

Zeitschrift: Archives des sciences et compte rendu des séances de la Société
Herausgeber: Société de Physique et d'Histoire Naturelle de Genève
Band: 51 (1998)
Heft: 1

Artikel: Le Léman, de l'époque gallo-romaine au moyen Moyen Âge
Autor: Paunier, Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-740146>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.03.2025

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

Archs Sci. Genève	Vol. 51	Fasc. 1	pp. 91-102	Avril 1998
-------------------	---------	---------	------------	------------

LE LÉMAN, DE L'ÉPOQUE GALLO-ROMAINE AU MOYEN ÂGE

PAR

Daniel PAUNIER*

ABSTRACT

The Lake of Geneva, from the Gallo-Roman Era to the Middle Ages. - Situated at the junction of major European arteries, the Lake of Geneva, since the Roman era, has known intense circulation in its waters. The ports, protected by an appointed divinity, accommodated flat-bottomed boats, of indigenous fabrication, of which the Lake of Neuchâtel has yielded three examples. The merchandise, coming from the Mediterranean along the Rhône, and after transshipment of cargo, could reach the Rhine and the North sea. Powerful merchant corporations would guarantee the safe transportation of the merchandise. The lake, deified, appears under the name of Neptune. Until the XIXth Century, the Lake of Geneva not only formed a link between its riverside residents but also established an opening towards the Continent.

Key-words: Commerce, ports, navigation, religion.

Dès l'installation des premiers hommes sur ses rives, le Léman a constitué une voie de communication naturelle et facile, propre, au carrefour des grands axes de communication européens, à stimuler les échanges.

Le nom du lac

Dans l'antiquité, de nombreuses sources épigraphiques et littéraires, dont la Guerre des Gaules de Jules César, attestent le nom de Léman, *lacus Lemannus*. Dès le II^e siècle de notre ère, le lac prend le nom de Lausanne, qu'il conservera jusqu'au XVI^e siècle au moins: *lacus Lausonnius*, dans l'Itinéraire Antonin (II^e siècle), *lacus Losanenses*, dans la Table de Peutinger (IV^e siècle) (HOWALD & MEYER, 1940, pp. 114 et 117). Après le «lac de Genève», qui apparaît au XV^e siècle et qu'adopteront progressivement les langues étrangères, l'appellation «Léman» renaît à la Révolution, pour s'imposer au XIX^e siècle (BERGIER, 1976, pp. 198 et 206).

Les grands axes de communication (Fig. 1)

A l'époque romaine, la région lémanique est traversée par deux grands axes: le premier, réaménagé par l'empereur Claude dès 47 ap. J.-C., relie l'Italie du nord et la Bretagne, par le Grand-Saint-Bernard et Martigny, le second, qui emprunte la vallée du

* Professeur aux Universités de Lausanne et de Genève, 43, ch. de l'Etang, CH-1219 Châtelaine, Genève.

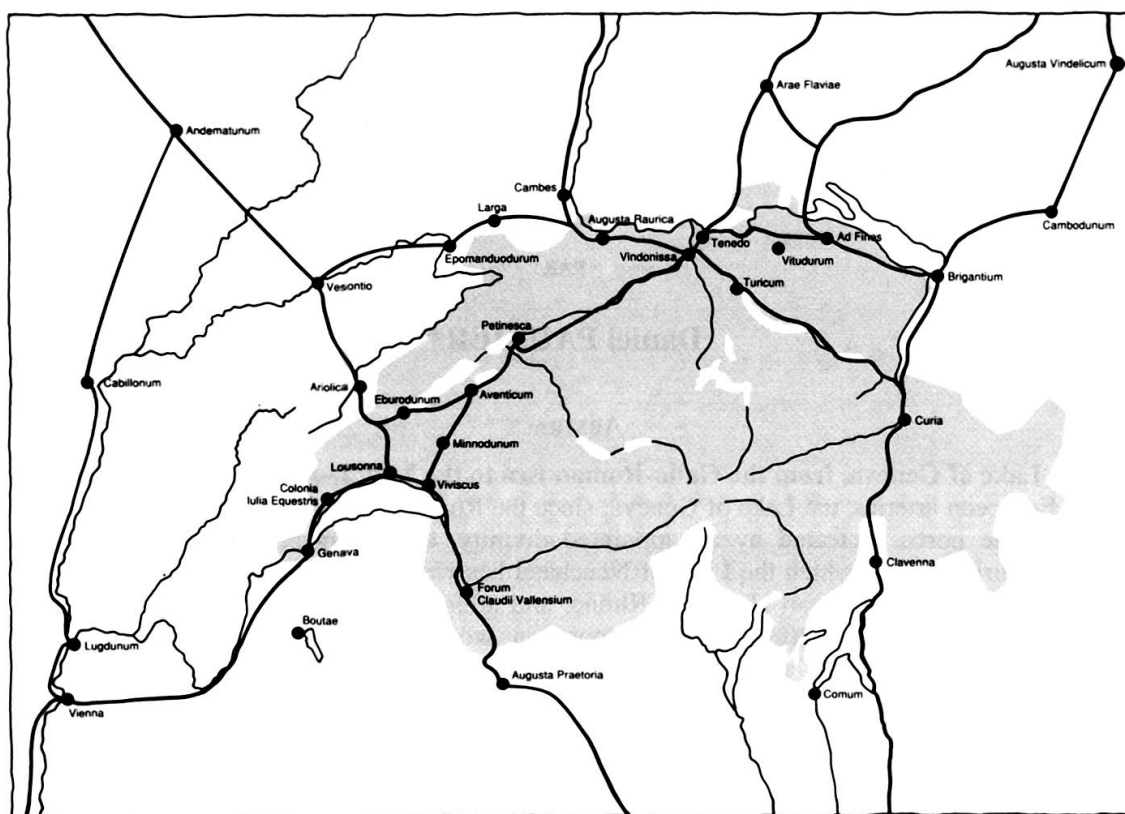


FIG. 1.

Carte de la Suisse romaine avec les principales voies de communications. (Pichard Sardet, 1993, fig. 8, p. 17).

Rhône et le Plateau Suisse, unit la Méditerranée au Rhin et aux provinces de Germanie d'une part, au Danube et aux provinces orientales d'autre part. Ces voies, intégrées à un vaste réseau routier, sans compter un système monétaire et pondéral généralisé, une administration efficace et des règles juridiques précises, favorisent la circulation des hommes et des marchandises. Elles sont jalonnées de relais, de postes de douanes, comme ceux de la *Quadragesima Galliarum* (taxe de 2,5% *ad valorem*), attestés à Genève et à Saint-Maurice, et de postes de contrôle du trafic confiés à des détachements militaires, connus à Genève et à Vevey. A côté de ces voies terrestres, utilisées avant tout par l'administration, l'armée et les hommes d'affaires, comme ce marchand d'esclaves helvète, dont le nom figure sur un *ex voto* du Grand-Saint-Bernard, les voies fluviales et lacustres jouent un rôle essentiel pour le transport à bon marché des marchandises pondéreuses ou fragiles. Dans le réseau navigable de la Gaule, dont les anciens relevaient déjà le caractère exceptionnel, le Rhône constitue un axe majeur entre le Midi et le nord de l'Europe. A partir de la Méditerranée, il est navigable jusqu'à Seyssel; en amont, la «perte du Rhône» à Bellegarde, oblige à emprunter la voie de terre jusqu'à Genève, où la batellerie reprend ses droits jusqu'à Lausanne-Vidy, point de rupture de charge; un nouveau portage est nécessaire jusqu'à Yverdon, d'où les marchandises, par le lac de Neuchâtel, l'Aar et le Rhin, peuvent être acheminées aisément jusqu'à la Mer du Nord et la Bretagne.

L'occupation des rives du lac

Sur les rives du Léman, dont le niveau se situe à la cote 374-374,6 m, se sont développées de nombreuses agglomérations: Genève (*Genua* ou *Genava*), pont sur le Rhône et port sur le Léman, *vicus* d'origine gauloise, dépendant de la cité allobroge de Vienne; Nyon (*Colonia Iulia Equestris*), colonie fondée par Jules César, centre urbain créé par le pouvoir, véritable vitrine de Rome propre à conduire les esprits vers de nouveaux modes de vie, qui dispose de la parure monumentale et du personnel nécessaire à la gestion de la *res publica*; Lausanne-Vidy (*Lousonna*), centre artisanal et commercial important, point de rupture de charge entre les bassins rhodanien et rhénan, *vicus* relevant de l'autorité d'Avenches, capitale des Helvètes; Vevey (*Viviscus*), où les fouilles récentes ont mis au jour, pour la première fois, un quartier de l'agglomération antique; Villeneuve (*Pennelocus*), au nom d'origine gauloise, où l'on a retrouvé quelques vestiges d'époque romaine, point de rupture de charge pour les marchandises acheminées en direction du Valais et de sa capitale (Martigny - *Forum Claudii Vallensium*); Thonon, dont le nom antique est incertain, agglomération à vocation commerciale et artisanale, centre routier du Chablais, relais à égale distance entre Genève et la frontière des Nantuates, les habitants du Bas-Valais.

Sur le territoire environnant, où l'on observe un net recul de la forêt et l'apparition du noyer et du châtaignier, de nombreuses villas, au centre d'une exploitation agricole, transposent à la campagne le confort urbain, tout en trahissant de nouvelles formes de mise en valeur des terres. Citons, parmi d'autres, celles de Commugny, de Pully, de Ripaille, de Nernier, de Corsier ou de la Grange.

Les ports

Dans l'antiquité, toutes les agglomérations mentionnées devaient posséder un port, dont un toponyme conserve parfois le souvenir, comme *Puers*, à Thonon, dans le quartier de Rive, où quelques vestiges ont pu être observés (BROISE, 1974, p. 76 et découvertes inédites). Mais à ce jour, seules les installations portuaires de Genève et de Lausanne-Vidy ont été partiellement reconnues par l'archéologie. A Genève, l'établissement du port protohistorique, observé dans les Rues-Basses, semble bien correspondre à l'intégration des Allobroges dans la Narbonnaise en 118 av. J.-C. Les pieux et piquets de chêne mis au jour ont fourni des dates dendrochronologiques comprises entre 123 et 105 av. J.-C. La présence de plusieurs crânes marqués de traumatismes ayant entraîné la mort, peut conduire, avec prudence, à l'hypothèse d'un rituel de sacrifice comparable aux observations faites récemment en Gaule. Le port lui-même comprend un aménagement de la rive, avec piquets, fascines et planchéiage, permettant le déchargement des marchandises, un grand ponton, constitué de milliers de piquets sur lesquels des planches étaient fixées à l'aide d'un tenon, et une série de palissades érigées comme protection contre les vagues. Dans le port, se dresse une grande statue de chêne, de plus de 3 m de hauteur, découverte au siècle dernier et datée des années 80 av. J.-C., représentant une divinité tutélaire dont l'identité exacte nous échappe (Fig. 6). Cette première

installation protohistorique subit, avant l'an 47 de notre ère, un remaniement total. Sur plus de 200 m, une puissante digue constituée de gros blocs erratiques, de pieux de chêne et de poutres horizontales va servir, pendant deux siècles, de quai et de protection contre les vagues. Dans le lac, estacades et passerelles permettent au bateaux d'accoster et de décharger les marchandises. Un grand bâtiment et des aires de stockage, accessibles du large par un chenal marqué par deux rangées de pieux, complètent des installations partiellement reconnues (Fig. 2). Au Bas-Empire, le port, isolé par une enceinte secondaire, connaît de nouveaux réaménagements; plusieurs blocs de remplois, provenant du forum de Nyon, sont utilisés à cette fin (BONNET, 1989).

Le port de Lausanne-Vidy devait s'étendre sur plusieurs centaines de mètres le long du rivage où s'étirait l'agglomération antique (Fig. 3). A proximité du forum, il s'agit probablement d'installations de caractère privé, avec mur de quai et perré en maçonnerie, incliné vers le lac, où les bateaux à fond plat peuvent être tirés pour faciliter les opérations de chargement ou de déchargement des marchandises. Plus à l'ouest, à proximité d'un grand entrepôt, une série de pieux de chênes sont interprétés comme les éléments de pontons et d'estacades. Toute la rive est stabilisée par des enrochements, parfois fondés sur des pilotis de chêne, mis en place, sur la foi des analyses dendrochronologiques, à partir de 73 ap. J.-C. (PAUNIER, 1983; PICHARD SARDET, 1993).

Les installations portuaires lémaniques connues restent modestes, voire rudimentaires, en regard des grands ports de la Méditerranée, tel celui d'Ostie, entièrement aménagé à l'intérieur des terres et relié à la mer par un chenal.

Les embarcations

Si l'on en croit les sources littéraires, épigraphiques ou iconographiques, les types d'embarcations en Gaule sont nombreux. L'existence d'une corporation d'*utricularii* conduit à l'hypothèse de l'utilisation d'outrés comme flotteurs pour traverser les rivières ou comme flotteurs de radeaux. Les pirogues monoxyles, creusées dans une seule pièce de bois, sont attestées de la préhistoire à l'aube du XX^e s. Comme le rapporte César à propos des Helvètes rassemblés à Genève en 58 av. J.-C., elles pouvaient être «liées ensemble». La plupart des embarcations gallo-romaines sont des pirogues monoxyles scindées en deux dans le sens de la longueur et élargies à l'aide de planches intercalaires et de pièces transversales assurant la cohésion du tout. On peut encore rappeler l'existence de bateaux de cuir, constitués d'une quille et d'une membrane en bois et d'une coque en osier tressé, garnie d'une peau ou encore la *ratis*, train de bois flotté ou sorte de radeau, largement représenté en Gaule; Tite-Live rapporte que lors de la deuxième guerre punique, Hannibal fit traverser le Rhône à ses éléphants à l'aide de deux grands radeaux. Sous l'Empire, on connaît à Genève une corporation de *ratiarii superiores*, exerçant son activité sur le Rhône. Mosaïques, comme celle d'Althiburus en Tunisie, bas-reliefs, comme celui de Cabrière d'Aigues, illustrant une barque chargée de tonneaux et d'amphores à fond plat, halée sur la Durance (Fig. 4), modèles réduits de

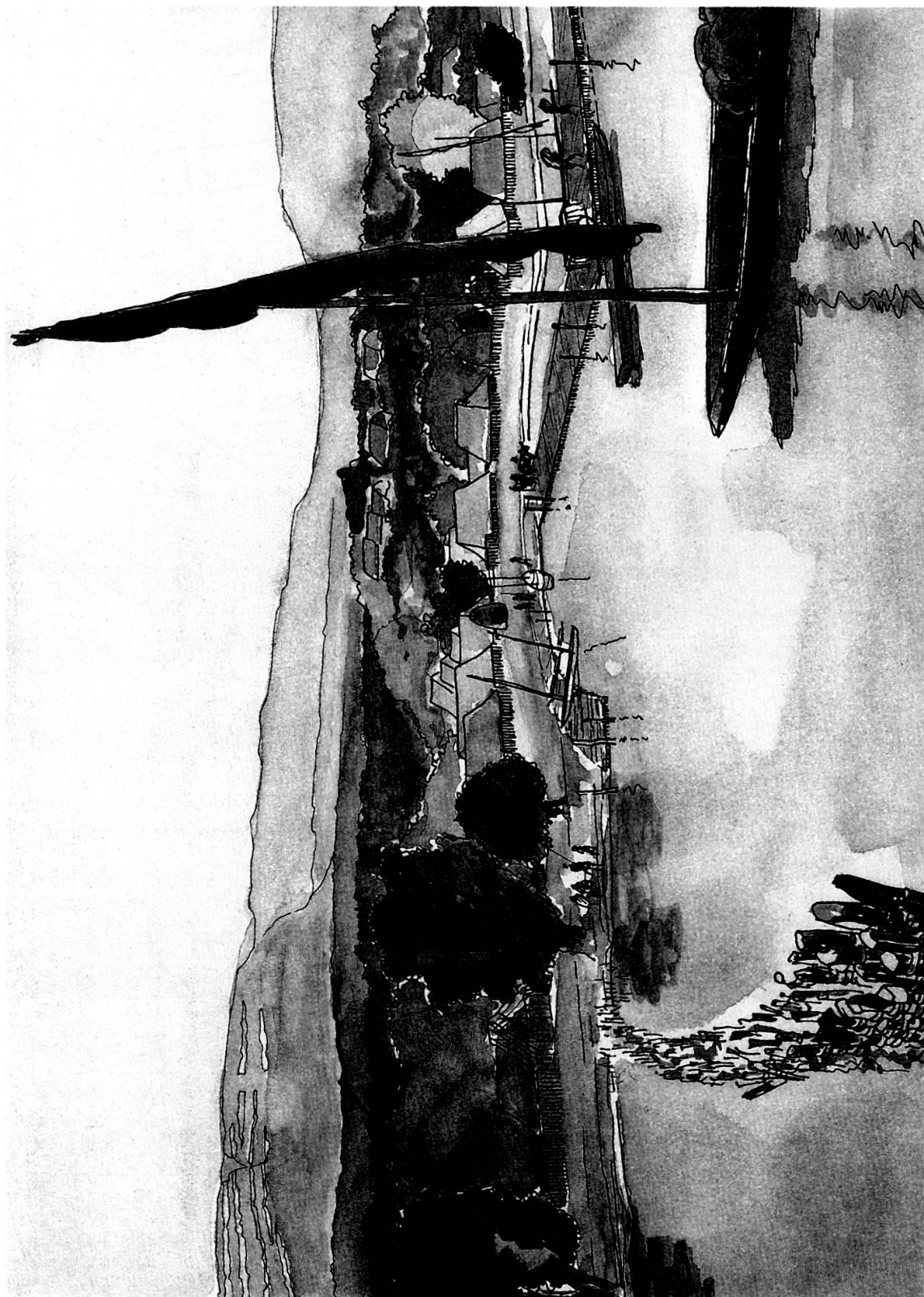


FIG. 2.
Reconstitution du port de Genève vers 120 av. J.-C. (Bonnet, 1989, fig. 6, p. 5).

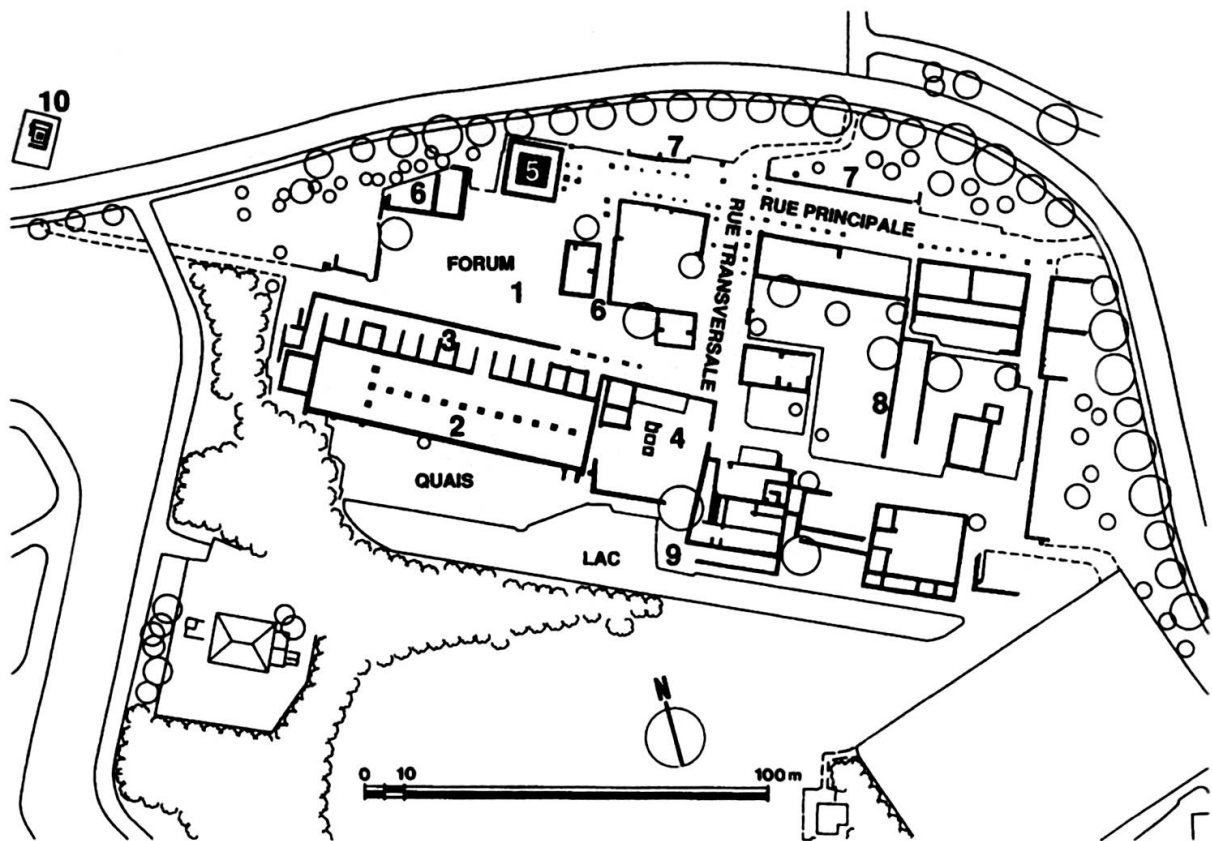


FIG. 3.

Plan général de la Promenade archéologique de Lausanne-Vidy. 1. Forum; 2. Basilique judiciaire; 3. Boutiques; 4. Sanctuaire avec trois oratoires; 9. Perré de halage (Pichard Sardet, 1993, fig. 47, p. 67).

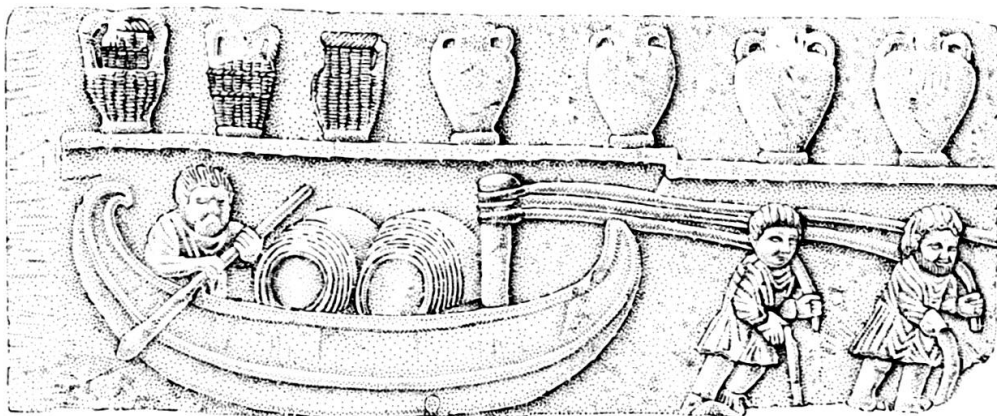


FIG. 4.

Bas-relief illustrant le halage d'une embarcation chargée de tonneaux. 1er s. ap. J.-C. Musée Calvet, Avignon. (Terrier, 1997, p. 14).

bateaux, barques votives ou graffiti, tel celui qui a été découvert récemment dans le cryptoportique du forum de Nyon, apportent, à des titres divers, des informations précieuses sur les types d'embarcations, les modes de propulsion (rame, halage, voile, perche ou simplement le courant) ou encore sur la nature et le mode des chargements (ISARRA, 1993).

A ce jour, l'absence de découverte d'embarcations gallo-romaines dans le Léman oblige à recourir aux exemplaires mis au jour à Lyon ou, dans le lac de Neuchâtel, à Bevaix et à Yverdon. Le chaland de Bevaix, localisé en 1970 par 2 m de fond et daté de 182 ap. J.-C., mesure 19,40 m de longueur pour une largeur de près de 3 m et une hauteur de bordé d'environ 0,8 m. Il est composé de deux bouchains, taillés en forme de demi-pirogues dans des troncs de chêne, constituant une partie du fond et du bord de l'embarcation, entre lesquels sont disposées, asymétriquement, des planches de 4 cm d'épaisseur; 22 paires de membrures fixées par des clous, dont l'une, à l'avant, comportait une mortaise pour le logement d'un mât, assurent la rigidité de l'ensemble; en raison de la longueur du chaland, chaque bouchain est fait de deux éléments assemblés. Le calfatage est constitué de mousse recouvrant une cordelette en fibres de graminées, protégée par une latte de saule, elle-même fixée par de petits clous à large tête. Le bateau, dirigé par une rame-gouvernail de 10 m de longueur, pèse 3,5 tonnes et la charge utile est estimée entre 7 et 10 tonnes (ARNOLD, 1992, t. 1).

Le chaland d'Yverdon, découvert en 1971 et daté par la dendrochronologie de 110 à 115 ap. J.-C., fortement endommagé par des travaux de construction moderne, devait atteindre, à l'origine, une longueur d'une vingtaine de mètres. Comme à Bevaix, il s'agit de deux demi-pirogues monoxyles, d'un assemblage de planches de chêne juxtaposées, constituant le fond, et de membrures massives. Le calfatage est fait, là aussi, d'une cordelette recouverte de mousse, elle-même surmontée de fines lattes clouées. Quant à la barque d'Yverdon, découverte en 1984, elle remonte à la fin du IV^e s. de notre ère; d'une longueur de 10 m, elle présente les mêmes caractéristiques que les exemplaires déjà décrits; elle comporte des bancs pour les rameurs et un mât pour l'usage d'une voile (Fig. 5). Au cours du temps, elle connaîtra d'importantes réparations: de nouvelles planches remplaceront partiellement les demi-pirogues originelles et les flancs seront consolidés par des bandes métalliques (ARNOLD, 1992, t. 2). Le type de ces embarcations, attesté de Lyon jusqu'aux Pays-Bas, relève d'une tradition celtique qui ne doit rien à la technologie romaine; il restera en usage jusqu'aux premières années du XX^e s. La vieille barque appelée *naue*, non pontée, avec membrures saillantes, mât unique et voile carrée, qui a sillonné le Léman jusqu'au XVIII^e s., en est l'héritière directe. Il faudra attendre le XIX^e s. pour qu'apparaisse la grande barque du Léman, dérivée des galères de la Méditerranée, avec sa coque à membrure, surmontée d'un pont, et des voiles latines, destinée avant tout aux transports des matériaux de construction.

Les marchandises

A défaut de cargaisons, qui n'ont guère laissé de traces, comme les matériaux de construction (pierre, sable, bois, tuiles) ou les productions agricoles (viande, fromage,

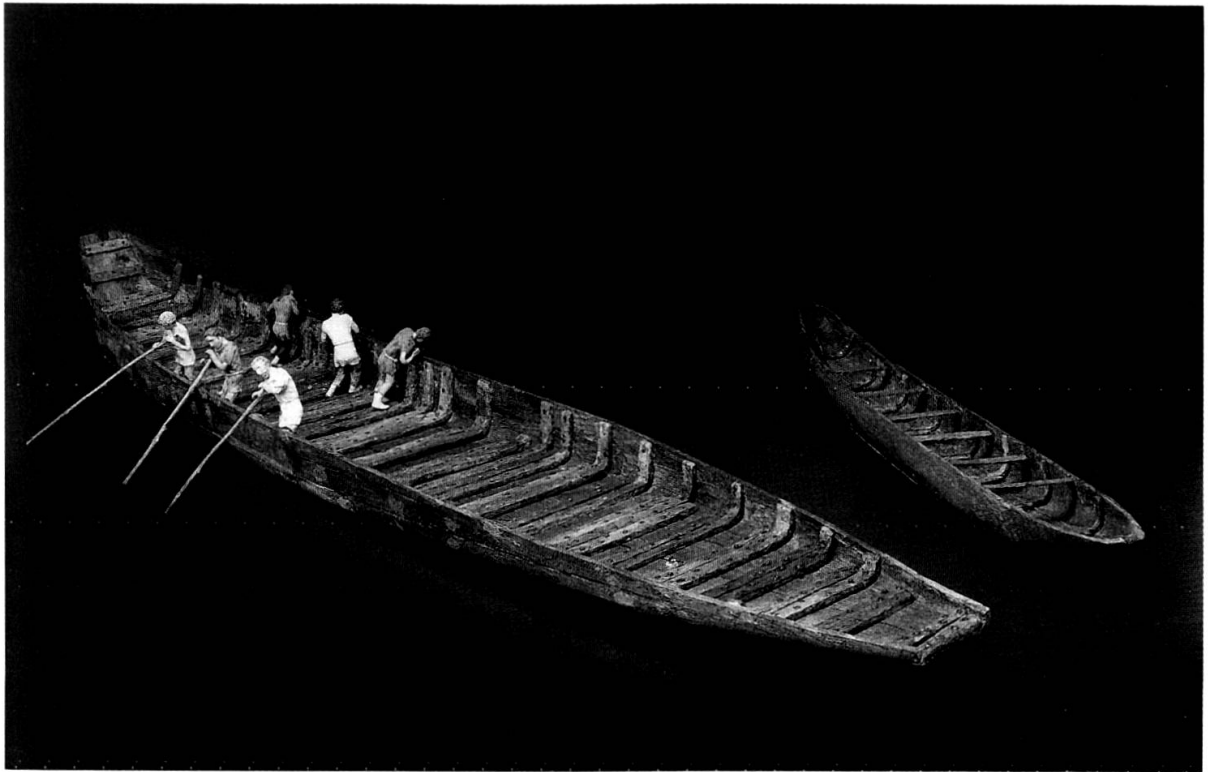


FIG. 5.

Maquettes du chaland et de la barque d'Yverdon-les-Bains. (MCAH, Lausanne; photo Y. André, Boudry).

peaux, laine, céréales), les textes, l'iconographie ou la découverte d'emballages et d'objets importés peuvent fournir de précieux renseignements. À côté de l'outre, des sacs ou des ballots enserrés par des cordages, les principaux emballages sont le tonneau, d'origine gauloise, utilisé pour le transport du vin, voire d'autres denrées, et l'amphore, d'origine méditerranéenne, trouvée en nombre dans les ports et sur les sites riverains du Léman. La forme de ces conteneurs, les estampilles et les inscriptions peintes (*tituli picti*), sans compter l'analyse physico-chimique de la composition des pâtes, permettent de déterminer aujourd'hui, dans la plupart des cas, leur contenu, et leur origine. Il en va de même pour une grande part de la vaisselle importée. On peut estimer ainsi que plus de la moitié de la céramique consommée à Genève pendant près de 6 siècles, du 1^{er} s. av. J.-C. au V^e s. de notre ère, a été importée. Dès l'époque laténienne (ou gauloise), du vin provient d'Italie, en même temps que la vaisselle à vernis noir dite campanienne. À l'époque augustéenne, la céramique à vernis rouge (terre sigillée), fabriquée en Italie centrale, fait son apparition. Au cours du règne de Tibère, la Gaule exporte massivement ses céramiques et son vin, tandis que les productions espagnoles de vin, d'huile et de sauces de poissons commencent à envahir le marché pour plusieurs siècles. Au Bas-Empire, la prospérité de l'Afrique s'affirme par des exportations de vin et d'huile, mais aussi par une importante production de céramique. Toutes ces marchandises parviennent jusqu'au bassin lémanique par les voies maritimes et le couloir rhodanien, qui déter-

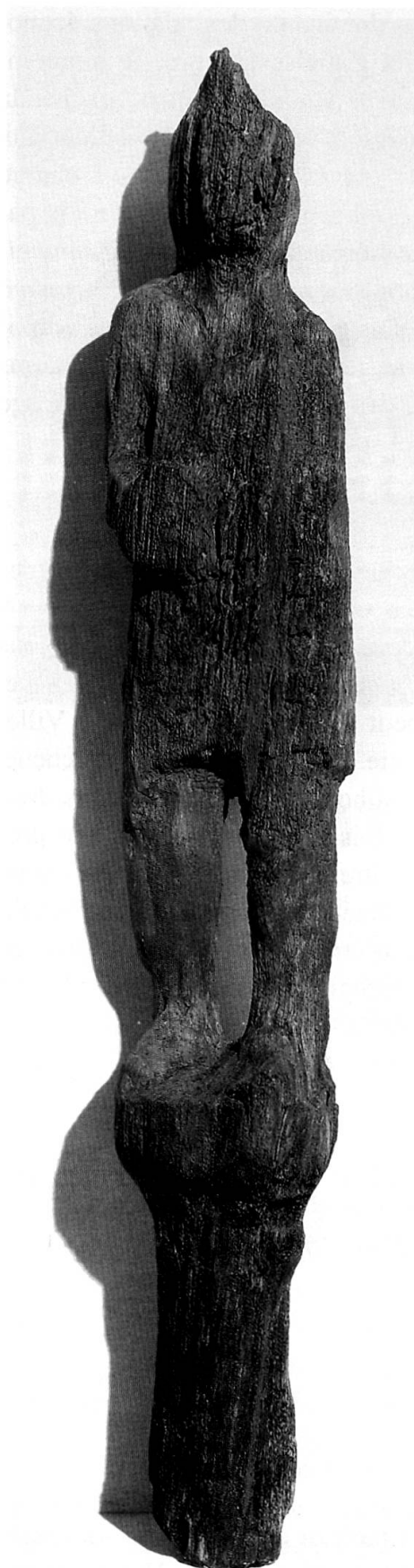
minera, pendant de longs siècles encore, l'orientation dominante des relations économiques. Productions italiques, espagnoles, africaines et gauloises, comme le montrent sans ambiguïté les cartes de répartition, ont emprunté le Rhône, avant de gagner la Germanie et la Bretagne par l'Aar et le Rhin. De puissantes corporations veillent aux transports des marchandises: confiées sur mer aux *navicularii*, prises en charge probablement jusqu'à Lyon par les *ratiarii superiores*, elles poursuivent leur route par le Léman jusqu'à Lausanne-Vidy, où les nautes du lac Léman (*nautae Lacus Lemanni*) ont leur siège; à partir d'Yverdon, probablement, ce sont les *nautae Aruranci Aramici*, les nautes de l'Aar et de l'Aramus, qui prennent le relais (PAUNIER, 1981). Ces corporations de bateliers, nombreuses et puissantes en Gaule, réunissaient moins des marins ou des techniciens du transport fluvial et lacustre que des armateurs prenant en charge des opérations commerciales avec l'aide d'un personnel spécialisé (ISARRA, 1993).

Le culte des eaux

La batellerie mettait les hommes en contact avec le monde sacré des lacs et des cours d'eau, le plus souvent divinisés, tels la Seine, la Saône, la Meuse ou le Rhin. A l'entrée des ports, une divinité tutélaire protégeait commerçants et voyageurs. Nous avons déjà mentionné la statue de bois dominant le port protohistorique de Genève, vêtue d'une tunique courte à capuchon (Fig. 6); on peut ajouter la découverte à Villeneuve, à l'embouchure du Rhône, d'une seconde effigie, également en bois de chêne, haute actuellement de 1,25 m, qui laisse deviner une silhouette humaine, le bras droit replié sur la poitrine; trois monnaies, un quinaire gaulois et deux oboles, l'une provenant de Marseille, avaient été glissées, sans doute à titre d'offrande, dans une cavité naturelle du bois, sur le côté droit de la statue, à la hauteur du bras. Comme l'exemplaire de Genève, l'effigie de Villeneuve illustre peut-être une divinité indigène en rapport avec le Léman ou le Rhône. D'autres pratiques religieuses peuvent être mises en rapport avec les eaux. A Genève, le dieu Silvain est le protecteur des *ratiarii*, les conducteurs de radeaux, comme à Avenches, en compagnie de Neptune, il est la divinité titulaire d'un constructeur de bateaux, Aprilis, esclave de Camillus; à Lausanne-Vidy, trois oratoires, alignés dans un péribole adjacent à la basilique judiciaire du forum, sont consacrés à Neptune et à Hercule, divinités souvent associées en Gaule au culte des eaux. L'une des deux dédicaces à Neptune est offerte par les *nautae Lausannenses*, les bateliers de Lausanne, l'autre par le Gaulois *Nontrius Vanatactus* (Fig. 7). Nul doute que sous le nom romain se cache un génie des eaux indigène ou un dieu du lac, attesté également à Genève sur un autel trouvé dans le lit du Rhône, dédié à *Deo Neptuno* par un soldat de la XXII^e légion, chef du poste de police du lac de l'époque. Neptune est également présent à Vevey sous la forme d'une statuette de bronze (PAUNIER, 1992).

Du Moyen Age aux temps modernes

Si le Léman offre, pendant la paix romaine, un tableau animé, on ne sait pratiquement rien, faute de témoignages, de la situation au haut Moyen Age. Nul doute que



la plupart des marchandises pondéreuses ont continué à emprunter la voie lacustre: matériaux de construction, bois de feu, blé et vin. A partir de l'an mil, les échanges se sont développés pour atteindre, dès le XIV^e s. une échelle continentale. Comme dans l'antiquité, la voie d'eau est restée, de loin, la plus avantageuse. L'élite des marchands européens l'utilisent pour acheminer leurs produits de luxe vers les foires de la cité épiscopale de Genève, comme les producteurs de fromage bernois et fribourgeois pour ravitailler les armées françaises. Le sel du Languedoc remonte le Rhône jusqu'à Seyssel pour être acheminé par voie de terre, comme à l'époque gallo-romaine, jusqu'à Genève, et, par le lac, vers les villes riveraines et le Valais (BERGIER, 1976). Jusqu'à l'avènement du tourisme, le Léman a constitué, au cœur de l'Europe, un carrefour où ont circulé des marchandises, mais aussi des hommes et des modes de pensée. Trait d'union entre ses riverains, ouverture sur le monde, il a constitué, dès l'antiquité, malgré les frontières politiques et non sans quelques drames, à rapprocher les hommes et à développer cet esprit de solidarité et de tolérance qui fait si cruellement défaut au monde contemporain.

FIG. 6.

Statue de bois, divinité tutélaire du port de Genève, vers 80 av. J.-C. (Photo MAH, Genève, N° Inv. 4261).



FIG. 7.

Dédicace à Neptune, dieu du lac, par *Titus Nontrius Vanatactus*, citoyen romain d'origine helvète. (Photo Bonnard Yersin, Vevey).

RÉSUMÉ

Le lac de Genève, au croisement des grands axes de communication européens, a connu, dès l'époque romaine un intense trafic. Les ports, protégés par une divinité tutélaire, accueillaient des embarcations à fond plat, de tradition indigène, dont le lac de Neuchâtel a livré trois exemplaires. Les marchandises, venues de la Méditerranée par la voie rhodanienne, pouvaient gagner, après rupture de charge, le Rhin et la Mer du Nord. De puissantes corporations de commerçants prenaient en charge les marchandises. Le lac divinisé apparaît sous le nom de Neptune. Jusqu'au XIX^e siècle, le Léman a constitué un trait d'union entre les riverains et une ouverture sur le continent.

Mots-clés: Commerce, ports, navigation, religion.

BIBLIOGRAPHIE

- ARNOLD, B. 1992. Batellerie gallo-romaine sur le lac de Neuchâtel, *Archéologie neuchâteloise*, vol. 12 et 13, Neuchâtel.
- BERGIER, J.-F. 1976. Le Léman et les hommes, pp. 191-224. In: AMBERGER, G. et al. *Le Léman, un lac à découvrir*, Fribourg.

- BONNET, CH., G. ZOLLER, PH. BROILLET, M.-A. HALDIMANN, CH.-A. BAUD, CH. KRAMAR, CH. SIMON, C. OLIVE & Y. BILLAUD. 1989. Les premiers ports de Genève, *Archéologie suisse* 12: 2-24.
- BROISE, P. 1974. *Genève et son territoire dans l'Antiquité*, *Latomus* 129, Bruxelles.
- HOWALD, E. & MEYER, E. 1940. *Die römische Schweiz*, Zurich.
- ISARRA DE, F. 1993. *Hommes et fleuves en Gaule romaine*, Paris.
- PAUNIER, D. 1981. *La céramique gallo-romaine de Genève, De La Tène finale au Royaume burgonde*. Mém. et Doc. de la Société d'histoire et d'archéologie de Genève, série in 4°, t. IX, Genève, Paris.
- PAUNIER, D. 1983. La présence de Rome, pp. 42-80. In: Biaudet J.-Ch. (dir.), *Histoire de Lausanne*, Toulouse, Lausanne.
- PAUNIER, D. 1992. Eaux thermales et culte des eaux en Suisse à l'époque gallo-romaine, pp. 385-401. In: CHEVALLIER, R. *Les eaux thermales et le culte des eaux en Gaule et dans les provinces voisines, Caesarodunum*, t. XXVI, Tours-Turin.
- PICHARD SARDET, N., S. BERTI & C. MAY CASTELLA. 1993. *Lousonna, la ville gallo-romaine et le musée*. Guides archéologiques de la Suisse, 27, Lausanne.
- TERRIER, F. 1997. *Les embarcations gallo-romaines d'Yverdon-les-Bains*, Musée d'Yverdon-les-Bains.