

ET TRAJAN TRAVERSA LE DANUBE

<https://www.doi.org/10.17234/9789533790367.28>

Mihai Popescu
CNRS – UMR 8210-ANHIMA
2, rue Vivienne
FR – 75002 Paris
mihai.popescu@cnrs.fr

Vladimir P. Petrović
Institut des Études Balkaniques de
l'Académie Serbe des Sciences et des Arts
35, rue Knez Mihailova
RS – 11000 Belgrade
vladimir.arheolog@gmail.com

Notre dossier traite de la mise en place des infrastructures nécessaires à la préparation des campagnes de Trajan en Dacie, à la traversée de la frontière, enfin à la sécurisation de la ligne du Danube inférieur. Il s'agit, donc, de présenter une histoire des travaux routiers, notamment la fin du chantier des Portes de Fer et la connexion avec le reste de la voie danubienne, doublée par les ports de la flotte de Mésie. Pour ce qui est du passage du fleuve, et la première campagne, nous allons évoquer, en particulier, le rôle des têtes de pont, des grands camps en terre qui permettent la concentration des troupes, des ponts et des premières voies au nord du Danube. Enfin, la période entre les deux campagnes, la chute du royaume dace et le début de la province, voit la mise en place d'un réseau de camps, parfois bâtis en pierre, reliés par des voies au pont de Pontes – Drobeta.

Key words: *Trajan, Dacie, Mésie, Danube, armée, routes, ponts*

Lorsque le 25 mars 101, l'empereur Trajan quitta Rome (*CIL* VI, 2074 = *ILS* 5035 = *IDRE* I, 4), ses armées de Pannonie et des Mésies préparaient l'assaut contre les Daces qui se montrent des voisins encombrants et remuants depuis l'époque républicaine. Des opérations militaires ponctuelles, parfois suivies de déplacements de population, ou des guerres sont menées. Les résultats demeurent mitigés. Une conclusion s'impose aux principaux stratèges de l'Empire: il faut en finir avec les Daces. Les conditions de paix humiliantes concédées par Domitien ne sont pas du goût de Trajan qui jure de terrasser le royaume client dace. La décision de l'anéantir est prise très tôt et ne tient pas à un

hasard du calendrier; la preuve en est une longue préparation et un plan préétabli, qui s'appuie sur l'utilisation durant les campagnes des troupes transférées de Pannonie au nord et à l'ouest de la Dacie, des celles de Mésie supérieure dans le reste des futures Dacies supérieure et Porolissensis et des celles de Mésie inférieure sur le territoire de la future Dacie inférieure, en Olténie, Munténie et le sud de la Moldavie (Petolescu 2014: 142).

L'heure est grave si l'Empire est prêt à abandonner une frontière naturelle, clairement tracée par le Danube, pour une plus souple, difficile à cerner sur le terrain, avec des fortins conçus comme des avant-postes en vue d'une expansion future. Perlé

de fortifications linéaires de plus en plus denses¹ reliées par des routes militaires, aptes à marquer symboliquement et physiquement la séparation entre le romanité et le monde barbare, le *limes* que Trajan s'apprête à repousser vers le nord permettait le contrôle aisé du mouvement des populations vers et depuis l'Empire, du commerce, et la surveillance de la rive septentrionale (Barbero 2011: 10–11).

Trajan prépare le conflit en évitant les écueils des campagnes menées sous Domitien. Parmi les mesures prises, hormis la mobilisation et la concentration massive de troupes sur le front principal, le re-

tour d'expérience des troupes engagées auparavant, la collecte d'informations sur ses adversaires grâce à un service de renseignement et d'espionnage, l'entraînement et la coordination des forces militaires terrestres et fluviales, l'empereur s'attache à un vaste programme de construction (Šašel 1973: 80). En premier lieu, il s'agit de consolider les camps censés accueillir des troupes², puis d'agrandir les ports, de reconstruire la voie dans les gorges des Portes de Fer³ doublée par des canaux de navigation pour contourner les cataractes⁴. Ce chantier prioritaire est supposé accélérer la finalisation des travaux engagés dans le Djerdap depuis Tibère⁵ et

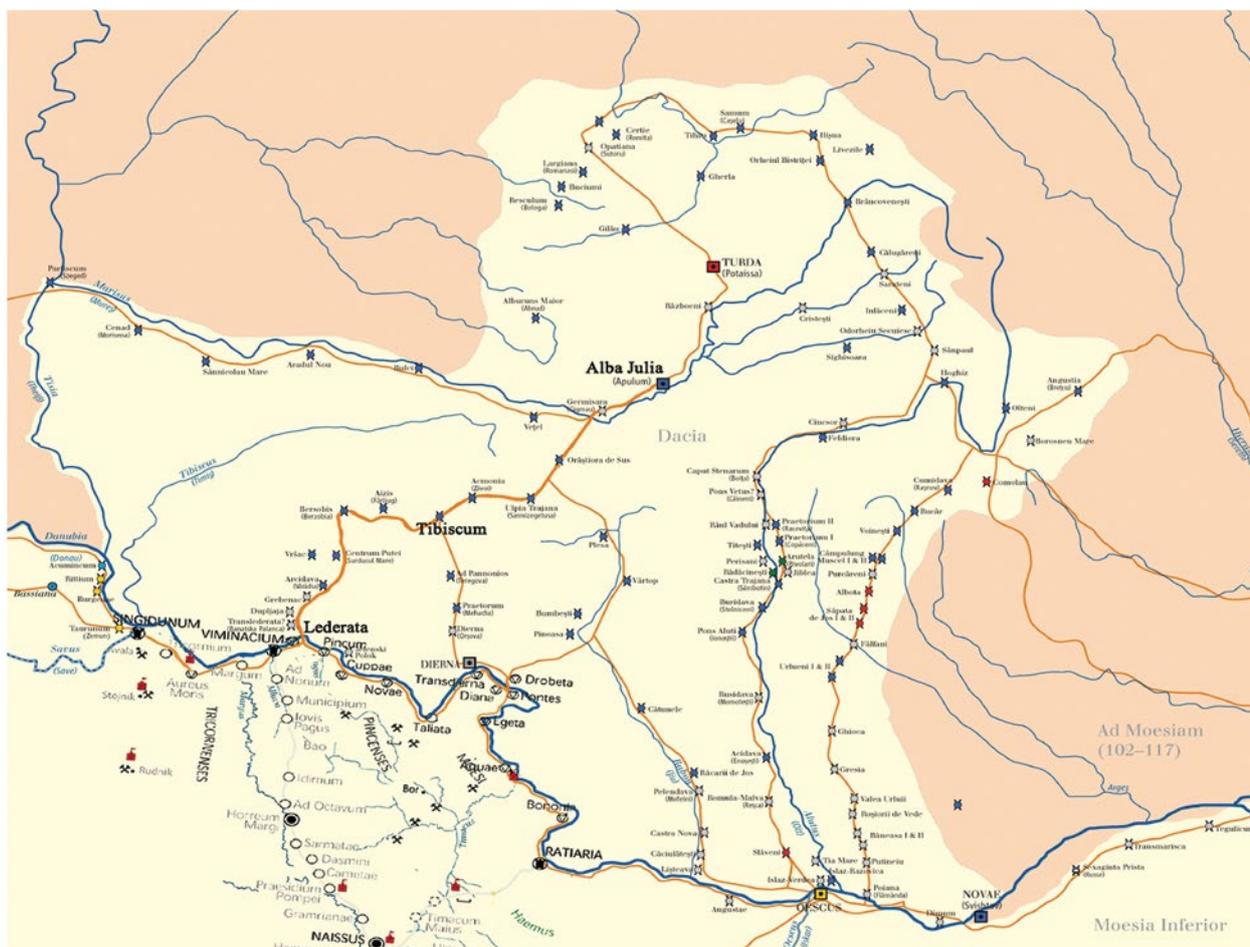


Figure 1. Carte de la Dacie (V. Petrović).

- ¹ Petrović & Vasić 1996: 18–19, des camps légionnaires et auxiliaires, des petites fortifications, des tours de guet et de signalisation, des centres de logistique.
- ² Voir, par exemple, l'inscription *CIL III, 1642* du camp d'*Aquae* (Prahovo), datée de 99 p. C., ou les résultats des fouilles dans les fortifications de *Taliata* (Donji Milanovac), *Boljetin, Gospodjin Vir* ou *Čezava* dans les Portes de Fer.
- ³ Voir la *Tabula Traiana: CIL III, 1699 = 8267 = ILS 5863 = AE 1973, 474*; Petrović 1986a: 41–52; Petrović 2018a: 387–396.
- ⁴ Voir l'inscription de Karataš datée en 101 (*ILJug II, 468 = AE 1973, 475*) concernant le canal de Sip dont des traces ont été identifiées sur le terrain ; un second canal a, peut-être, fonctionné à Karataš même.
- ⁵ Sous Tibère commence la mise en place du premier système défensif unique, qui s'appuie sur les premières routes creusées dans les Portes de Fer, avec la participation des légions *III Scythica* et *V Macedonica* (*CIL III, 1698 = 13813b = ILJug I, 57 = 60 = IMS I, 162 = AE 1910, 176* à *Gospodjin Vir*, du 33–34 p. C.). Claude continue et améliore la construction de routes (*ILJug I, 56 = AE 1944, 70*) et densifie l'implantation des camps. Au gré des guerres de Domitien les routes sont restaurées (*CIL III, 13813c = ILJug I, 58 = AE 1896, 17 = 1944, 71a* et *CIL III, 13813a = 13813d = ILS 9373 = ILJug I, 55 = AE 1896, 18 = 71b*), des camps en pierre sont érigés, la Mésie est séparée en deux provinces et la Mésie supérieure reçoit deux légions la *IV Flavia* et la *VII Claudia* tout comme la Mésie inférieure, la *legio V Macedonica* à Oescus puis à Troesmis et la *Italica* à Novae, puis sous Trajan, la *XI Claudia* arrive à Oescus et est redéployée à Durostorum.

qui permettent la connexion définitive de la route du *limes*, le long de la rive droite du Danube entre les deux Mésies. La fin du chantier terrestre a permis une plus grande fluidité de circulation des unités et engage un déploiement et une densification accrue, tout le long du règne de Trajan, des troupes et des camps vers les bouches du fleuve. Peut-être que dans le cadre de cette amélioration des conditions de transport doit-on envisager le dédoublement des routes, qui s'éloignent du fil de l'eau, en raccourcissant les distances, notamment dans les secteurs *Viminacium – Pincum* (Kostolac – Veliko Gradište) et *Taliata–Egeta* (Donji Milanovac – Brza Palanka), laissant au nord les sites de *Lederata* (Ram) d'un côté, puis *Transdierna* (Tekija), *Diana* (Karataš) et *Pontes* (Kostol), de l'autre; justement les endroits où le gros de l'armée romaine a franchi le Danube (Petrović 2011: 404–414). Par ailleurs, de cette colonne vertébrale routière vont se détacher par la suite toutes les routes sud-nord, vers la Dacie.

Cependant, il ne faut pas se tromper, l'axe principal de communication demeure le fleuve et le premier rideau défensif et logistique sont les flottes des légions, celles de Pannonie dont le siège se trouvait à *Taurunum* (Zemun) et de Mésie avec principal port d'attache *Noviodunum* (Isaccea). La modernisation de l'infrastructure du *limes* va de paire avec la construction des ports, par exemple à *Aquae*⁶ ou *Egeta*⁷ ou entre les deux expéditions à *Capidava* (Opriş 2006: 240), avec l'amélioration du chemin de halage, la régulation du débit du fleuve et le contournement des chutes dans le secteur Sip-Karataš⁸. Le fleuve devient ainsi entièrement navigable et les flottes militaires peuvent s'en saisir car il paraît impossible de croire qu'aucune d'entre elles n'apparaillait dans le secteur danubien de la Mésie supérieure, de *Singidunum* (Belgrade) à *Ratiaria* (Arčar). Les scènes XXXIII–XXXV et XLVI–XLVII de la colonne Trajane⁹, censées représenter la riposte de l'empereur à la contre-attaque barbare au sud du Danube de 101-102, le montrent en train de voyager sur le fleuve depuis son quartier général situé en Mésie supérieure vers la Mésie inférieure.

Lors des conflits entre les Romains et les populations situées au nord de la frontière bas-danu-

bienne, le franchissement du fleuve était l'un des premiers problèmes à résoudre. Pour des attaques éclairs, suivies de rapines contre la Mésie, les Daces utilisent des événements climatiques exceptionnels, profitant des ponts de glace qui peuvent se former de la fin décembre à février; le passage à la nage accompagnés des montures, comme on peut le voir dans la scène XXXII de la colonne¹⁰, ou des moyens légers comme les barques ou les outres. Cette méthode peut être envisagée pour des formations mobiles, relativement peu importantes, qui ne s'encombrent pas d'intendance et qui vivent sur le territoire qu'ils sont en train d'attaquer avant de se retirer. En revanche, les campagnes de l'armée romaine nécessitent des aménagements et des infrastructures plus importants qui permettent de transborder des troupes beaucoup plus conséquentes, même si le passage grâce aux barques est également utilisé. La colonne de Trajan relate de manière didactique les deux campagnes menées par l'empereur contre les Daces en 101–102 et 105–106, même si le déroulement chronologique n'est pas respecté, sous la forme d'une centaine de scènes répétitives, très variées, parmi lesquelles trois indiquent le passage du fleuve par l'empereur.

Les scènes III–V, sont censées illustrer la traversée d'avril 101. Près d'un rivage abrupt et d'une ville riche en monuments, le dieu du fleuve, coiffé de plantes aquatiques regarde l'avancée puis la traversée de l'armée romaine sur deux ponts de bateaux ancrés à des pylônes fixés dans le lit du fleuve. Les scènes suggèrent que, simultanément, au moins deux colonnes de marche ont franchi le fleuve. Une première, commandée par Trajan lui-même traverse depuis *Lederata*, tandis qu'une seconde se trouve en aval, à hauteur de *Dierna* (Orşova) ou de *Drobeta*. Une troisième a été envisagée avec l'ouverture d'un second front depuis la Mésie inférieure dans le secteur *Oescus – Novae* (Gigen – Svishtov), voire en amont à *Singidunum*.

Les scènes XLVIII–XLIX, suivent l'attaque de l'hiver 101-102 des Daces contre la Mésie inférieure, que l'empereur a réussi à contenir et à repousser. De nouveau, la traversée à lieu sur un pont de bateaux à hauteur d'*Oescus – Sucidava* (Gigen – Corabia)¹¹ ou de *Novae*, avec Trajan aux commandes tandis

⁶ Pour le port d'*Aquae* près de village de Kusjak, voir Petrović 1991: 295–298 ; Petrović 2018b: 386–393.

⁷ Pour *Egeta*, voir Petrović 1984: 153–166 ; Petrović 1986b: 369–377.

⁸ Pour le canal romain de navigation près de Sip voir, *ILJug* II, 468 = *AE* 1973, 475: *Imp(erator) Caesar divi Nervae f(ilius) | Nerva Traianus Aug(ustus) Germ(anicus) | pont(ifex) max(imus) trib(unicia) pot(estate) V p(ater) p(atriciae) co(n)s(ul) IIII | ob periculum cataractarum | derivato flumine tutam Da|nuvi navigationem fecit* ; Petrović 1972: 31–40; Petrović 2018a: 387–396.

⁹ Pour la présentation des scènes, nous avons suivi Cichorius 1896–1900.

¹⁰ Aujourd'hui encore chez certains paysans de Dobroudja.

¹¹ Pour les débats concernant les traces des deux ponts d'*Oescus-Sucidava*, voir Madzharov 2009: 148–149.

qu'une autre colonne traverse le fleuve au même moment.

Pour les soldats employés dans ces tâches de génie, il s'agissait de trouver un endroit propice où le débit de l'eau n'était pas trop fort et les rives faciles à aménager: une pente moins escarpée et facilement excavable afin de permettre la construction de l'arrivée et de la sortie du pont¹², sans oublier l'importance des bancs de sable ou des îles comme celle disparue de Sapaja en face *Lederata*, sur lesquels prendre appui. Des calculs sont nécessaires afin de jeter le pont de manière perpendiculaire sur le cours d'eau. Des embarcations sont construites, d'où le besoin de forêts ou de flottes, puis, en amont du point de fixation qui servira d'entrée sur le pont, sont assemblés de modules flottants composés grâce à des cordages qui les maintiennent solidaires. Les amarres situées en amont sont coupées et la structure décrit, grâce à la force du courant corrigée par l'intervention des navires pilotés par des marins, un arc de cercle de 90° qui permet de la fixer sur la rive opposée, à la tête de sortie du pont. Pour stabiliser ce type de pont, on serre les cordages entre les modules, on ancre les bateaux et on bloque la possible dérive de toute la structure avec des troncs d'arbre enfouis dans le lit du fleuve, en aval et en amont. L'avantage d'une construction rapide lors de l'étiage d'été était tempéré par un inconvénient majeur: elle ne pouvait résister à la saison des hautes eaux et du dégel de la fin de l'hiver (voir Popescu 2012: 315).

Le pont de *Pontes – Drobeta* est le dernier d'une série de ponts érigés sur le fleuve à la fin du règne de Domitien et au début de celui de Trajan¹³, lors des campagnes menées contre les Daces (Tudor 1971: 17–52). Sa construction en dur a été précédée par celle, éphémère, d'un pont de bateaux. La scène XCIX de la colonne de Trajan décrit le sacrifice inaugural de l'empereur devant un pont à cinq piles de pierre; le reste de la structure est en bois, ouvrant par un arc à gauche, enjambant le Danube et reliant deux fortifications, *Pontes* et *Drobeta*. La construction du pont a frappé l'imaginaire des contemporains et pas seulement. Des sesterces de l'année 104 sont frappés à l'avant de l'image d'un pont qui enjambe un cours d'eau sur lequel navigue un bateau (*RIC*, II, p. 284, n° 569, pl. X/188). Il s'agit de la seule représentation d'un monument provincial dans le monnayage de Trajan et la monnaie offre un *terminus ante quem*; le pont était déjà fini en 104 et l'empereur aurait sacrifié quelques mois plus tard, à l'été 105.

Les principaux points de passage de l'armée romaine lors des campagnes de Trajan contre les Daces se trouvent dans des gués. Au milieu de ceux-ci se trouvait un réseau d'îles et de bancs de sable. La pente y est douce et la profondeur moyenne de l'eau ne dépassait pas les 4 m près de la rive sud et 8 m près de la rive nord pour ce qui est de l'ouvrage de *Pontes – Drobeta*¹⁴. Il faut également prendre en compte l'escarpement et l'instabilité de la pente. Par ailleurs, la rive nord n'étant pas aménagée, le débouché du pont devait être nécessairement près de la confluence d'une des rivières avec le Danube, le Caraș pour *Translederata*, la Topolnița pour *Drobeta* et l'Olt pour *Sucidava*, des endroits exposés, offrant la possibilité des vallées pénétrantes. Des camps peuvent y être bâtis sur un promontoire et en amont de la confluence pour ce qui est de *Drobeta* et *Sucidava*, loin du risque d'inondation. Ces deux derniers sites accueillent également des camps de grande taille comme à Schela Cladovei, à 2 km en amont du pont, qui s'étale sur presque 37,5 ha (Tudor 1971: 141); celui de *Sucidava* conserve les traces d'au moins une cohorte et d'une vexillation légionnaire (Bondoc 2006: 43–45). Ces têtes de pont permettaient l'accueil, la concentration puis la distribution des troupes, ainsi que le campement provisoire pour ceux qui avaient œuvré à l'édification du complexe stratégique.

Si on suit le chemin emprunté par les colonnes romaines en Dacie, le stationnement des troupes dans des camps en terre, puis leur éventuel abandon, on observe que la place des trois ponts qui enjambent le Danube dans la stratégie militaire des campagnes et ultérieurement dans l'architecture routière des Dacies devient essentielle.

Sur ces ponts, en présence, réelle ou magnifiée par la colonne, de l'empereur, passent donc les principales forces romaines qui, comme le montre la frise historiée, n'arrêtent pas dans leur progression d'ériger des camps et de dresser des passages sur les rivières.

De *Lederata* on passe par Banatska Palanka puis on remonte jusqu'à *Tibiscum* (Jupa) (Fodorean 2006: 227–232). C'est le chemin le plus court pour atteindre le cœur du pouvoir dace et c'est bien celui choisi par Trajan lui-même lors de la première campagne. Dans ses écrits, il note son passage de *Berzobis* (Berzovia) à *Aizis*. La voie routière en train d'être aménagée relie huit camps en terre qui, pour la plupart seront abandonnés au plus tard au début du règne d'Hadrien. Notons parmi eux le grand camp de la *legio IV Flavia Felix* de *Berzobis*.

¹² Dion Cassius, LXXI, 3, 1^a, souligne l'importance de ces structures mobiles durant les campagnes et explique comment on les construit.

¹³ Dion Cassius, LXVIII, 13, nous offre une série de données concernant le pont franchissant le Danube.

¹⁴ Voir les profils fournis par Tudor 1971: 112–113.

Depuis *Drobeta* s'ouvrent plusieurs routes dont celle en direction nord-est qui passe par-dessus les collines sous-carpatiques dans la dépression Târgu-Jiu et de là, à travers les montagnes, ouvrant la voie vers l'intérieur de l'arc des Carpates (Fodorean 2006: 235–237). Ainsi, de *Drobeta*, la colonne militaire a pu remonter par Cătune, Pinoasa, Porceni et le col Vâlcan vers la Transylvanie. Notons le complexe de Bumbești: une première fortification en terre de 3,5 ha, à Porceni, verrouillait l'accès depuis le col de Vâlcan, tandis qu'une seconde, à Vârtoș, sur la rive gauche de la rivière Jiu contrôlait la sortie des gorges. Par la suite, les deux seront abandonnées au profit d'un troisième camp, celui de Bumbești (Petolescu 2007a: 39–40).

Enfin, depuis *Sucidava*, on remonte la vallée de la rivière Olt jusqu'à Stolniceni – *Buridava*, par Slaveni et Enoșești – *Acidava* (Fodorean 2006: 296–306). Cette fois-ci, les camps ont continué à fonctionner comme partie du *limes alutanus*. En revanche, tous ces camps ont accueilli dans un premier temps des détachements légionnaires de Mésie inférieure. Signalons, par exemple, la présence de tuiles estampillées communes des légions *I Italica* et *V Macedonica* ainsi que des estampilles des *pedites singulares* du gouverneur de la Mésie inférieure (Petolescu 2007b: 41).

Des détachements des mêmes légions accompagnés de ceux de la *XI Claudia* participent à la construction des camps situés encore plus à l'est en Munténie, à Voinești et Rucăr, sur le trajet du futur *limes tran-*

salutanus, puis dans la vallée de la rivière Prahova, à Târgșor, Mălăiești et Drajna (Petolescu 2007b: 41–42). Rien ne garantit, en revanche, que ces détachements soient passés par *Oescus – Sucidava* et non par *Novae* ou *Durostorum* (Siliștră).

Comme on peut le voir, durant les campagnes, les troupes ont pu se projeter, gagner du terrain, prendre en étau le royaume dace en lui interdisant l'accès au sud des Carpates le long des rivières (Petolescu 1986: 510–514).

La chute du royaume dace et la création des Dacies romaines impliquent un certain déclassement pour une partie du *limes*, des Portes de Fer à *Drobeta*, par le transfert des troupes vers le nord et l'abandon des fortifications. En revanche, cela a un effet positif pour les échanges et la circulation, comme le montre le développement de *Drobeta*. Le Danube demeure l'axe principal de circulation et reçoit sur sa rive gauche une route, de niveau local, qui crée un chemin alternatif à la grande voie terrestre qui longe le fleuve sur sa rive droite.

Trajan n'aurait pas pu traverser le fleuve et gagner sans mettre au profit les infrastructures héritées et nouvellement créées, puis le génie militaire et les renseignements. Par ailleurs, les sites choisis pour établir les ponts ont servi de nœuds du réseau d'infrastructure, aujourd'hui on parlerait de centres multimodaux, et de bases pour l'armature routière de la future province.

ABRÉVIATIONS

| | |
|--------------|---|
| <i>AE</i> | <i>L'Année épigraphique</i> , Paris, 1888–. |
| <i>CIL</i> | <i>Corpus Inscriptionum Latinarum</i> , Berlin, 1863–. |
| <i>IDRE</i> | C. C. Petolescu, <i>Inscriptions de la Dacie romaine. Inscriptions externes concernant l'histoire de la Dacie (I^{er} - III^e siècles)</i> , Bucarest, 1996–2000. |
| <i>ILJug</i> | A. et J. Šašel, <i>Inscriptiones Latinae quae in Jugoslavia repertae et editae sunt</i> , Ljubljana, 1963–1986. |
| <i>ILS</i> | H. Dessau, <i>Inscriptiones Latinae Selectae</i> , Berlin, 1892–1916 (rééd. 1954–1955; 1962). |
| <i>IMS</i> | <i>Inscriptions de la Mésie supérieure</i> , Belgrade, 1976–. |
| <i>RIC</i> | <i>Roman Imperial Coinage</i> , London, 1923–. |

BIBLIOGRAPHIE

- Barbero 2011 A. Barbero, *Barbares. Immigrés, réfugiés et déportés dans l'Empire romain*, Paris, 2011.
- Bondoc 2006 D. Bondoc, "Northern Danubian bridge-heads from Oltenia, from the first War of the emperor Traian against the Dacians", in: D. Benea (éd.), *Daci și Romani. 1900 de ani de la integrarea Daciei în Imperiul Roman (Timișoara, 24–26 martie 2006). Simpozionul internațional* (Bibliotheca Historica et Archaeologica Universitatis Timisiensis, 7), Timișoara, 2006, 43–49.

- Cichorius 1896–1900 C. Cichorius, *Die Reliefs der Traianssäule*, Berlin, 1896-1900.
- Fodorean 2006 F. Fodorean, *Drumurile din Dacia romană* (Publicațiile Institutului de studii clasice 7), Cluj-Napoca, 2006.
- Madzharov 2009 M. Madzharov, *Roman Roads in Bulgaria. Contribution to the Development of Roman Roads System in the Provinces of Moesia and Thrace*, Veliko Tarnovo, 2009.
- Opriș 2006 I. C. Opriș, “Fortificarea limesului dobrogean de la Dunărea de Jos în preajma războaielor daco-romane”, in: E. S. Teodor & O. Țentea (éds.), *Dacia Augusti Provincia, crearea provinciei. Actele simpozionului desfășurat la 13–14 octombrie 2006 la Muzeul Național de Istorie a României*, București, Târgoviște, 2006, 237–248.
- Petolescu 1986 C. C. Petolescu, “Les camps de la zone sous-carpatique de la Dacie”, in: C. Unz (ed.), *Studien zu den Militärgrenzen Roms III. Vorträge des 13. Internationalen Limeskongresses Aalen 1983*, Stuttgart, 1986, 510–514.
- Petolescu 2007a C. C. Petolescu, “Castrele de pământ din nord-vestul Olteniei”, in: *Contribuții la istoria Daciei romane*, I, București, 2007, 31–40.
- Petolescu 2007b C. C. Petolescu, “Contribuția militară a provinciei Moesia Inferior la cucerirea Daciei”, in: *Contribuții la istoria Daciei romane*, I, București, 2007, 40–46.
- Petolescu 2014 C. C. Petolescu, *Dacia: un mileniu de istorie²*, București, 2014.
- Petrović 1972 P. Petrović, “Nova Trajanova tabla u Djerdapu (Nouvelle table de Trajan dans le Djerdap)”, *Starinar XXI*, 1970, 31–40.
- Petrović 1984 P. Petrović, “Brza Palanka – Egeta”, *Djerdapske sveske (Cahiers des Portes de Fer) II*, Belgrade, 1984, 153–166.
- Petrović 1986a P. Petrović, “Rimski put u Djerdapu (La voie romaine dans les Portes de Fer)”, *Starinar XXXVII*, 1986, 41–52.
- Petrović 1986b P. Petrović, “Brza Palanka – Egeta”, *Djerdapske sveske (Cahiers des Portes de Fer) III*, Belgrade, 1986, 369–377.
- Petrović 1991 P. Petrović, “Ein Donauhafen von Trajan bei dem Kastell Aquae (Moesia Superior)”, in: V. Maxfield & M.J. Dobson (eds.), *Roman Frontier Studies, Proceedings of the XVth International Congress of Roman Frontier Studies*, Exeter, 1991, 295–298.
- Petrović 2011 V. P. Petrović, “Les voies de communication en Mésie supérieure”, in: H. Antoniadis-Bibicou, M. Aymard & André Guillou (eds.), *L’homme et son environnement dans le Sud-est européen, Actes du X^e Congrès de l’Association internationale du Sud-Est européen (AIESEE), Paris, 24-26 septembre 2009*, Paris, 2011, 404–414.
- Petrović 2018a V. P. Petrović, “Les travaux des Romains aux Portes de Fer”, in: A. Bouet & C. Petit-Aupert (éds.), *Bibere, ridere, gaudere, studere, hoc est vivere - Hommages à Francis Tassaux*, Bordeaux, 2018, 387–396.
- Petrović 2018b V. P. Petrović, “The Aquae Station on the Roman Danube Limes Road in Upper Moesia”, *Open Archaeology* 4, Warsaw, 2018, 386–393.
- Petrović & Vasić 1996 P. Petrović & M. Vasić, “The Roman Frontier in Upper Moesia: Archeological Investigations in the Iron Gate Area – Main Results”, in: P. Petrović (ed.), *Roman Limes on the Middle and Lower Danube*, Belgrade, 1996, 15–27.
- Popescu 2012 M. Popescu, “Drobeta: à l’ombre du pont”, in: C. Wolff (éd.), *Le métier de soldat dans le monde romain. Actes du cinquième congrès de Lyon organisé les 23–25 septembre 2010 par l’Université Jean Moulin Lyon 3*, Paris, 2012, 311–325.
- Šašel 1973 J. Šašel, “Trajan’s Canal at the Iron Gate”, *Journal of Roman Studies* 63, 1973, 80–85.
- Tudor 1971 D. Tudor, *Podurile romane de la Dunărea de Jos*, București, 1971.