Fiche Frontière italo-slovène (Trieste)

Arianna Locatelli

(août 2025)

1. Contexte général : Trieste et la frontière italo-slovène

Trieste, chef-lieu de la région autonome à statut spécial Fruli-Venezia Giulia[1], est une ville d'environ 200 000 habitants située sur une étroite bande de terre entre la mer Adriatique et la Slovénie, à quelques kilomètres de la frontière. Cette localisation géographique en fait un contexte urbain particulier, dont l'identité a été historiquement façonnée par la proximité et les échanges avec la frontière[2].

Bien que souvent connue aujourd'hui comme un nœud de la route des Balkans, Trieste a été traversée par différents mouvements migratoires au cours du XXe siècle. À la fin de la Seconde Guerre mondiale, la ville a été un lieu de passage pour environ 300 000 Italiens en exode d'Istrie et de Dalmatie. Si beaucoup ont poursuivi leur route vers d'autres villes italiennes, une partie importante des réfugié·e·s est restée près de la frontière italo-slovène, accueillie dans des camps de réfugié·e·s dans la ville, ou redistribuée dans divers villages du Carso[3].

Entre 1992 et 1995, à la suite du conflit en ex-Yougoslavie, environ 80 000 réfugié·e·s se sont installé·e·s en Italie et Trieste a accueilli en particulier des personnes d'origine serbe et croate, grâce à des réseaux préexistants sur le territoire.

Plus récemment, depuis le « long été migratoire » de 2015, la ville a repris son rôle de point de passage pour les demandeur·euse·s d'asile en provenance d'Asie, en particulier d'Afghanistan et du Kurdistan irakien [4]—, consolidant ainsi, au cours de la dernière décennie, son rôle de carrefour de la route des Balkans : une voie terrestre qui, à travers les Balkans et des routes similaires, mène principalement vers les pays d'Europe centrale.

« [...] la ville julienne, tout comme Lampedusa, est devenue la principale alternative terrestre à l'entrée en Europe par la route des Balkans, point de transit fondamental et passage obligé pour tous ceux qui tentent de rejoindre l'Europe du Nord via l'Italie »[5].

1.1 Brève présentation de la route des Balkans

On fait souvent référence à Trieste comme étant la « fin » de la route des Balkans, mais parler de la route des Balkans au singulier pourrait être trompeur.

En effet, cette route migratoire terrestre se caractérise par une multiplicité d'itinéraires qui traversent les territoires de l'ex-Yougoslavie pour rejoindre l'Union européenne, franchissant de nombreuses frontières, sur lesquelles se produisent une série de violations de la part des différentes

---

[1] Une région à statut spécial est une région dotée d'un niveau d'autonomie plus large que les régions à statut ordinaire, établi par un statut spécial approuvé par une loi constitutionnelle. En Italie, les régions à statut spécial sont les deux îles, la Sardaigne et la Sicile, ainsi que les régions frontalières avec d'autres États : la Valle d'Aosta, le Trentino Alto Adige et, justement, le Friuli Venezia Giulia.

[2] Altin, R., *Displaced memories in the Trieste border area: a neverending historical entanglement*, 2023, Routledge, Taylor and Francis Group, pp. 1-20.

[3] Idem, p. 6.

[4] Umek, D., Minca, C., *Spazi informali e interstizi urbani lungo la Rotta Balcanica: Trieste* endgame, 2024, rivista geografica italiana, pp. 1-18.

[5] Umek, D., 2020, *Geografie informali lungo la "rotta balcanica": campi, rotte e confini nell'europa sud orientale*, in S. Zilli, G. Modaffari (a cura di), Confin(at)i/Bound(aries), Società di Studi Geografici. Memorie geografiche NS 18, 2020, pp. 873-876 pp. 875

polices des frontières et des agents de Frontex[6], l'Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes. Les États impliqués dans les routes migratoires sont nombreux et la carte géographique permet de constater la nature différente des frontières balkaniques : certaines sont des frontières internes à l'UE, d'autres entre des États membres et non membres de l'UE, d'autres encore entre des États européens mais ne faisant pas partie de l'Union européenne, jusqu'à la frontière avec la Turquie. Il en résulte que les différents États assument des rôles distincts dans le contexte migratoire, étant classés comme États de transit, de destination finale ou comme États « tampon ».

Au fil des ans, la route des Balkans a connu de nombreux changements, tant au niveau des itinéraires que du nombre de personnes qui l'ont empruntée. La route a été reconfigurée à plusieurs reprises, et ces changements ont eu lieu en réponse à la militarisation croissante des frontières européennes et à l'augmentation des refoulements aux différentes frontières[7] : par exemple, si la Croatie renforce les contrôles et les refoulements violents, les flux migratoires trouvent d'autres voies par lesquelles s'écouler, voies qui, selon toute vraisemblance, se militariseront à mesure que leur nombre augmentera. Pendant des années, la frontière entre la Bosnie-Herzégovine et la Croatie a été particulièrement dangereuse : la Croatie, qui se présente depuis 2018 comme la « gardienne de l'Europe »[8], s'est rendue coupable de refoulements sur le territoire bosnien avec des chasses à l'homme dans les jungles croates inaccessibles. Les interceptions avaient déjà largement lieu sur le territoire croate, obligeant les migrant·e·s à marcher pendant des jours et des nuits, caché·e·s, avec pour seul bagage un sac à dos, dans des territoires inhospitaliers. De nombreux refoulements ont également eu lieu à la frontière avec la Slovénie, souvent « en cascade »[9], les personnes étant d'abord remises à la police croate puis renvoyées en territoire bosnien, une pratique dont nous parlerons brièvement.

1.2 Trieste, ville de transit et refugee hub

Bien qu'elle soit souvent considérée comme la « fin » de la route des Balkans, la ville de Trieste représente plutôt la fin du *game*, nom donné par les personnes en migration à la tentative de franchissement des frontières balkaniques. Elle apparaît sur la route comme un point de rupture[10] dans les parcours migratoires, nœud terminal d'une série de ramifications des routes balkaniques, mais dans la plupart des cas, lieu de départ vers d'autres destinations.

« Afghan Park à Belgrade et Piazza della Libertà à Trieste représentent en effet le cœur de leurs hubs de réfugiés respectifs, étant utilisés comme points d'arrivée pour ceux qui arrivent par la route, comme point de départ pour ceux qui continuent, mais aussi comme lieu de rencontre avec

---

[6] Pour approfondir : « Frontex, une agence européenne hors de contrôle », Note Migreurop #3 - 3e édition, décembre 2021 https://migreurop.org/article3075.html?lang_article=fr&lang_nav=it

[7] Ces refoulements ont lieu de manière systématique sur l'ensemble des frontières balkaniques et au-delà. Perpétrés avec une violence inouïe et dans une violation constante des droits humains, de nombreuses associations tentent de recueillir des témoignages afin de dénoncer cette réalité. Pour lire certains de ces témoignages,consulter le site *Border Violence Monitoring Network*, https://borderviolence.eu/ ainsi que *Bloody Borders* , https://bloodyborders.org/

[8] Bergesio N. e Bialasiewicz L., 2023, The entangled geographies of responsibility: Contested policy narratives of migration governance along Balkan Route, «Society and Space», 41(I), pp. 33-55.

[9] Tazzioli M., 2023, Border Abolitionism. Migrants' conteinment and the genealogies of struggles and rescue, Manchester University Press, p. 63.

[10] Umek, D., Minca, C., *Spazi informali e interstizi urbani lungo la Rotta Balcanica: Trieste* endgame, 2024, rivista geografica italiana, pp. 1-18.

d'autres migrants où socialiser et interagir de différentes manières avec les économies informelles qui caractérisent les zones environnantes ».

À Trieste, les temps, les espaces et les fonctions migratoires se superposent. Pour certains, la ville est un point de transit bref – où attendre, par exemple, le premier train pour Milan – tandis que pour d'autres, elle assume la fonction de *refugee hub* : lieu de repos, de réorganisation et d'accès à des réseaux de soutien après le passage des frontières violentes des Balkans. Cette multiplicité de fonctions se reflète également dans la pluralité des lieux d'accueil : les dispositifs institutionnels coexistent avec des refuges spontanés et informels nés de l'occupation des bâtiments du port[11]. Cette pluralité est le résultat de la convergence entre les politiques d'accueil, le soutien offert aux migrant·e·s et les formes d'appropriation, d'autonomie et de résistance mises en œuvre par les personnes exilé·e·s elles-mêmes[12].

Trieste apparaît comme un cas unique dans le panorama national et européen : ville de taille moyenne, façonnée par sa relation avec la frontière et en même temps point névralgique de la route des Balkans. En tant que *refugee hub* des réfugiés, elle s'est construite grâce à sa fonction de lieu d'arrivée et de départ, favorisée par la disponibilité d'espaces informels de socialisation. La Piazza della Libertà joue notamment un rôle crucial : stratégiquement située à proximité des gares ferroviaire et routière, et à proximité des occupations portuaires, elle est devenue un espace urbain négocié entre le réseau associatif — qui y offre assistance, orientation juridique et médiation culturelle — et l'agence des personnes exilé·e·s, dont la présence est désormais structurée et enracinée dans le tissu urbain[13]. Le réseau d'espaces qui s'est développé au fil des ans autour de la place représente le prolongement de la frontière voisine : les personnes arrivent à pied directement depuis la frontière, conscientes du soutien qu'elles y trouveront ; *Khandawala* (maison brisée en pachto) offre un hébergement à celles et ceux qui, pour diverses raisons, restent en dehors du circuit institutionnel d'accueil ; les dortoirs d'urgence se trouvent autour de la place, tout comme le centre de jour, surnommé *Chaikhana*, la salle de thé.

Ainsi, dans la ville, se rencontrent – et parfois s'affrontent – des acteurs et actrices impliqué·e·s de différentes manières dans la réalité migratoire et d'accueil à Trieste, donnant vie à une réalité extrêmement plurielle.

Comme le fait remarquer Roberta Altin, anthropologue et professeure à l'université de Trieste, la stratification doit être comprise comme une « sédimentation des différences » plutôt que comme leur simple effacement ou multiplication[14]. Au fil des décennies, différents mouvements migratoires ont laissé des traces matérielles et relationnelles qui ont façonné la ville et les pratiques, les espaces et les politiques locales ; cette stratification historique contribue à façonner le système d'accueil actuel de la ville.

---

[11] À la suite de l'évacuation du Silos, le 21 juin 2024, une structure adjacente à la gare ferroviaire occupée pendant des années par des personnes en transit et par des demandeur·se·s d'asile, les entrepôts abandonnés du vieux port, situés à quelques centaines de mètres du Silos, de la gare et de la Piazza della Libertà, ont été occupés. Il s'agit d'un lieu fermé auquel il est difficile d'accéder, et l'on estime qu'environ 150 personnes y vivent actuellement.

[12] Umek, D., Minca, C., *Spazi informali e interstizi urbani lungo la Rotta Balcanica: Trieste* endgame, 2024, rivista geografica italiana, pp. 1-18.

[13] Idem, p. 15.

[14] Altin, R., *Displaced memories in the Trieste border area: a neverending historical entanglement*, 2023, Routledge, Taylor and Francis Group, pp. 1-20.

À l'heure actuelle, la coexistence de multiples situations migratoires — migrant·e·s de passage de courte durée, demandeur·euse·s d'asile en attente d'entrée dans les procédures formelles, personnes exilé·e·s engagées dans des procédures d'identification, réfugié·e·s stabilisé·e·s — créent une hétérochronie migratoire que nécessite des réponses et un soutien différenciés de la part des réseaux de solidarité et des institutions.

Pour comprendre la complexité de la situation, Altin nous aide à nouveau : *« comme alternative à la dichotomie migration forcée/migration économique, il est essentiel de prendre en compte la mobilité et l'immobilité des migrants alors qu'ils négocient leur propre capacité d'action dans des contextes spécifiques »*[15].

2. La suspension de l'accord Schengen en octobre 2023

2.1 réintroduction de contrôles massifs aux frontières

Comme déjà mentionné, Trieste est une ville qui entretient une relation dialogique avec la frontière. Autour de la ville se trouvent une série de passages frontaliers, autoroutiers, routiers et secondaires, praticables à pied (en particulier sur le plateau karstique), qui ont été utilisés au fil du temps par les personnes en exil pour franchir la frontière[16]. Bien que l'Italie et la Slovénie fassent toutes deux partie de l'espace Schengen, espace européen de libre circulation, depuis plus d'un an et demi, l'application de la « libre circulation » est suspendue et des contrôles massifs ont été réintroduits à la frontière[17].

Le code frontières Schengen de 2016 régit les conditions dans lesquelles les États membres peuvent réintroduire temporairement des contrôles aux frontières intérieures[18]. Les règles prévoient trois motifs distincts pour autoriser la suspension, d'une durée maximale de deux ans ; au fil du temps, la réglementation a été mise à jour, incluant par exemple depuis 2013 les contrôles en cas de « circonstances exceptionnelles »[19]. Le fonctionnement de l'espace Schengen, et en particulier le recours aux suspensions, place au centre des analyses politiques et géographiques le rôle des frontières nationales en tant que mécanismes d'inclusion et d'exclusion sélective, de coopération et de contrôle[20], lieux éloquents pour comprendre les différentes gouvernances nationales et de l'Union européenne. La constitution de la libre circulation interne est en effet liée à la question de la sécurité, en particulier en ce qui concerne le contrôle de la mobilité des étranger·e·s, qui a fait l'objet d'un processus de sécurisation qui l'a placée au centre des agendas politiques européens[21].

---

[15] Degli Uberti, S., Altin, R., 2024, *Historical Layers of Refugee Reception in Border Areas of Italy: Crossroads of Transit and Temporalities of (Im)mobility*, Spinger, pp. 1133-1152.
[16] Altin, R., *Displaced memories in the Trieste border area: a neverending historical entanglement*, 2023, Routledge, Taylor and Francis Group, pp. 1-20.
[17] Governo Italiano: Presidenza del Consiglio dei Ministri: https://www.governo.it/it/articolo/reintroduzione-dei-controlli-delle-frontiere-interne-terrestri-con-la-slovenia-nota-di
[18] EurLex: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A32016R0399&utm_source=chatgpt.com
[19] Gülzau, F., 2023, *A "New Normal" for the Schengen Area. When, Where and Why Member States Reintroduce Temporary Border Controls?*, Journal of Borderlands Studies, 38:5, 785-803, p. 788.
[20] Coletti R., 2024, *Verso una nuova governance transfrontaliera nell'Unione Europea? Il caso del confine Italia-Francia*, «Rivista geografica italiana», CXXXI(1), pp. 91-111.
[21] Ciabarri L., 2020, *L'imbroglio mediterraneo,* Milano, Raffaello Cortina Editore. Ciabarri, 2020, p. 57)

Dans une note du ministère de l'Intérieur, le 18 octobre 2023, le ministre Matteo Piantedosi a annoncé une suspension temporaire de l'accord Schengen pour une période de 10 jours (du 21 octobre au 31 octobre 2023), renouvelable. Aujourd'hui, un an et dix mois plus tard, la suspension est toujours en vigueur. Les raisons de cette suspension sont également justifiées à la lumière de la décision pratiquement concomitante de la Slovénie de réintroduire les contrôles à la frontière avec la Croatie :

« Tout aussi importantes sont les motivations invoquées par les autorités de Ljubljana pour justifier leur décision, selon lesquelles les conflits en cours en Ukraine et au Moyen-Orient, les attentats terroristes très récents dans certains États membres, ainsi que l'activisme croissant des réseaux criminels transnationaux opérant dans les Balkans occidentaux augmentent le risque non seulement de synergies entre le crime organisé et le terrorisme, mais aussi d'infiltration terroriste dans les flux migratoires illégaux via la route des Balkans, rendant indispensable et urgente la réintroduction des contrôles aux frontières avec la Croatie et la Hongrie »[22].

Telles sont les justifications qui ont conduit à la réintroduction de contrôles massifs à 57 points de passage entre les provinces de Trieste, Gorizia et Udine.

Cependant, la crainte d'attentats ne semble pas être la seule raison de cette suspension : cette mesure s'inscrit en effet dans le cadre d'un dispositif visant à contrer — ou du moins à contenir — les mouvements migratoires le long de la route des Balkans. La décision du gouvernement italien s'inscrit parfaitement dans le cadre des politiques migratoires nationales et européennes de plus en plus exclusives et discriminatoires. Le territoire européen se referme de plus en plus sur lui-même, externalisant[23] ses frontières extérieures et militarisant ses frontières intérieures, un phénomène dont la frontière italo-slovène n'est pas exempte. En effet, ces suspensions, bien que désormais systématiques, n'ont jamais conduit à la diminution des mouvements migratoires, mais ont exacerbé, et continuent d'exacerber, le caractère sélectif des frontières à travers un « mécanisme explicite de sélection de ceux qui tentent de les franchir »[24].

2.2 « Réadmissions informelles » et refoulements

Ces dernières années, la frontière italo-slovène a fait l'objet de critiques pour ses pratiques de refoulement, y compris en cascade », vers la Slovénie et au-delà jusqu'en Bosnie-Herzégovine[25]. Bien qu'elles aient longtemps été justifiées par un accord bilatéral entre l'Italie et la Slovénie (1996[26]) et saluées au niveau politique, notamment par la ministre de l'Intérieur Lamorgese, ces opérations se sont révélées incompatibles avec les principes constitutionnels et les normes du droit

---

[22] Ministero degli Interni, 24 ottobre 2023: https://www.governo.it/it/articolo/reintroduzione-dei-controlli-delle-frontiere-interne-terrestri-con-la-slovenia-nota-di

[23] Pour approfondir : https://migreurop.org/article3194.html?lang_article=it&lang_nav=it

[24] Mezzadra S., 2013, *Moltiplicazione dei confini e pratiche di mobilità*, «Riviste Web», 2, pp. 413 432, in Mezzadra S., 2015, The proliferation of borders and the right to escape (a cura di) Jansen, Y. e Celikates R. e de Bloois J. *The irregularization of Migration in Contemporary Europe. Detention, Deportation, Drowning*, Londra-New York, Rowman & Littlefield, pp. 121-135.

[25] a riammissione informale dall'Italia alla Slovenia sulla base dell'Accordo bilaterale Italia - Slovenia e le riammissioni a catena verso la Slovenia e la Croazia

[26] Asgi, *La riammissione informale dall'Italia alla Slovenia sulla base dell'Accordo bilaterale Italia-Slovenia e le riammissioni a catena verso la Slovenia e la Croazia*, 5 giugno 2020.

international. L'affaire a éclaté au printemps 2020[27], lorsque, entre mai et décembre de cette année-là, environ 1 300 personnes ont été réadmises « de manière informelle », c'est-à-dire sans aucun document écrit justifiant ces actions[28].

Le principe de non-refoulement est un pilier du droit international, consacré par l'article 33 de la Convention de Genève de 1951[29]. Il interdit aux États d'expulser ou de refouler toute personne vers des territoires où sa vie ou sa liberté seraient menacées en raison de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un groupe social particulier ou de ses opinions politiques. Ce principe est reconnu comme une norme impérative du droit international coutumier, ce qui le rend universellement contraignant, même pour les États qui ne sont pas parties à la Convention.

Les expulsions collectives sont interdites par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, qui dispose que nul ne peut être expulsé vers un État où il risque d'être soumis à la torture ou à des traitements inhumains. En outre, le droit de l'Union européenne en matière de protection internationale, conformément à l'article 78, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, impose aux États membres de respecter le principe de non-refoulement pendant les procédures d'asile.

Par conséquent, les opérations de refoulement des demandeurs d'asile sans évaluation individuelle du risque de persécution ou de préjudice constituent une violation des droits de l'Homme et du droit international. Ces pratiques empêchent les migrant·e·s d'exercer leur droit à une protection adéquate et mettent en danger leur sécurité et leur dignité.

« Derrière l'expression bureaucratique de « réadmissions » se cachaient en réalité de véritables refoulements en cascade, les personnes, y compris les demandeurs d'asile, étant transférées comme des colis entre les polices des frontières, pour finir par être déchargées en quelques heures en Bosnie-Herzégovine »[30].

Ces « réadmissions informelles » ont été déclarées illégales par la juge Silvia Albano à la suite d'un recours introduit par les avocates Caterina Bove et Anna Brambilla[31] dans l'intérêt d'un demandeur d'asile pakistanais renvoyé en cascade pendant l'été 2020 de Trieste à Sarajevo. À la suite de l'ordonnance du tribunal de Rome du 18 janvier 2021, les réadmissions informelles le long de la frontière italo-slovène ont été suspendues[32].

La crainte que les réadmissions, à la suite de la suspension de l'accord Schengen, ne reprennent a été immédiatement soulignée[33]. À ce jour, cependant, il existe peu de données sur les réadmissions informelles effectuées en particulier en 2025. Lors des enquêtes menées sur le terrain, bon nombre

---

[27] Altraeconomia: https://altreconomia.it/respingimenti-alla-frontiera-con-la-slovenia-i-dati-che-smontano-gli-annunci-del-governo/

[28] Altraeconomia: https://altreconomia.it/i-respingimenti-italiani-in-slovenia-sono-illegittimi-condannato-il-ministero-dellinterno/

[29] Nazioni Unite, 1951.

[30] Altraeconomia: https://altreconomia.it/respingimenti-alla-frontiera-con-la-slovenia-i-dati-che-smontano-gli-annunci-del-governo/

[31] Altraeconomia: https://altreconomia.it/i-respingimenti-italiani-in-slovenia-sono-illegittimi-condannato-il-ministero-dellinterno/

[32] Ecco come potresti inserirlo in bibliografia in formato accademico:
Cardinali, Chiara, 2023, *Riflessioni sulla illegittimità delle riammissioni informali in Slovenia alla luce di una loro possibile riattivazione*, Questione Giustizia.

[33] Ivi.

des personnes arrêtées à la frontière ont été libérées avec un document attestant de la contestation du signalement administratif pour entrée illégale au sens de l'article 10-bis[34] qui sanctionne l'entrée et le séjour irréguliers dans l'État par des ressortissants de pays tiers : sauf si le fait constitue un délit plus grave, il prévoit une sanction pécuniaire à la charge de la personne en situation administrative irrégulière.

La propagande du gouvernement et des autorités régionales autour de la réintroduction des contrôles s'est en effet davantage concentrée sur la lutte contre ceux qui sont définis de manière générale et erronée par les médias et les institutions comme des « trafiquants » et sur la réduction des arrivées par la route des Balkans.

Au cours des mois passés sur le terrain, plusieurs observations ont été effectuées, en particulier aux principaux points de passage autoroutiers, où sont déployées la plupart des forces de police : notamment aux échangeurs de Fernetti et Rabuiese (Muggia) et au point de passage de Pesek. On y trouve toute une série de dispositifs de contrôle mobiles, des conteneurs, des gazebos, des voitures de police et des véhicules blindés, des jeeps de l'armée et souvent aussi des voitures de la garde financière. Bien que les opérations soient officiellement décrites comme des contrôles « aléatoires », les pratiques mises en œuvre montrent un recours généralisé à des critères sélectifs et à des formes de profilage racial à l'égard des conducteurs. « Bien que les politiques de contrôle des frontières extérieures de l'Union européenne se soient organisées ces dernières années autour de l'objectif rhétorique de bloquer les mouvements de réfugiés et de migrants, leur effet n'a en aucun cas été de fermer hermétiquement les frontières. Plutôt que la construction des murs d'une « forteresse », on a assisté à la mise en place d'un système de « barrages », de mécanismes de « filtrage » et de contrôle sélectif de la mobilité »[35].

Sur la base de l'analyse de Mezzadra sur les politiques de contrôle, la réintroduction des contrôles à la frontière italo-slovène n'a pas stoppé les mouvements de personnes exilé·e·s, mais a mis en évidence la fonction de la frontière comme dispositif de filtrage, basé sur une logique de profilage racial qui oriente les contrôles vers des personnes présentant certains phénotypes.

Dans ce cas, cependant, les associations solidaires ne sont pas les seules à se plaindre ; les travailleurs transfrontaliers – on estime à environ 15 000 le nombre de travailleurs transfrontaliers entre la Slovénie et l'Italie – se sont également plaints des difficultés rencontrées pour franchir une frontière « fermée », ce qui a des répercussions sur leur mobilité[36].

Loin de bloquer les passages, les contrôles ont plutôt un effet sélectif : les personnes exilé·e·s continuent de transiter en se déplaçant de quelques kilomètres le long d'itinéraires montagneux alternatifs. Les plus touchés sont les « chauffeurs » – les « facilitateurs » des voyages migratoires – souvent arrêtés à proximité ou directement à la frontière (voir ci-après).

---

[34] Décret législatif du 25 juillet 1998, n. 286, *Texte unique des dispositions relatives à la discipline de l'immigration et aux règles concernant la condition de l'étranger*, art. 10-bis, « Entrée et séjour illégaux », Journal officiel de la République italienne, n. 191, 18 août 1998.

[35] Mezzadra, S, 2004, *Confini, migrazioni, cittadinanza, Scienza & Politica. Per Una Storia Delle Dottrine*, 16(30), , p. 40.

[36] Confederazione Generale Italiana del Lavoro, Friuli Venezia Giulia, 22 mai 2024: https://www.cgil-fvg.it/ripristinare-la-libera-circolazione-la-sospensione-di-schengen-non-serve-a-niente/.

La suspension effective de l'accord Schengen s'inscrit dans un contexte plus large de répression dans la politique migratoire italienne, qui s'est accentuée après le naufrage de Cutro le 26 février 2023. À cette occasion, la Première ministre Giorgia Meloni a déclaré que l'Italie « traquerait les trafiquants à travers le globe terrestre »[37], opposant explicitement cette action aux opérations de sauvetage en Méditerranée. Bien qu'elle se réfère principalement aux routes maritimes et aux « *scafisti* »[38], cette rhétorique criminalisante et sécuritaire a également été étendue à la route des Balkans.

Il convient également de souligner que cette suspension s'inscrit dans un contexte plus large d'intensification de la coopération opérationnelle entre les forces de police italiennes et slovènes[39]. À la suite d'une réunion trilatérale qui s'est tenue à Nova Gorica (Slovénie) entre le ministre de l'Intérieur Piantedosi et ses homologues slovène et croate, un protocole d'accord trilatéral a été signé dans le but de « renforcer la coopération régionale pour protéger l'espace Schengen et lutter contre l'immigration clandestine provenant de la route des Balkans »[40]. À la suite de cette réunion, un service de patrouille trilatéral entre l'Italie, la Croatie et la Slovénie a été mis en place dans la zone frontalière croato-bosnienne de Cetingrad, la partie la plus étroite du territoire croate entre la Bosnie-Herzégovine et la Slovénie, où transitent de nombreuses personnes en route vers l'Italie. Les patrouilles ont débuté le 16 juin 2025 pour une période expérimentale de trois mois.

3. Arrivées au cours des six premiers mois de 2025

Il est important de souligner une divergence marquée entre les sources institutionnelles et les relevés locaux. Malgré les déclarations de Frontex sur la « baisse drastique » des arrivées le long de la route des Balkans en 2024, les associations actives quotidiennement à Trieste enregistrent des dynamiques différentes : Frontex indique une réduction de 78 % pour 2024, tandis que Diaconia Valdese et IRC font état d'une diminution beaucoup plus modérée (−16,4 %). Cette divergence ne semble pas refléter une réelle diminution des passages, mais plutôt une invisibilisation croissante des mouvements, liée au durcissement des contrôles, à des pratiques de surveillance plus agressives et à un recours toujours plus important aux réseaux de passeurs actifs dans les Balkans. À l'occasion de la Journée du réfugié (20 juin 2024), Marta Pacor (Diaconia Valdese) a souligné que les personnes « continuent de transiter de manière de plus en plus risquée et moins traçable »[41], conséquence directe du renforcement des contrôles aux frontières et de la militarisation de la route des Balkans.

La progressivité de l'invisibilisation des passages génère des problèmes opérationnels importants : elle rend plus difficile l'interception par les associations solidaires et la fourniture d'informations

---

[37] Il Manifesto: https://ilmanifesto.it/il-decreto-della-caccia-agli-scafisti-in-tutto-il-globo-terracqueo

[38] Specificare scafisti Sulla questione della criminalizzazione dei cosiddetti scafisti fondamentale è il report pubblicato da Arci Porco Rosso e Maldusa "From sea to prison".

[39] Restuccia, L., 2023, *I confini dei diritti: la reintroduzione dei controlli alla frontiera italo-slovena*, Università degli Studi di Milano-Bicocca, Italia.

[40] Polizia di Stato: https://www.poliziadistato.it/articolo/pattugliamenti-trilaterali-tra-italia--croazia-e-slovenia?utm_source=chatgpt.com

[41] Conférence de presse pour la Journée mondiale des réfugiés « Journée mondiale des réfugiés : à Trieste, un système dysfonctionnel entre invisibilité, vulnérabilité et attentes sans fin », 20 juin 2025 : https://www.icsufficiorifugiati.org/giornata-mondiale-del-rifugiato-a-trieste-un-sistema-disfunzionale-tra-invisibilita-vulnerabilita-e-attese-infinite/

et d'assistance ; elle augmente également le coût économique de la traversée, car l'organisation d'itinéraires plus cachés nécessite davantage d'intermédiaires et de ressources — de nombreuses personnes rencontrées sur la Piazza della Libertà ont déclaré avoir payé jusqu'à environ 5 000 euros pour le trajet Serbie-Italie. Les mouvements se déplacent rapidement en réponse aux contrôles massifs à certaines frontières, s'adaptant aux opportunités et aux contraintes imposées par les dispositifs de contrôle.

Au cours des premiers mois de 2025, cette tendance s'est confirmée. À Trieste, il n'existe pas de point d'arrivée centralisé : la Piazza della Libertà est le principal point de référence public, un espace ouvert et difficile à contrôler de manière systématique. La surveillance menée par les médiateurs et les opérateurs (ICS, IRC) avec le soutien des bénévoles de NoNameKitchen se concentre sur les heures nocturnes (23h00-03h00) et produit des données qui, bien que sous-estimées, sont révélatrices des dynamiques locales.

D'un point de vue démographique, les arrivées entre mai et juillet présentent des tendances discontinues et souvent collectives : on enregistre des groupes qui parcourent la route ensemble, avec une présence significative de mineurs non accompagnés provenant d'Égypte. La population en transit est principalement masculine (20-30 ans), avec une forte représentation de citoyens afghans, suivis par des mouvements en provenance du Bangladesh et du Népal (avec une proportion importante de femmes seules). Il y a également des groupes kurdes, d'origine turque et irakienne, souvent composés de familles[42].

4. Réorganisation des « réseaux de passeurs » et invisibilisation de la route

Les modalités d'arrivée à Trieste ont progressivement changé au cours des derniers mois : si jusqu'en 2023, de nombreuses personnes exilées arrivaient avec des signes évidents et graves de leur périple forcé, aujourd'hui, un nombre croissant d'entre elles arrivent dans des conditions physiques relativement meilleures grâce au recours à des passages organisés à bord de voitures ou de petites camionnettes privées, à tel point que le jeu a été rebaptisé « taxi game », une expression largement utilisée dans les récits des personnes en exil. Cela ne signifie pas pour autant que la route soit devenue plus facile ou moins dangereuse : les passages des frontières balkaniques restent extrêmement violents, avec des abus perpétrés systématiquement par les forces de police des frontières et les agents de Frontex[43].

Au cours des mois passés sur le terrain, de nombreux témoignages ont été recueillis sur les violences subies, notamment de la part de la police bulgare et croate. Le premier pays d'entrée pour beaucoup de personnes arrivées ces derniers mois est en effet la Bulgarie où, à la frontière avec la Turquie, des violations systématiques des droits humains sont commises. Le Collettivo Rotte Balcaniche avait déjà mené en 2023 une enquête et recueilli des témoignages sur les refoulements vers le territoire turc, effectués avec tortures, chiens et détecteurs thermiques pour repérer la présence de personnes exilé·e·s[44]. En effet, depuis deux ans, la frontière bulgare fait l'objet d'une pression massive, comme on n'en avait plus vu depuis 2015, une frontière qui se

[42] À ce lien, les rapports des six premiers mois de 2025 du IRC: https://www.rescue.org/sites/default/files/2025-08/IRC%20Italy%20Protection%20Monitoring%20Report%20%28April-June%202025%29.pdf
[43] Tazzioli, 2020.
[44] Collettivo Rotte Balcanica, 2023, Torchlight. Gettare luce sulla violenta opacità del regime europeo dei confini, Collettivo Rotte Balcaniche, report n. 1.

caractérise par des violences inhumaines, comme le démontrent une fois de plus les témoignages recueillis par Border Violence Monitoring Network. L'augmentation des forces déployées à la frontière entre la Bulgarie et la Turquie peut être interprétée comme une mesure de défense des frontières extérieures de l'UE : Bruxelles a en effet alloué des fonds considérables à la protection de la « frontière clé » entre la Bulgarie et la Turquie dans le but de « renforcer la frontière avec des capacités de gestion » en investissant dans l'équipement technologique et la formation de la police bulgare avec de nouveaux moyens de contrôle et le « *know-how* » de Frontex. Ce sont les trois frontières les plus actives à ce jour, mais les accords que Frontex a conclus avec des pays tiers dans les Balkans (l'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, la Moldavie, le Monténégro, la Macédoine du Nord et la Serbie) montrent que la politique de refoulement dans les Balkans est systématique et répandue à toutes les frontières.

« La réduction de la présence visible dans les Balkans est préoccupante. D'une part, elle signale une augmentation des refoulements illégaux aux frontières extérieures de l'Union européenne et dans les États non membres de l'UE. D'autre part, elle confirme, comme le montrent les données de l'observatoire de Trieste et des organisations de défense des droits des réfugiés le long de la route des Balkans, que les réseaux de passeurs sont de plus en plus structurés et que les transits se font de manière moins visible. L'idée selon laquelle des progrès significatifs sont réalisés dans la lutte contre les organisations criminelles, bien que répandue, n'est pas étayée par une base scientifique adéquate »[45].

Malgré ce qu'affirment les dirigeants italiens et européens, la militarisation progressive des frontières européennes a eu pour conséquence inévitable l'enracinement des réseaux de passeurs le long de la route des Balkans. Les politiques de fermeture des frontières et de répression n'éliminent pas le *smuggling*[46], mais le transforment, renforçant des structures en réseau de plus en plus résilientes et enracinées dans les contextes locaux[47]. L'intensification des contrôles et de la surveillance rend en effet les passages plus complexes et plus coûteux, consolidant le rôle des passeurs en tant qu'acteurs intermédiaires indispensables à la mobilité. Si, d'une part, l'enracinement de ces réseaux est une réponse directe au système de contrôle des frontières européennes, d'autre part, ces réseaux permettent le passage lui-même, évitant les refoulements répétés, perpétués illégalement au détriment des personnes en exil.

De ce point de vue, le rapport From sea to prison[48], une étude menée par Arci Porco Rosso et Alarm Phone en collaboration avec Borderline Sicilia et borderline-europe sur la criminalisation des personnes qui conduisent des bateaux en Méditerranée et sur la description de leur « voyage de la mer à la prison », est fondamental.

« Le refus croissant de tous les États européens d'autoriser l'entrée des personnes provenant du Sud du monde a produit des résultats prévisibles et abominables. D'une part, la prolifération des frontières militarisées - qui s'étendent des frontières européennes aux pays de transit et de départ

---

[45] Consorzio Italiano di Solidarietà, *Rotta balcanica: i dati di Frontex fotografano solo una parte della realtà*, 15.01.2025.

[46] Triandafyllidou, A. (2018). Migrant smuggling: Novel insights and implications for migration control policies. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science, 676*(1), 212–221.

[47] Karolina Augustova, Helena Carrapico & Jelena Obradović-Wochnik, 2023, *Becoming a Smuggler: Migration and Violence at EU External Borders*, Geopolitics, 28:2,

[48] From sea to prison: https://fromseatoprison.info/

- a généré une violence inouïe et transformé la mer Méditerranée en un véritable cimetière de masse. D'autre part, les politiques de fermeture ont conduit au développement d'une série de pratiques, d'organisations et de réseaux - tantôt bien structurés, tantôt totalement informels - qui facilitent l'entrée en Europe, bien que de manière irrégulière ou illégale en raison des politiques frontalières. La fermeture des frontières des États européens a été mise en place, dans ce contexte, non seulement par des moyens physiques, mais aussi par des instruments juridiques mis en place par chaque pays, poursuivant toute forme d'entrée irrégulière et tout acte facilitant cette entrée »[49].

Dans ce contexte, même sur la route des Balkans, la relation entre les migrant·e·s et les facilitateurs ne peut être interprétée uniquement en termes d'exploitation économique ou de criminalité organisée : cette relation prend des formes multiples, mêlant coopération, dépendance, protection et même solidarité[50]. Il en ressort ainsi un tableau dans lequel le trafic n'est pas seulement l'effet secondaire des politiques de fermeture, mais un phénomène co-construit, rendu possible et même encouragé par la violence structurelle des frontières européennes.

5. La frontière fermée aujourd'hui : la criminalisation des drivers à la frontière italo-slovène

Le délit d'aide à l'immigration clandestine, régi par l'article 12 du Texte unique sur l'immigration (décret législatif 286/1998), représente aujourd'hui l'un des principaux instruments par lesquels l'État italien exerce des pratiques de contrôle et de criminalisation des mouvements migratoires. La norme, formulée en termes larges et généraux, permet une interprétation extensive qui a conduit ces dernières années à une augmentation significative des procédures judiciaires, touchant non seulement les réseaux organisés de trafic, mais aussi les individus marginaux, les militant·e·s et les personnes qui offrent un soutien solidaire.

La frontière italo-slovène, et en particulier la région de Trieste, constitue un laboratoire privilégié pour observer ces processus. Depuis la suspension de l'accord Schengen en octobre 2023, les contrôles systématiques ont entraîné une augmentation des arrestations : rien qu'en 2024, plus de 6 000 personnes considérées comme « irrégulières » ont été interpellées et 317 personnes ont été arrêtées, dont 160 pour aide à l'immigration clandestine. La majorité d'entre elles appartiennent à la catégorie des « *drivers* », des conducteurs de véhicules interceptés avec à leur bord des personnes sans documents valables pour entrer ou séjourner sur le territoire italien. La sélectivité des contrôles, bien que décrite par les institutions et les forces de police comme aléatoire, repose dans la plupart des cas sur un profilage racial clair qui renforce la dimension discriminatoire des contrôles aux frontières et des pratiques répressives de contrôle[51].

Les entretiens menés notamment avec deux avocates pénalistes de Trieste confirment la fréquence élevée des arrestations de chauffeurs, provenant pour la plupart d'Europe de l'Est et des Balkans, souvent recrutés par le biais d'annonces sur les réseaux sociaux (Facebook, Instagram et plus récemment TikTok) ou en ligne sur des plateformes telles que Indeed. Les audiences menées par les avocates et divers éléments qui ressortent au cours de l'enquête révèlent l'extrême ignorance de

---

[49] From sea to prison, pp. 8.

[50] Karolina Augustova, Helena Carrapico & Jelena Obradović-Wochnik, 2023, *Becoming a Smuggler: Migration and Violence at EU External Borders*, Geopolitics, 28:2,

[51] Casaglia A. e Glouftsios G., 2023, *Epidermal politics: Control, violence and dissent at the biometric border*, Environment and Planning C, «Politics and Space», 41(3), pp. 567-582.

nombreux chauffeurs arrêtés. Malgré le rôle parfois clairement marginal joué par les chauffeurs dans la chaîne de contrebande, ces personnes sont souvent considérées a priori comme étant davantage impliquées dans les réseaux opérant dans les Balkans. Il s'agit généralement d'hommes d'âge moyen déjà impliqués dans le monde du transport routier, qui répondent aux annonces parce qu'ils ont besoin, pour diverses raisons, d'un revenu supplémentaire. Ce n'est évidemment pas une règle valable pour tous, mais d'après les considérations de l'une des deux avocates, il apparaît que souvent, même ceux qui soupçonnent avoir accepté un travail pour le moins informel pensent commettre tout au plus une infraction administrative et ne pas entrer dans le domaine pénal. Toutes les personnes arrêtées doivent d'ailleurs purger à la fois la période d'attente du procès et la période de détention provisoire : cela est favorisé par le fait que le délit de complicité fait partie des « délits obstructifs » au sens de l'article 4-bis O.P., limitant l'accès à des mesures alternatives à la détention et aggravant le problème de la surpopulation carcérale[52].

Les pratiques judiciaires analysées montrent un recours généralisé à des présomptions de culpabilité, telles que le risque de fuite ou de récidive, sans évaluation effective des circonstances individuelles. L'absence d'analyse contextuelle des dynamiques de la route des Balkans et des mécanismes de recrutement des « passeurs » contribue à construire un discours stigmatisant. Ce langage judiciaire renforce un préjugé institutionnel qui transforme la mesure préventive en un instrument de criminalisation préventive[53].

Dans ce contexte, la criminalisation des passeurs reflète une tendance plus large des politiques migratoires européennes, où le « paquet facilitateurs » (directive 2002/90/CE)[54] laisse aux États une marge d'appréciation pour élargir la portée de l'infraction. Si, d'une part, la législation internationale reconnaît la nécessité de distinguer le trafic illicite et la traite des êtres humains, d'autre part, la rhétorique politique et judiciaire tend à les confondre, légitimant ainsi des pratiques punitives qui ignorent la complexité des relations de confiance, d'interdépendance et de nécessité qui caractérisent les processus migratoires[55]. Comme l'illustre la « fiche thématique », l'Italie se trouve dans une situation extrêmement critique à cet égard. La criminalisation des personnes exilé·e·s est systématique sur toutes les routes migratoires, maritimes et terrestres, les peines pour le délit de facilitation de l'immigration clandestine sont extrêmement sévères et l'analyse du contexte général fait totalement défaut.

En résumé, le cas des chauffeurs de Trieste met en évidence la transformation du délit d'aide à l'immigration illégale, régi par la loi italienne, en un dispositif central de gouvernance de la mobilité. Cela contribue à produire des subjectivités criminalisées, renforçant le binôme sécurité/frontière et occultant les dynamiques structurelles – économiques, sociales et politiques – qui alimentent les migrations et les pratiques de traversée.

---

[52] Antigone, 2025, *Senza respiro. XXI rapporto di Antigone sulle condizioni di detenzione*.

[53] Mezzadra S. e Neilsen B., 2013, Border as method, or, the multiplication of labor, Durham, Duke University Press.

[54] EurLex: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A32002L0090

[55] Triandafyllidou, A. (2018). Migrant smuggling: Novel insights and implications for migration control policies. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science, 676*(1), 212–221.