FACILITATION DE L'IMMIGRATION IRRÉGULIÈRE ET CRIMINALISATION DES CHAUFFEURS À LA FRONTIÈRE ITALO-SLOVÈNE

Arianna Locatelli, août 2025

Évolution de la route des Balkans

Avant d'aborder l'analyse de la criminalisation des chauffeurs routiers et de l'infraction de facilitation de l'immigration irrégulière, il est nécessaire d'éclairer les changements qui, depuis des mois, affectent la route des Balkans — éléments indispensables pour comprendre ce qui se passe aujourd'hui à la frontière italo-slovène et à Trieste.
Ces derniers mois, la route des Balkans a profondément évolué et de nouvelles modalités de traversée se sont consolidées. La militarisation croissante des frontières intérieures et extérieures de l'Union européenne et les violences systématiques aux frontières balkaniques ont constamment entraîné des reconfigurations de la route. Aujourd'hui, nous assistons toutefois à un nouvel agencement, qui s'est aussi traduit linguistiquement : le *game*, c'est-à-dire la tentative de franchissement des frontières balkaniques, est désormais complété par ce qu'on nomme le *taxi game*, terme qui désigne le recours à des voitures particulières et à de petits fourgons privés pour traverser les territoires inter-étatiques des pays balkaniques, tandis que les frontières elles-mêmes sont franchies à pied.

Ce nouvel agencement de la route constitue une réponse directe aux politiques répressives et mortifères des frontières européennes, lesquelles ont favorisé l'enracinement de réseaux de passeurs actifs dans les Balkans. Ces réseaux représentent souvent la seule alternative face à des dizaines de refoulements : d'une part, ils répondent à la forte demande générée par la répression aux frontières ; d'autre part, ils tirent profit de l'augmentation des coûts et de la complexité logistique, qui rendent les passages de plus en plus invisibles.

Des témoignages recueillis à la Piazza della Libertà — carrefour névralgique de la réalité migratoire triestine — émergent les modalités concrètes de ces passages : la pratique organisationnelle consiste à communiquer la position du chauffeur par téléphone (ou via des groupes WhatsApp), à amener le·la passager·e à un point donné où il·elle monte dans un véhicule qui le·la transporte vers une autre ville ; dans chaque État opèrent différents chauffeurs et le coordination implique souvent la production de preuves vidéo comme confirmation du passage. Le paiement est géré « en amont » par des organisateurs, et non versé directement aux chauffeurs : pour nombre des personnes interrogées, le coût du trajet Serbie–Italie se situe autour de 4 000–5 000 euros.

Malgré cette réorganisation logistique, les difficultés et la violence persistent, et se manifestent même sous de nouvelles formes : les passages sont plus rapides mais plus précaires, les personnes migrantes deviennent moins visibles et donc plus difficiles à repérer par les associations d'aide, et elles restent exposées à des refoulements arbitraires et à des abus commis par les polices de frontière, les agents de Frontex ainsi que par les responsables des réseaux. Comme le résume Marta Pacor (Diaconia Valdese)[1] : « les personnes continuent de transiter, mais selon des modalités de plus en plus risquées

[1] Conférence de presse pour la Journée mondiale des réfugiés, 21 juin 2025 : https://www.icsufficiorifugiati.org/giornata-mondiale-del-rifugiato-a-trieste-un-sistema-disfunzionale-tra-invisibilita-vulnerabilita-e-attese-infinite/

et moins traçables », conséquence directe du durcissement des contrôles et de la militarisation de la route.

Note méthodologique et réflexion personnelle

Une dernière considération avant d'entrer dans l'analyse spécifique : ce texte cherche à contextualiser le phénomène des arrestations de chauffeurs dans un cadre plus large, en tenant compte de la complexité et de la stratification des réseaux de facilitateurs présents dans les Balkans. Dès les choix terminologiques, on remarquera que j'emploie majoritairement le terme **« facilitateur »** pour désigner l'ensemble des figures qui, de façon diverse, facilitent le franchissement t des frontières balkaniques — frontières sur lesquelles l'Union européenne exerce quotidiennement des violences systémiques et des refoulements à l'encontre des personnes en exil, contraintes d'emprunter la route des Balkans en raison de l'absence quasi totale de voies « légales » pour demander l'asile sur le territoire européen[2]. Dans ce contexte, il est impossible d'ignorer que les réseaux de passeurs représentent souvent la seule alternative pour ne pas subir des dizaines de refoulements — refoulements qui sont systématiquement accompagnés de coups, de violences et d'humiliations infligés aux personnes exilées.

Trieste constitue, à cet égard, un point d'observation particulièrement privilégié : située à la fin du *game* mais contiguë à la frontière, la ville se caractérise aussi comme lieu de halte et de réorganisation pour les réseaux de passeurs. Pendant les mois passés sur le terrain, j'ai pu observer ce phénomène, même de façon « passive », et constater la multiplicité d'acteurs qui travaillent et collaborent avec ces réseaux.

De ces observations naît une exigence claire : reconnaître et restituer la différence entre les sommets des organisations — responsables d'extorsions, d'enlèvements et de tortures le long de la route — et celles et ceux qui accomplissent des actes visant à faciliter le passage des frontières de manière moins structurée ou plus marginale. Les personnes en exil avec lesquelles j'ai échangé font déjà cette distinction et connaissent les hiérarchies internes aux réseaux, que je ne développerai pas ici.

Cette note méthodologique est donc aussi une prise de position : travailler avec rigueur terminologique et sensibilité quant aux différences de rôle est nécessaire pour ne pas réduire à une même catégorie des sujets et des responsabilités fort différentes — condition préalable à une analyse réellement utile et juste.

---

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

1. *Facilitation de l'immigration irrégulière : la loi italienne et ses conséquences sur une frontière terrestre*

L'aide à l'immigration irrégulière est régie en Italie par le décret législatif 286/1998, mieux connu sous le nom de *Testo Unico sull'Immigrazione* (Texte unique sur l'immigration), et en particulier par l'article 12 dudit décret législatif.

« À moins que le fait ne constitue un délit plus grave, quiconque, en violation des dispositions du présent texte unique, promeut, dirige, organise, finance ou effectue le transport d'étrangers sur le territoire de l'État ou accomplit d'autres actes visant à leur procurer illégalement l'entrée sur le territoire de l'État, ou d'un autre État dont la personne n'est pas ressortissante ou n'a pas de titre de séjour permanent, est puni d'une peine d'emprisonnement de deux à six ans et d'une amende de 15 000 euros par personne »[3].

Comme le dispose le premier alinéa de l'article 12 du décret législatif 286/1998, la formulation de la norme sur l'aide à l'immigration irrégulière présente un champ d'application subjectif extrêmement large, car elle utilise des expressions génériques qui peuvent conduire à accuser des profils extrêmement différents compte tenu de l'interprétation extensive des destinataires de la norme.

La question de la facilitation de l'immigration irrégulière est un sujet encore trop peu discuté et analysé en Italie. Elle a été abordée un peu plus publiquement lorsque, au fil des ans, des personnes solidaires ou des militant·e·s ont été impliqué·e·s. Il y a eu, et il y en a encore de nombreux procès en Italie pour « facilitation à l'immigration clandestine » à l'encontre de personnes qui, souvent déjà sur le territoire italien, ont offert divers types de soutien à des personnes en exil. Parmi les cas les plus connus, ceux qui touchent cycliquement les ONG qui travaillent et portent secours en mer Méditerranée.

Ce qui ressort clairement, cependant, c'est une intensification de la répression tant au niveau national qu'européen, conséquence directe d'un système frontalier de plus en plus exclusif et de la militarisation croissante et violente des frontières intérieures et extérieures.

La question de l'aide à l'immigration irrégulière impose aujourd'hui une attention critique et urgente, car son interprétation et son application, souvent larges et arbitraires, en ont fait un instrument systématique de criminalisation des personnes en exil, légitimant des pratiques répressives qui ont pour objectif de trouver des boucs émissaires pour justifier des actions politiques racistes et meurtrières.

Trieste, avec ses contrôles à la frontière italo-slovène, est aujourd'hui un exemple emblématique des politiques migratoires italiennes et européennes et de la manière dont l'accusation de facilitation de l'immigration clandestine reste excessivement arbitraire et souvent déconnectée de la réalité concrète des mobilités humaines.

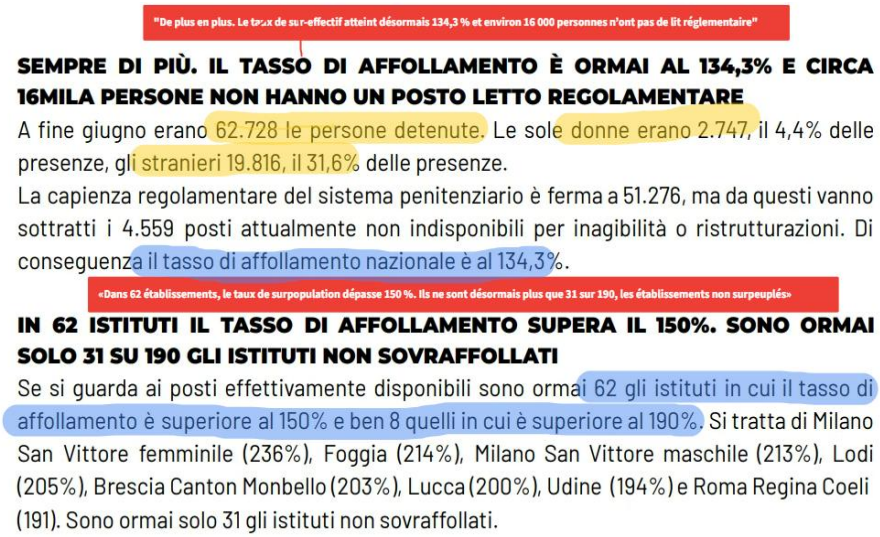
Depuis octobre 2023, la libre circulation dans l'espace Schengen a été suspendu à la frontière italo-slovène. Depuis plus d'un an et demi, en particulier aux postes-frontières routiers et autoroutiers autour de Trieste, des contrôles systématiques ont été réintroduits par les autorités. Selon les données officielles, rien qu'en 2024, 6 132 « étrangers en situation irrégulière » ont été interceptés à l'entrée

[3] Normattiva: https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:1998-07-25;286

du territoire et 317 personnes ont été arrêtées, dont 160 pour aide à l'immigration clandestine. Actuellement, la plupart des personnes arrêtées pour ce délit à la frontière sont des chauffeurs interceptés lors de contrôles, toujours basés sur le profilage racial bien qu'ils soient décrits comme aléatoires, avec dans leur voiture des personnes sans papiers ou sans le visa nécessaire pour entrer en Italie.

Cette tendance a été confirmée par les entretiens réalisés avec deux avocates pénalistes de Trieste, qui vivent de près la question de l'aide au passage et de la criminalisation des personnes en mouvement.

« À Trieste, il y a au minimum une arrestation de chauffeur chaque semaine. Donc, tôt ou tard, il t'arrive d'avoir une validation, et même quand j'étais stagiaire, j'ai suivi certains procès avec celui qui était alors mon maître de stage. Si tu fais du pénal à Trieste, tu fais aussi du droit pénal de l'immigration, que tu le veuilles ou non. »
(Extrait de l'entretien avec V., avocate pénaliste à Trieste)


"De plus en plus. Le taux de sur-effectif atteint désormais 134,3 % et environ 16 000 personnes n'ont pas de lit réglementaire"

SEMPRE DI PIÙ. IL TASSO DI AFFOLLAMENTO È ORMAI AL 134,3% E CIRCA 16MILA PERSONE NON HANNO UN POSTO LETTO REGOLAMENTARE

A fine giugno erano 62.728 le persone detenute. Le sole donne erano 2.747, il 4,4% delle presenze, gli stranieri 19.816, il 31,6% delle presenze.
La capienza regolamentare del sistema penitenziario è ferma a 51.276, ma da questi vanno sottratti i 4.559 posti attualmente non indisponibili per inagibilità o ristrutturazioni. Di conseguenza il tasso di affollamento nazionale è al 134,3%.

«Dans 62 établissements, le taux de surpopulation dépasse 150 %. Ils ne sont désormais plus que 31 sur 190, les établissements non surpeuplés»

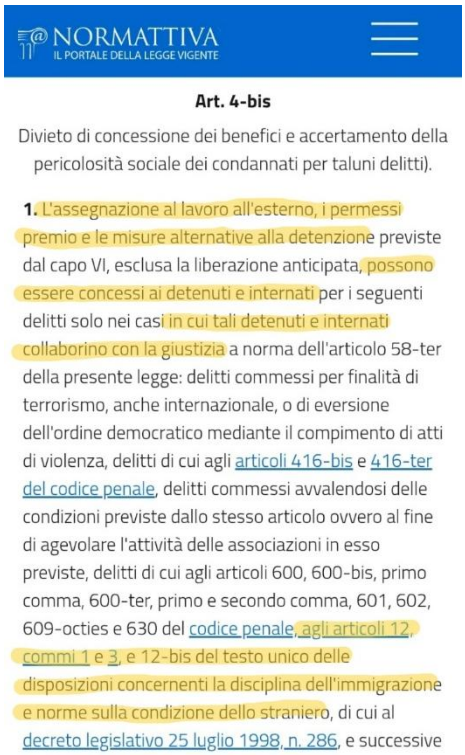
IN 62 ISTITUTI IL TASSO DI AFFOLLAMENTO SUPERA IL 150%. SONO ORMAI SOLO 31 SU 190 GLI ISTITUTI NON SOVRAFFOLLATI

Se si guarda ai posti effettivamente disponibili sono ormai 62 gli istituti in cui il tasso di affollamento è superiore al 150% e ben 8 quelli in cui è superiore al 190%. Si tratta di Milano San Vittore femminile (236%), Foggia (214%), Milano San Vittore maschile (213%), Lodi (205%), Brescia Canton Monbello (203%), Lucca (200%), Udine (194%) e Roma Regina Coeli (191). Sono ormai solo 31 gli istituti non sovraffollati.

Figure 1: D'après le rapport semestriel d'Antigone sur les conditions de détention dans les prisons italiennes.

Trieste est donc une ville particulière, une ville-frontière, qui vit de près les changements qui se produisent à la frontière, entretenant avec elle un rapport de dialogue tout en fonctionnant, de ce point de vue, comme deux écosystèmes séparés. L'extension de la frontière, en ce qui concerne les accusations d'aide au passage, est en effet représentée par le Coroneo, la prison de la ville. Ici, 70 % des détenus sont étrangers, dont un grand nombre accusés d'aide à l'immigration clandestine. Cela renvoie à un autre énorme problème italien, celui de la surpopulation carcérale, dont n'est pas exempt le Coroneo de Trieste. Comme on peut le lire dans le rapport semestriel de l'association Antigone, qui s'occupe de la protection des droits humains dans le système pénal et pénitentiaire, fin juin le nombre de personnes détenues s'élevait à 62 728, dont 2 747 femmes et 19 816 étrangers, avec un taux moyen de surpopulation de 134,3 %. 62 établissements affichaient un taux de surpopulation supérieur à 150 %, huit dépassaient les 190 %.

L'une des raisons principales réside précisément dans la manière dont l'accusation d'aide au passage est traitée spécifiquement en Italie : relevant des infractions visées par l'article 4-bis de la loi pénitentiaire, elle n'autorise pas l'accès à des mesures alternatives à la détention, contribuant ainsi à accroître encore le nombre de personnes incarcérées en attente de jugement ou de condamnation



NORMATTIVA
IL PORTALE DELLA LEGGE VIGENTE

Art. 4-bis

Divieto di concessione dei benefici e accertamento della pericolosità sociale dei condannati per taluni delitti).

1. L'assegnazione al lavoro all'esterno, i permessi premio e le misure alternative alla detenzione previste dal capo VI, esclusa la liberazione anticipata, possono essere concessi ai detenuti e internati per i seguenti delitti solo nei casi in cui tali detenuti e internati collaborino con la giustizia a norma dell'articolo 58-ter della presente legge: delitti commessi per finalità di terrorismo, anche internazionale, o di eversione dell'ordine democratico mediante il compimento di atti di violenza, delitti di cui agli articoli 416-bis e 416-ter del codice penale, delitti commessi avvalendosi delle condizioni previste dallo stesso articolo ovvero al fine di agevolare l'attività delle associazioni in esso previste, delitti di cui agli articoli 600, 600-bis, primo comma, 600-ter, primo e secondo comma, 601, 602, 609-octies e 630 del codice penale, agli articoli 12, commi 1 e 3, e 12-bis del testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero, di cui al decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286, e successive

Figure 2: L'article 4-bis, Interdiction d'octroi des bénéfices et vérification de la dangerosité sociale des condamnés pour certains délits, prévoit que les permissions de sortie et les mesures alternatives à la détention ne peuvent être accordées que dans certains cas, notamment en cas de collaboration avec la justice.

définitive.

L'article 4-bis de la Loi sur l'organisation pénitentiaire (loi n° 354 de 1975), intitulé « Interdiction de l'octroi des bénéfices et constatation de la dangerosité sociale des condamnés pour certains crimes », établit un régime spécial pour ceux qui sont condamnés pour ce que l'on appelle des *reati ostativi* (infractions obstacles), considérées comme particulièrement graves, parmi lesquelles figurent l'association mafieuse, les crimes de terrorisme, l'enlèvement, les violences sexuelles aggravées.

Pour l'accusation d'aide à l'immigration clandestine, la détention préventive est en outre activée dans la plupart des cas, même en attente de jugement. Pour appliquer une telle mesure, il est nécessaire que soit reconnue au moins une des exigences de précaution, conditions fondamentales pour l'application de mesures coercitives personnelles (détention provisoire en prison, assignation à résidence, obligation de résidence, interdiction de sortie du territoire). Les exigences de précaution prévues par la loi sont : le risque de manipulation des preuves, le risque de fuite, le risque de réitération de l'infraction (art. 274 CPP).

«Dans un premier temps, la détention provisoire est confirmée avec des motivations très générales, en disant, par exemple, que [l'accusé] fait sûrement partie de l'organisation [de smuggling] et qu'on présume les deux exigences de précaution, c'est-à-dire les conditions qui permettent d'appliquer une mesure coercitive. Pour t'envoyer en prison en attendant ton procès, il faut qu'il y ait une série de conditions, parmi lesquelles les exigences de précaution, qui peuvent être le risque de fuite, la récidive et la manipulation des preuves — ce qui, pour ce type d'infractions, n'existe pas. »

(Extrait de l'entretien avec V., avocate pénaliste de Trieste, 4 juin 2025)

Les mesures coercitives en attente de jugement, dans le cas de l'arrestation des chauffeurs, correspondent cependant dans la plupart des cas à la détention provisoire en prison. En effet, étant presque toujours des citoyens étrangers, ils ne peuvent pas accéder, par exemple, à l'assignation à résidence, faute de disposer d'un lieu où purger la peine sur le territoire italien. Dans les ordonnances de validation analysées, la « nécessité » de la détention provisoire est systématiquement justifiée par l'absence de liens avec le territoire italien, « présupposant avec une *certitude absolue* » le risque de fuite de l'accusé. Le langage employé pour motiver ce choix est extrêmement catégorique et absolutiste, associant au risque de fuite celui de récidive. Dans une ordonnance jointe par la suite, on peut lire que « les modalités des faits de cause […] *rendent absolument certain* le risque, pouvant se répéter dans d'autres contextes, d'une récidive », en présupposant également un lien plus étroit avec l'organisation active dans les Balkans.

2. *Texte unique sur l'immigration (article 12 du décret législatif 286/1998)*

Avant de poursuivre avec l'analyse spécifique des arrestations des chauffeurs, il est nécessaire d'expliquer plus en détail l'**article 12**.
Il est particulièrement important de comprendre la question des circonstances aggravantes, régies par le paragraphe 3 du décret législatif, qui peuvent porter la peine de 6 à 16 ans (en rappelant que sans circonstances aggravantes, la peine va de deux à six ans de réclusion).

Ces circonstances **aggravantes** sont :
3a. si l'on favorise l'entrée ou le séjour illégal de cinq personnes ou plus.
3b. si la personne transportée est exposée à un danger de mort.
3c. si la personne transportée est soumise à un traitement inhumain ou dégradant.
3d. si l'infraction est commise par trois personnes ou plus en concours ou en utilisant des moyens de transport internationaux ou de faux documents.
3e. si l'on est en possession d'armes ou de matières explosives.

Comme établi au paragraphe **3bis**, la peine augmente lorsque deux circonstances aggravantes ou plus sont reconnues cumulativement.
Au paragraphe **3ter**, il est prévu que la peine soit augmentée d'un tiers ou de la moitié, et qu'une amende de 25 000 euros par personne soit appliquée dans les cas suivants :
3ter a) les actes sont commis afin de recruter des personnes destinées à la prostitution ou à l'exploitation sexuelle ou au travail forcé ;
3ter b) les actes sont commis afin d'en tirer un profit, même indirect.

« Mais en fait, la criminalisation de l'aide à l'immigration reprend ce qui existe dans la législation internationale, non ? Mais toutes les circonstances aggravantes que nous avons prévues ne sont pas prévues par le droit international. Par exemple, le nombre de personnes ou le concours de trois personnes ou plus, si je ne me trompe pas, ne sont pas spécifiquement prévus. Il incombe aux États de criminaliser certaines conduites ou non, mais nous, en tant que société, devrions nous demander où se trouve la gravité du fait. Si le chauffeur est mis dans un groupe WhatsApp avec sept personnes, mais qu'en réalité il ne parle qu'avec une seule, est-ce une organisation criminelle d'être simplement dans un groupe WhatsApp ?»

(D'un entretien avec E., avocate pénaliste de Trieste, 28 mai 2025)

Une autre question fondamentale concernant l'arrestation en flagrant délit des chauffeurs à la frontière est énoncée au paragraphe 3quinquies, qui dispose :

« Pour les infractions prévues aux paragraphes précédents, les peines sont réduites jusqu'à la moitié à l'égard de l'accusé qui s'efforce d'éviter que l'activité criminelle n'ait des conséquences supplémentaires, en aidant concrètement l'autorité de police ou l'autorité judiciaire à la collecte d'éléments de preuve décisifs pour la reconstitution des faits, pour l'identification ou l'arrestation d'un ou plusieurs auteurs d'infractions, et pour la privation de ressources importantes à la commission des délits. »

La collaboration peut donc être fondamentale pour la réduction de peine. Cependant, cela pose plusieurs problématiques. En effet, à la frontière, ce que l'on appelle des « déclarations spontanées » sont souvent recueillies, c'est-à-dire des affirmations faites librement par l'enquêté, sans questions formelles et sans sollicitations. Dans le contexte des arrestations à la frontière, ces déclarations spontanées sont recueillies sans la présence d'un avocat et sans les avertissements prévus (ex. art. 64 CPP) tels que le droit de garder le silence.

Comme on peut le déduire, ces déclarations sont faites dans un moment de grande fragilité et vulnérabilité de l'accusé, juste après l'arrestation. Cette situation conduit à déclarer certains faits qui sont ensuite enregistrés comme « déclarations spontanées » et peuvent être utilisés contre l'accusé lui-même, souvent recueillies avec la promesse d'une réduction de peine en cas de collaboration.

«[en parlant d'un cas d'arrestation d'un chauffeur]
A. Ici, il y a eu une confession, parce qu'il fait partie de ceux qui ont été entendus en SIT, c'est-à-dire dans le cadre de Déclarations Spontanées Résumées, qui en fait ne sont pas vraiment spontanées, ou du moins, on ne sait pas exactement quel type de déclarations elles sont. Et donc il est considéré comme quelqu'un qui a confessé, qui non seulement a été pris en flagrant délit, mais qui a aussi…
B. Donc les déclarations spontanées peuvent ensuite être considérées comme une confession ?
A. Parce qu'à ce moment-là, quand nous avons fait la validation, je suis allée lui parler en prison et je lui ai demandé de raconter un peu ce qui s'était passé. Et donc, quand nous avons fait le rendez-vous, il a simplement confirmé, parce qu'à ce moment-là, sa déclaration existait déjà, autant la confirmer pour continuer sur une approche collaborative. Donc, pour nous, c'est déjà un problème : quand ils ont déjà laissé des déclarations, notre travail est déjà un peu "biaisé", parce qu'on a entre les mains une personne sur laquelle la police a déjà agi. […]
À mon avis, je ne sais pas exactement, parce que je ne connais pas bien les procédures, mais en théorie, les déclarations spontanées devraient être : la personne dit « je veux vous dire quelque chose et vous la consignez ». Et le fait que, dans la pratique, il y ait en réalité une réponse à l'interrogatoire faite sans avertissements, sans la présence d'un avocat, c'est quelque chose qui peut avoir eu lieu, mais il est difficile de le prouver. En effet, au moment où tu consignes cette déclaration spontanée, je devrais trouver un moyen de démontrer qu'elle n'était pas vraiment spontanée, mais je devrais être là, il faudrait quelqu'un qui enregistre… C'est l'une des nombreuses pratiques abusives difficiles à remettre en cause, parce qu'il y a toute une série de problématiques. Après, je le dis et je le nie, ce n'est pas le cas de tout le monde. Disons qu'il est un peu douteux que la personne ait une pleine conscience de ses droits, parce qu'elle parle une autre langue, qu'elle vient d'être arrêtée, et qu'elle est certainement dans un moment de vulnérabilité. Oui, donc concernant la spontanéité des déclarations… mais malheureusement, j'ai fait un procès-verbal de ce type, qui est fait ainsi, et c'est tout. »

(extrait d'un entretien avec V., avocate pénaliste de Trieste, 4 juin 2025)

Un dernier aspect à souligner est la question de ce qui est défini comme « aide au séjour », une infraction spécifique prévue au paragraphe 5 de l'article 12 du Texte Unique sur l'Immigration, qui régule en fait toutes les conduites visant à faciliter la permanence d'une personne en situation irrégulière en Italie, à des fins lucratives, et qui diffèrent de la simple entrée sur le territoire.

Enfin, pour compléter le tableau, on peut trouver ci-après un tableau récapitulant les différences entre la directive européenne et le décret législatif italien régissant l'aide à l'immigration clandestine.

La législation européenne en matière d'aide à l'immigration clandestine est définie par la directive 2002/90/CE, connue sous le nom de « Facilitation ». Cette directive établit certaines lignes directrices communes, mais laisse une grande marge d'appréciation aux États membres pour déterminer les circonstances aggravantes et définir les sanctions correspondantes. Par exemple, la législation européenne prévoit de manière générique la possibilité d'introduire des circonstances aggravantes liées à la recherche de profit, au risque pour la vie ou à l'implication d'organisations criminelles, sans toutefois imposer leur harmonisation.En Italie, en revanche, l'article 12 du Décret législatif 286/1998 réglemente de manière beaucoup plus détaillée les circonstances aggravantes. Sont prévues des

circonstances aggravantes spécifiques telles que : le transport de plus de cinq personnes, l'exposition à un danger pour la vie ou l'intégrité physique, le traitement inhumain ou dégradant, la participation d'au moins trois personnes, l'utilisation de faux documents ou la disponibilité d'armes. Ces circonstances aggravantes entraînent une augmentation significative de la peine : la réclusion passe en effet du minimum de 2–6 ans à la fourchette plus sévère de 6–16 ans, accompagnée d'une augmentation des amendes.

Les chauffeurs à la frontière : la criminalisation des conducteurs de véhicules

À la lumière des récents changements le long de la route des Balkans, le phénomène des arrestations de chauffeurs à la frontière italo-slovène mérite une attention particulière : aujourd'hui, une grande partie des cas d'aide à l'immigration irrégulière concerne précisément ceux qui conduisent des véhicules transportant des personnes sans papiers.
Dans les cinq mois suivant la suspension de l'accord Schengen, en octobre 2023, sur 90 arrestations effectuées à la frontière, 50 concernaient l'aide à l'immigration. Les données de la police pour 2024[4], rapportées dans le tableau suivant, confirment cette tendance, qui s'est consolidée au cours des 18 derniers mois. Cette évolution impose une double urgence analytique : d'une part, comprendre les nouvelles méthodes de transit de la route des Balkans et la réorganisation des réseaux de passeurs ; d'autre part, s'interroger sur la criminalisation croissante des figures qui facilitent ce transit.

Entrer en contact direct avec ce phénomène n'est pas simple. Trieste, bien qu'étant une ville-frontière profondément influencée par la frontière voisine, entretient un rapport dialogique avec celle-ci tout en constituant deux écosystèmes distincts. Ceux qui sont arrêtés à la frontière sont presque toujours conduits directement au Coroneo ; dans les premières heures, les seules personnes avec lesquelles ils entrent en contact sont les forces de police et les avocat·e·s. Pour cette raison, je me suis appuyée sur le témoignage de deux avocates afin de restituer un panorama aussi précis que possible de ce qui se passe quotidiennement à la frontière.

RIPRISTINO DEI CONTROLLI DI FRONTIERA AL CONFINE ITALO-SLOVENO	
Persone controllate	727.157
Veicoli controllati	364.571
Segnalati ex artt. 24 E 36 sis	231
Stranieri irregolari rintracciati in ingresso	6.132
Respingimenti	3.055
ARRESTI	Arrestations dont pour aide à l'immigration clandestine 317
di cui per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina	160
Denunce a piede libero	2.244
Manifestazione volontà protezione int.	2.670

Figure 3: Nombre d'arrestations effectuées à la frontière, dont pour aide à l'immigration irrégulière

Le premier changement qui émerge concerne la nationalité des personnes arrêtées pour aide à l'immigration : dans la majorité des cas, il s'agit de personnes originaires d'Europe de l'Est —

[4] Police d'État, les données sur les arrestations 2024 : https://poliziamoderna.poliziadistato.it/articolo/35367f5350f306fa010146294

principalement d'Ukraine — ou des Balkans. Les témoignages recueillis sur le terrain confirment immédiatement cette tendance :

« I. est parti du Pakistan, Iran, Turquie, Bulgarie, Serbie, Hongrie, Autriche, Italie. Il a subi trois refoulements, en Bulgarie. Il a traversé les Balkans en voiture et à pied, toujours à pied aux frontières, de longs trajets en Bulgarie et en Hongrie en voiture. Les chauffeurs étaient de nationalités différentes : turc en Bulgarie, décrit comme de peau blanche en Serbie et en Hongrie. Il m'a raconté qu'ils portaient chapeau et lunettes et ne parlaient pas un mot d'anglais. On ne paie jamais directement les chauffeurs mais l'organisateur en amont. I. a payé 5000 euros pour aller de Bulgarie en Italie. »

(Extrait du journal de terrain, 4 avril 2025)

« A. m'a dit qu'il avait pris deux voitures différentes, toujours à l'intérieur des États sauf entre la Croatie et la Slovénie. Les chauffeurs sont toujours blancs, ne parlent jamais et il m'a dit "je ne sais pas s'ils sont sympathiques, ils ne parlent pas mais surtout, ils ne demandent jamais le passeport ahah". Il m'a raconté que sur une voiture, c'était une femme qui conduisait. Il a ensuite été laissé à Sežana et de là est arrivé à Trieste à pied. »

(Extrait du journal de terrain, 15 mai 2025)

Les deux entretiens avec les avocates ont confirmé cet aspect sur la base des dossiers d'accusation pour aide à l'immigration reçus dans leurs bureaux, où elles ont expliqué que le nombre de cas concernant des Ukrainiens, Roumains et Géorgiens a augmenté de manière exponentielle par rapport aux années précédentes, où la majorité des personnes arrêtées étaient Afghan·e·s et Pakistanais·e·s, interpellé·e·s en marchant à travers la frontière avec des groupes de personnes en mouvement, ou accusé·e·s d'aide au passage pour avoir acheté des billets de train, traduit pour leurs compagnons de voyage, ou simplement possédé des cartes sur leur téléphone.

« Nous remarquons aussi une grande différence par rapport à avant, parce qu'avant nous avions beaucoup plus affaire aux "chefs du game", selon moi, c'est-à-dire des personnes qui avaient tenté 40 fois le game et à ce moment-là, on choisissait peut-être la personne pour la conduite et on faisait le passage à pied, etc. Maintenant, cela a été remplacé par cette question du chauffeur. »

(d'un entretien avec V., avocate pénaliste de Trieste, 4 juin 2025)

Dans les profils des chauffeurs arrêtés, certains éléments récurrents émergent : ce sont majoritairement des hommes adultes avec une expérience passée ou actuelle dans le secteur du transport routier. Souvent en difficulté économique, ou simplement en quête d'un revenu supplémentaire pour des raisons diverses, ils sont recrutés via des annonces sur les réseaux sociaux (Facebook, Instagram et, plus récemment, TikTok) ou sur des plateformes comme Indeed, et répondent à ces offres grâce à leur expérience préalable.

Un aspect important, clairement mis en évidence par les arrestations, est l'inconscience de beaucoup d'entre eux. Des points de passage comme Fernetti, Rabuiese et Pesek sont parmi les plus militarisés et contrôlés, et pourtant de nombreux chauffeurs sont arrêtés précisément à ces checkpoints. À quelques kilomètres de là, il existe cependant des passages non contrôlés ou des itinéraires piétons sans postes fixes. Comme dans d'autres parties de la route des Balkans, on pourrait supposer que les chauffeurs font descendre les personnes transportées juste avant la frontière italienne pour éviter l'interpellation. Ce détail est révélateur : soit d'une faible conscience de la part du chauffeur quant à la nature de l'activité, soit d'un rôle marginal et peu stratégique au sein du réseau.

« Lui, quand ils l'ont arrêté, il n'a opposé aucune résistance ; il a donné ses papiers et s'attendait à ce que ses passagers donnent les leurs. Mais on lui a dit qu'ils ne les avaient pas. Le point est que, quand je réserve un taxi pour aller à l'aéroport, le chauffeur ne me demande pas mes papiers. Je pense toujours que le chauffeur est une personne avec un niveau de connaissance des outils très élevé. Pourtant, il n'est pas écrit que je, chauffeur privé, doive demander ce type d'informations à mes passagers. Beaucoup pensent : "s'ils n'ont pas leurs papiers… tant pis pour eux, ils se déplacent sans papiers". Mais ils ne pensent pas qu'ils facilitent une entrée illégale, avec toutes les conséquences que cela implique. Cependant, de ce point de vue, je n'ai jamais constaté la moindre ouverture à l'idée que l'ignorance puisse jouer un rôle, ce qui n'a peut-être pas de conséquence sur le plan procédural, mais pourrait avoir une importance dans l'évaluation générale ou des circonstances. Autrement dit, lorsqu'on évalue la peine, je n'ai jamais vu que cet élément soit pris en compte. Selon moi, il y a une absence d'évaluation générale du système, et c'est le problème. L'évaluation concerne le comportement individuel et on le relie à la route habituelle des Balkans, au parcours habituel, etc. Et du point de vue juridique, la première ordonnance du cas 2 est, selon moi, très préoccupante. Heureusement, nous avons la possibilité de faire des réexamens, nous devons faire appel, car tout est présumé. Et la première chose qu'on t'enseigne en droit pénal, c'est qu'il n'existe aucune présomption pénale générale. On ne peut rien présumer, rien évaluer. Il n'y a des présomptions que dans les cas expressément prévus. Ici, on présume un risque de fuite, et l'on considère comme acquis que derrière cette action se cache je ne sais pas quoi. » (Extrait de l'entretien avec V., avocate pénaliste à Trieste)

L'avocate soulève immédiatement une question centrale dans les procès pour aide à l'immigration irrégulière et, plus largement, dans le phénomène de criminalisation des personnes en exil en Italie et en Europe : le problème de « l'absence d'évaluation générale ». Sans entrer dans les détails, il est clair que le phénomène du *smuggling* est extrêmement complexe, à commencer par la dimension linguistique. Souvent, dans les médias et les discours publics, des termes comme « trafiquant », « smuggler », « passeur » sont utilisés de manière interchangeable, comme synonymes. Il est fondamental de distinguer le trafic d'êtres humains du *smuggling*. Ce dernier est défini par l'ONU comme :

« Le fait d'obtenir, directement ou indirectement, un avantage financier ou autre avantage matériel en contrepartie de l'entrée illégale d'une personne dans un État partie dont cette personne n'est ni ressortissante ni résidente permanente.»[5].

[5] Iselin, B., & Adams, M. (2003, April 10). *Distinguishing between human trafficking and people smuggling*. UN Office on Drugs and Crime, Regional Centre for East Asia and the Pacific, p.2 : "*The procurement, in order to obtain, directly or indirectly a financial or other material benefit, of the illegal entry of a person into a state Party of which the person is not a national or a permanent resident*"

Les discussions sur le terrain ont fait émerger la relation complexe entre le « facilitateur » et la personne exilée. Dans les discours, différents rôles sur les routes migratoires apparaissent, avec la distinction que les personnes en exil font entre chauffeurs, passeurs et *quachabbar*, terme pachto désignant celui qui organise le voyage et avec lequel ils communiquent exclusivement par téléphone. La question sémantique est cruciale, surtout dans le contexte actuel où les politiques migratoires italiennes et européennes deviennent de plus en plus excluantes et violentes, à un moment où « la chasse au trafiquant » est une bataille erronée utilisée pour criminaliser les personnes en exil et justifier des actions répressives toujours plus sévères.

Dans le rapport *From sea to prison*[6], mentionné précédemment, il est immédiatement souligné :

« Pour renforcer la criminalisation des personnes traversant les frontières, les politiques italiennes et européennes ont utilisé un langage politiquement stigmatisant, qui ne rend pas compte de la complexité du phénomène et déforme la perception de la conduite des embarcations transportant des migrants. Dans ce rapport, nous proposons une lecture critique de ces termes et cherchons à restituer une vision plus complète. »

Bien que le rapport traite des routes méditerranéennes, les mêmes dynamiques se retrouvent sur la route des Balkans.

Lors de la relecture de ce rapport, un journal local a publié un court article sur l'arrestation d'un chauffeur à la frontière, rapportant les déclarations de Loperfido, député de Fratelli d'Italia, parti majoritaire. Le langage employé, tant par le député que par le journaliste, est, à mon avis, emblématique du discours que nous venons de décrire.

« Ce volume des ANNALES va à l'encontre de cette idée reçue et du discours dominant dans les médias pour affirmer que le trafic de migrants est un phénomène complexe, que présenter les passeurs comme des criminels et les migrants comme leurs victimes revient à simplifier à l'extrême une relation nuancée, et que nous devons réfléchir davantage et approfondir notre analyse des réalités sur le terrain, notamment par le biais de recherches empiriques qualitatives et d'analyses comparatives, afin de comprendre la relation entre le trafic de migrants et les politiques de contrôle des migrations. »[7].

La relation entre les « passeurs » (facilitateurs) et les « clients » (migrants) est donc plus complexe qu'une simple dynamique criminel-victime, impliquant confiance, interdépendance et liens communautaires[8].

Le discours des chauffeurs s'écarte cependant en partie de ce raisonnement et de ce rapport, mais cette précision était importante, notamment sur le plan terminologique. Ce qui ressort, d'après les témoignages des avocates et des personnes fréquentant la Piazza della Liberta, c'est la méconnaissance de la majorité des chauffeurs ou, en tout cas, le rôle marginal qu'ils occupent au sein du réseau. Selon l'une des avocates, les interrogatoires montrent que beaucoup de chauffeurs répondent à des annonces pour des services de transport dans lesquelles il n'est pas spécifié qu'il s'agit de personnes ; une fois sur place, ils se retrouvent dans l'impossibilité de refuser la mission. Même dans les cas où ils sont davantage conscients, les chauffeurs déclarent, après l'arrestation,

---

[6] From sea to prison: https://fromseatoprison.info/
[7] 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.
[8] Ivi, p- 218.

n'avoir jamais perçu la possibilité d'encourir des responsabilités pénales, considérant au maximum qu'ils s'exposent à une infraction administrative.

Ces considérations renvoient à une autre problématique mise en lumière précédemment : celle de la collaboration. La collaboration constitue en effet une circonstance atténuante permettant de viser une réduction de peine. Cependant, les chauffeurs sont souvent dans l'incapacité de collaborer, car les informations qu'ils détiennent sont limitées et jugées non pertinentes aux yeux de la justice.

« Je n'ai jamais constaté la moindre ouverture à l'idée qu'il puisse exister une ignorance, qui n'a pas de portée sur le plan procédural, mais pourrait avoir une importance pour l'évaluation générale ou des circonstances. Quand on évalue la peine, il y a une absence d'évaluation générale du système, et selon moi, c'est le problème. […] Souvent, les magistrats sont un peu déconnectés de la réalité concrète. Parce que les deux [prévenus] disent : "je n'avais pas idée que c'était si grave", et eux [les magistrats] répondent que ce n'est pas possible, qu'un phénomène aussi connu et répandu, on ne peut pas l'ignorer. Et ils ajoutent : "tu as pris la voiture de ton frère, tu es parti d'Espagne, tu es arrivé à Zagreb et de là tu as fait le transport… comment pouvais-tu ne pas penser que c'était grave ?"
En réalité, ils ne comprennent pas que la manière dont ils sont "pêchés" est vraiment ambiguë. Les annonces sont présentées comme de simples transports, et il n'y a jamais d'indication explicite du type : "attention, nous transportons des personnes en situation irrégulière". Il est vrai que l'on pourrait se dire : "ok, mais quand tu vois qui ils sont, tu te poses des questions", mais désormais, les tarifs ne sont plus ceux d'avant : ils ne donnent pas 10 000 euros par personne, et le paiement n'est pas proportionnel au risque que tu encours. Donc, le signal d'alerte ne se déclenche même pas.
Et il faut aussi considérer le niveau de connaissances de ceux qui font ces activités. Le doute peut apparaître, mais de là à être sûr à 100 % que tu transportes des êtres humains, il y a un monde. Il n'est pas évident que tous aient les outils pour comprendre réellement la substance, la gravité et l'ampleur de ce phénomène. »

(D'un entretien avec V., avocate pénaliste de Trieste, 4 juin 2025)

L'avocate souligne un point fondamental : l'absence totale d'une évaluation globale du système, que ce soit par rapport au fonctionnement de la route des Balkans et aux dynamiques en cours, ou concernant la période de détention et post-détention. De nombreuses critiques apparaissent, comme le paradoxe de condamner une personne pour risque de récidive lié à des difficultés économiques, tout en l'empêchant de travailler pendant sa détention, ou le risque d'être immédiatement transféré dans un centre de rétention (CPR après avoir purgé sa peine, faute de détenir des documents en Italie.

En se concentrant exclusivement sur le rôle des chauffeurs, on constate que rarement des efforts sont faits pour aller au-delà du simple fait afin de comprendre les dynamiques en cours et le cadre plus large et complexe dans lequel s'inscrivent ces arrestations. Ce qui reste, en substance, c'est la certitude d'une condamnation.

Dans les analyses de certains cas (jugements préliminaires ou ordonnances de confirmation d'arrestation et application de mesures cautélaires), la préoccupation de l'avocate vis-à-vis de l'attitude des procureurs et magistrats ressort clairement. Dans le premier cas, « tout est présumé ». Le langage employé traduit une certitude absolue a priori du risque de fuite et surtout de récidive. L'usage de ce langage révèle une approche criminalisant à l'égard des chauffeurs, comme cela était déjà le cas pour les passeurs arrêtés à pied à la frontière (et comme cela continue, mais dans une moindre mesure). Ces conclusions catégoriques sont adoptées malgré la reconnaissance d'un rôle marginal au sein du réseau. Dans le premier cas, il est écrit :

« Il est clair que, dans l'ensemble, la figure de l'accusé actuel est, dans une certaine mesure, une figure secondaire et certainement de faible envergure dans la "chaîne alimentaire" de l'organisation qui est derrière ce trafic lucratif mais illicite, mais il est tout aussi vrai qu'il est comme la mule dans le cadre du trafic de drogue, c'est-à-dire celui qui, dans un contexte mafieux, va incendier un entrepôt pour des besoins d'extorsion. »

(Extrait d'un jugement préliminaire, Tribunale di Trieste sezione GIP/GUP, p. 2)

Le recours à des comparaisons, à mon avis trompeuses et déplacées, comme celle entre le rôle du chauffeur et celui de la mule dans le trafic de drogue , ainsi que l'usage d'un langage qui présuppose l'implication majeure du prévenu dans le réseau, contribue à construire une narration où la culpabilité semble acquise. La présomption généralisée que tout est déjà clair — de la participation au réseau au risque de récidive — réduit l'espace pour une évaluation des circonstances individuelles et révèle surtout le manque de volonté d'une analyse plus approfondie de la manière dont chaque cas s'insère dans un cadre complexe et stratifié.

Dans ce sens, le langage employé contribue à la criminalisation des figures que l'on peut définir, dans le contexte actuel, comme des « facilitateurs » : des chauffeurs aux passeurs, jusqu'à toute personne apportant un soutien, même indirect, à l'entrée dite irrégulière dans un État, sout en-dehors des postes frontières habilités. Cette approche risque de consolider un biais institutionnel, transformant la mesure conservatoire et l'imputation ultérieure en instruments de stigmatisation préventive plutôt qu'en outils d'établissement objectif de la responsabilité.

Il ressort clairement de cette brève analyse — sur laquelle beaucoup reste à dire — que l'accusation d'aide à l'immigration clandestine et la criminalisation des personnes en exil deviennent un outil de contrôle, une pratique supplémentaire de violence exercée par le système frontalier européen. Comme observé dans la fiche frontière Trieste, la militarisation croissante des frontières extérieures et intérieures européennes et les violences systématiquement exercées sur elles ne permettent pas d'éradiquer les réseaux de passeurs, malgré la rhétorique du gouvernement italien, mais servent uniquement à rendre les parcours migratoires des personnes traversant les Balkans encore plus violents et précaires, du fait de l'absence de voies « légales » pour accéder au territoire de l'UE.

Pour conclure, un dernier extrait du rapport From sea to prison[9] :

« D'autre part, les politiques de fermeture ont induit le développement d'une série de pratiques, organisations et réseaux — à la fois bien structurés et 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 œuvre, dans ce contexte, non seulement par des moyens physiques, mais aussi par des instruments juridiques prévus par chaque pays, poursuivant toute forme d'entrée irrégulière et tout acte facilitant cette entrée. »

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