liste, d'ailleurs incomplète, des flottes fluviales permanentes du IV<sup>e</sup> siècle. Les observations que nous venons de faire doivent nous induire à voir en elles, non des organes de combat, mais des organes de

<sup>38</sup> Veget. I, 20; cf. Seeck, *Gesch. des Untergangs der ant. Welt*, II, 2<sup>e</sup> éd., p. 32 et 33.

<sup>39</sup> *Panegyrici vet.* (ed. Baehrens), VI, 18, 2.

<sup>40</sup> Julian. *Epist. ad S. P. Q. Atheniens*, ed. Bidez, p. 226.

<sup>41</sup> Ammian.-Marc. XVII, 2, 3; XVIII, 2, 12.

<sup>42</sup> Zosim. III, 10.

<sup>43</sup> Ammian.-Marc. XXIII, 3, 9; XXIV, 7, 4; cf. Fiebiger, dans Pauly-Wissowa *R. E.*, art. *classis*, p. 2643 et suiv.

transport. Cette fonction apparaît plus clairement encore, si on considère leur position sur la carte militaire de l'Empire. Bornons-nous ici à l'examen des flottilles de la région des Gaules et de l'Italie du Nord<sup>44</sup>, autrement dit, de celles qui intéressent l'armée du Rhin.

*Classis Comensis*, station à Côme. La route de Milan à Bregenz, par Côme, le col du Julier et Coire, est décrite dans l'*Itinéraire Antonin*<sup>45</sup>. Des armées l'empruntèrent au Bas-Empire<sup>46</sup>. Le trajet sur terre ferme commence à l'extrémité septentrionale du lac de Côme et se prolonge jusqu'à Coire, où l'on retrouve le cours du Rhin, et où s'élevait un *castrum*. Il existait à Bregenz un *numerus barcariorum*<sup>47</sup>, sans doute en relation avec la flotte de Côme.

*Classis Fl. Rhodani*, stations à Arles et à Vienne. Le Rhône est l'artère fondamentale de la navigation en Gaule. Strabon<sup>48</sup> fut le premier à le remarquer. Par le canal de ses affluents, on peut atteindre tous les cours d'eau qui se déplient en éventail entre la Loire et le Rhin.

*Classis Ararica*, station à Châlons, peut-être aussi à Lyon<sup>49</sup>. Le site de Châlons coïncide avec une bifurcation importante: la Saône, navigable sans doute jusqu'à *Portus Abucini* (Port-sur-Saône?), conduit à la Meuse et à la Moselle; le Doubs, navigable jusqu'à Mandeure, conduit au Rhin. Les parcours terrestres sont brefs et aisés. A la flotte de la Saône correspond, sur le Rhin et ses affluents, la *classis Germanica*, omise par la *Notitia dignitatum*, mais dont nous savons qu'elle existait au IVe siècle<sup>50</sup>.

Telles sont les artères par où était ravitaillée l'armée des deux Germanies. On a retrouvé à Lyon, dans le lit de la Saône, une quantité de sceaux<sup>51</sup> portant les noms de légions ou de co-

<sup>44</sup> *Not. dign.*, ed. Seeck, p. 215 et suiv.

<sup>45</sup> 277—279 Wess. Cf. mes observations sur l'*Itinéraire*, dans *L'annone militaire*, p. 166 et suiv.

<sup>46</sup> Stähelin, p. 360 et suiv.

<sup>47</sup> *Not. dign.*, ed. Seeck, p. 201.

<sup>48</sup> Strab. IV, 1, 14; cf. Jullian, *Hist. de la Gaule*, I, p. 21.

<sup>49</sup> Seeck, dans *Not. dign.*, p. 216; cf. Grenier, *Manuel*, I, p. 395.

<sup>50</sup> Fiebiger, *classis*, p. 2645.

<sup>51</sup> Grenier, *Manuel*, II, p. 652.

hortes auxiliaires qui stationnaient sur le Rhin: ces sceaux servaient à cacheter les ballots envoyés aux diverses unités. Nous avons rappelé plus haut le projet élaboré au Ier siècle d'un canal reliant la Saône et la Moselle. Le rêve des anciens a pris corps: ce canal existe aujourd'hui; un autre unit le Doubs au Rhin.

Entre la Saône et la Seine, le trafic n'était pas moins actif: les marchandises étaient transportées par voie de terre de l'une à l'autre et, confiées au courant de la Seine, s'acheminaient vers la Bretagne<sup>52</sup>. Ici encore les canaux modernes ont confondu les eaux des deux bassins; la navigation est affranchie de la servitude du portage.

*Classis Anderetianorum*, station à Paris. Le nom de cette flottille a été rapproché de celui d'Andrésy<sup>53</sup>, localité située au confluent de la Seine et de l'Oise. Paris est en aval de l'embouchure de la Marne. La navigation dans ce bassin peut donc suivre deux axes: ou bien l'axe de la Seine elle-même; c'est la route de Bretagne, elle conduit à la Manche où réside la *classis Britannica*<sup>54</sup>; ou bien l'axe des affluents de la Seine, la Marne et surtout l'Oise, qui mènent à la frontière de Belgique.

*Classis Sambrica*. On cherchait autrefois sur la Sambre les localités de *Quartensis* et de *Hornensis* que la *Notitia* assigne comme stations à cette flotte. La découverte à Etaples de tuiles portant l'estampille de la *classis Sambrica*<sup>55</sup> a convaincu les savants que cette dernière devait évoluer sur les côtes de la Manche et dans le bassin de la Somme plutôt que dans celui de la Sambre; le nom en serait dérivé de *Samara*. Le réseau des cours d'eau, complété aujourd'hui par de nombreux canaux, est particulièrement dense dans ces parages. La zone d'activité d'une flotte antique peut y avoir été étendue. Observons seulement que la Sambre prolonge vers le nord-est la ligne de l'Oise, et que les deux rivières constituent une voie d'accès à la région occupée au Bas-Empire par l'armée romaine.

<sup>52</sup> Strab. IV, 1, 14.

<sup>53</sup> Grenier, *Manuel*, I, p. 395, n. 2.

<sup>54</sup> Fiebiger, *classis*, p. 2643.

<sup>55</sup> Grenier, *Manuel*, I, p. 390.

La *classis Sambrica* est aux ordres du *Dux Belgicae secundae*. Toutes les autres flottes, y compris celle d'Ebrudunum, dépendent non des chefs militaires régionaux, mais du *magister militum praesentalium*<sup>56</sup>. Cet officier général, qui correspond à un ministre de la guerre, commande directement aux troupes palatines, l'armée mobile créée par Constantin pour être portée rapidement sur le territoire menacé par les Barbares.

Tous les cours d'eau que nous venons de nommer sont autant d'artères vitales pour la défense des frontières. Si on comparait le *Limes* à une roue, dont le foyer serait la capitale de l'Empire, les flottes fluviales seraient représentées par les rayons. Il saute aux yeux que la flotte d'Ebrudunum doit correspondre à la route liquide constituée par le Rhône et le Léman d'une part, par le lac de Neuchâtel, le lac de Bienne et l'Aar, d'autre part.

Avant de rechercher son port d'attache, considérons encore un autre fait: toutes les flottilles ont leur station au point de croisement de routes terrestres; Arles, Vienne, Châlons, Paris sont des carrefours importantes; Côme est à proximité immédiate de Milan. D'ailleurs c'est une règle, en Gaule, que l'emplacement d'un port soit déterminé par la rencontre d'un cours d'eau et d'une voie de terre<sup>57</sup>.

\* \* \*

Revenons maintenant au débat qui a provoqué notre étude: *Ebrudunum Sapaudiae* se confond-il avec Yverdon ou avec Yvoire?

Yvoire n'est pas un lieu de passage. La route antique du Chablais a été retrouvée à six kilomètres vers l'intérieur<sup>58</sup>; elle ne figure ni dans l'*Itinéraire Antonin*, ni dans la table de Peutinger; aucun milliaire n'en jalonnait le bord. En revanche Yverdon est le noeud principal des communications entre les Alpes et le Jura, entre la vallée du Rhône et la vallée du Rhin. La valeur stratégique de sa position ne saurait être exagérée. Beau-

<sup>56</sup> *Not. dign.*, ed. Seeck, p. 215.

<sup>57</sup> Grenier, *Manuel*, II, p. 561.

<sup>58</sup> Marteaux, dans *Rev. Savoisienne*, LXXVI (1935), p. 140.

coup plus tard, au XIII<sup>e</sup> siècle, le comte Pierre II de Savoie fit d'Yverdon l'une des bases de sa domination sur le Pays de Vaud<sup>59</sup>.

Parmi les routes romaines qui dessinent sur la carte du canton une toile serrée, il nous faut faire une place à part au tronçon Lausanne-Yverdon: il servit en effet de trait d'union entre le bassin du Rhône et celui du Rhin. De tout temps le trafic dut y être intense. Un canal, creusé au XVII<sup>e</sup> siècle, depuis Entre-roches jusqu'au lac de Neuchâtel<sup>60</sup>, abrégea pour deux cent ans la longueur du parcours terrestre. Nous connaissons par leur nom quelques-unes des corporations qui, dans l'antiquité, furent occupées au transport des marchandises sur cette ligne: Les *nautae lacus Lemanni*<sup>61</sup>, les *ratiarii superiores*<sup>62</sup>, qui figurent sur des inscriptions de Genève; les *nautae Aruranci Aramici*<sup>63</sup>, qui ont édifié à leurs frais une *schola* sur l'une des places d'Avenches.

Sur la rive du Léman, Vidy servait d'entrepôt. Les fouilles actuelles nous rendront peut-être quelques-uns des articles expédiés en transit par le plateau suisse. Sur l'autre versant, à Yverdon, reprenait une navigation qui aurait pu se prolonger sans obstacle jusqu'à la mer du Nord. Il y a moins d'une siècle, avant la création des chemins de fer, les voyageurs de Suisse romande, qui voulaient se rendre dans la Suisse du Nord ou en Allemagne autrement que par la diligence, prenaient encore le bateau à Yverdon<sup>64</sup>.

Yverdon était donc tout désignée pour servir de station à une flottille de *barcarii*, dont l'activité se serait manifestée du Léman

<sup>59</sup> Victor van Berchem, *La «ville neuve» d'Yverdon*, dans *Festgabe G. Meyer von Knonau*, p. 216.

<sup>60</sup> Mottaz, *Dict. hist. Vaud*, II, p. 85.

<sup>61</sup> Deonna, *Anz. f. schweiz. Altertumskunde*, XXVII (1925), p. 136; *Genava*, IV (1926), p. 233, no. 18 bis; une des inscriptions récemment découvertes à Vidy nomme elle aussi les *nautae lacus Lemanni*.

<sup>62</sup> C.I.L. XII, 2597; Deonna, *Genava*, IV (1926), p. 231, no. 9.

<sup>63</sup> C.I.L. XIII, 5096; Stähelin, p. 452.

<sup>64</sup> Journal manuscrit de Mathilde van Berchem, née Sarasin, à l'année 1856. On trouvera dans *Lettres et Voyages de César de Saussure* (intr. de B. van Muyden, 1903), p. 6 et suiv., la relation pittoresque d'un voyage par eau d'Yverdon en Angleterre, en 1725.

au Rhin. Le mot *barca* appartient à la basse latinité<sup>65</sup>. Il désigne presque toujours un bateau de rivière, et un bateau à marchandise. M. Albert Grenier suggère<sup>66</sup> qu'à l'origine des flottilles du Bas-Empire, il y eut une militarisation des anciennes corporations de nautes. On peut imaginer que la flotte d'Ebrudunum assurait aux troupes disséminées le long de la frontière helvétique une liaison permanente avec l'Italie du nord et avec la Viennoise. Les proportions du *castrum* d'Yverdon, résidence du préfet, témoignent assez du soin que l'on prenait à mettre en sûreté cet organe délicat de l'arrière-front.

Et la Sapaudia? dira-t-on. Si vous faites d'Ebrudunum Yverdon, n'êtes-vous pas obligé d'admettre que la Sapaudia se soit étendue jusqu'aux rives du lac de Neuchâtel? En vérité nous ne croyons pas qu'aucun des textes relatifs à la Sapaudia permette d'exclure cette alternative. La Sapaudia, c'est la Sapinière<sup>67</sup>, non pas une circonscription administrative, mais une région naturelle, aux limites imprécises.

Au surplus nous ne prétendons pas avoir éliminé toutes les difficultés du problème. Nous avons simplement présenté quelques arguments qui nous ont paru susceptibles de renouveler la discussion. D'autres, plus compétents que nous, tireront au clair le cas de la Sapaudia.

---

<sup>65</sup> Ducange, *Glossarium*; C.I.L. VIII, 21568 (Dessau, 9227); cf. Wissowa, dans Pauly-Wissowa *R.E.*, s. v. *barcarii*.

<sup>66</sup> *Manuel*, II, p. 560 et n. 2.

<sup>67</sup> D'après R. Thurneysen, *Sapaudia* serait composé des racines celtes *sapa*, la résine, et *vidu*, le bois; Stähelin, p. 306, n. 2.