



Comment le blocus contre le Venezuela affecte l'approvisionnement en essence?

Par [Misión Verdad](#)

Mondialisation.ca, 22 octobre 2020

misionverdad.com 20 octobre 2020

Région : [Amérique latine & Caraïbe](#)

Thème: [Économie](#)

Le 25 août 2017, le gouvernement des États-Unis a émis le décret 13808. Ce décret visant directement l'entreprise publique PDVSA, marquait le début d'un état de siège contre les opérations de la principale entreprise vénézuélienne.

Le décret en question a limité les capacités financières de PDVSA, la vente d'obligations et son intention d'acquérir de nouvelles lignes de financement dans le but d'améliorer le circuit national de raffinage face à la chute brutale des prix internationaux du pétrole.

Depuis 2018, PDVSA avait déjà des problèmes pour investir dans ses raffineries et maintenir un approvisionnement normal en essence sur le marché intérieur. Mais cette difficulté se verrait aggraver à cause d'un nouveau décret, le 13835, qui empêche la vente de Citgo, une filiale de PDVSA aux États-Unis, et commence à compliquer les relations avec PDVSA.

Cette première attaque contre Citgo aura deux effets pratiques immédiats : la filiale sera empêchée d'envoyer de l'essence à PDVSA pour maintenir l'approvisionnement, et les principales raffineries n'obtiendront pas les pièces de rechange dont elles ont besoin pour fonctionner et qui ont été achetées à Citgo.

PDVSA commence à avoir des problèmes pour remplacer les pièces de rechange, investir dans les raffineries et maintenir la capacité de production de carburant nécessaire au marché vénézuélien.

À partir de 2019, le membre du Congrès Juan Guaidó s'est proclamé président et, dans les jours qui ont suivi, le gouvernement américain a émis le décret 13850 pour geler les fonds de la PDVSA et restreindre toute relation commerciale ou financière avec les sociétés américaines, comme Citgo et les compagnies pétrolières de pays tiers.

L'isolement forcé du réseau commercial traditionnel de la PDVSA a eu pour effet d'élargir la barrière aux importations d'additifs chimiques et de pièces détachées pour soutenir le fonctionnement des raffineries. L'essence, cette ressource stratégique pour la mobilité sociale et économique, est devenue une cible pour le gouvernement américain.

Entre avril et septembre 2019, le département du Trésor a ajouté à sa liste OFAC plus de 30 navires et pétroliers de PDVSA (ou exploités par l'État) chargés de transporter du pétrole, de l'essence et des dérivés pour le raffinage.

En même temps que ce blocus des navires utilisés par PDVSA pour importer de l'essence et des additifs pour sa production nationale, le 5 août a été publié le décret 13884, qui

officialisait l'embargo contre PDVSA et rendait viables les « sanctions secondaires » : l'application de « sanctions » aux entreprises de pays tiers, en dehors de la juridiction américaine, pour avoir maintenu des relations commerciales ou opérationnelles avec PDVSA.

Ce schéma multiforme de manœuvres de blocus visait, dès le début, à vider les raffineries vénézuéliennes, à parier sur leur détérioration et à laisser le Venezuela sans essence. Dans le cadre de ce dispositif et pour atteindre ces objectifs, le gouvernement Trump a imposé en mars 2020 des « sanctions » illégales aux filiales de la compagnie pétrolière russe Rosneft, Rosneft Trading (Suisse) et TNK Trading International, sociétés avec lesquelles PDVSA approvisionnait le pays en essence face aux violentes actions de blocus contre leurs achats d'additifs et de pièces détachées pour leurs raffineries.

En mai de cette année et par la suite, Washington a déployé une intense offensive de communication, politique et pseudo-légale pour empêcher l'arrivée de pétroliers iraniens chargés d'essence. Incapables d'empêcher leur arrivée, les États-Unis ont décidé de « sanctionner » les capitaines iraniens des navires et ont également promu un ordre de saisie illégal pour tenter d'endiguer les navires.

Les manœuvres contre les navires iraniens et le partenariat stratégique entre le Venezuela et la République islamique d'Iran ont rendu officiel la stratégie choisit en 2017, qui avait déjà positionné l'essence comme un flanc d'attaque pour renforcer la détérioration du pays et la pression politique étrangère contre le gouvernement bolivarien.

Données publiques confirmant les effets sur l'essence vénézuélienne

L'attaque visant à entraver l'importation d'essence en provenance du Venezuela a été planifiée. Les données publiques suivantes le confirment :

- En septembre 2019, l'établissement financier américain « Bloomberg » a rapporté que le « Shipowners' Club », un fournisseur d'assurance pour les compagnies maritimes internationales, a conseillé à ses membres d'être prudents s'ils interagissent avec le Venezuela. Le groupe indique que si un membre est sanctionné, ses biens peuvent être bloqués et le club peut annuler ou suspendre la couverture d'assurance. Ces pressions directes constituaient une menace contre les compagnies maritimes qui pouvaient être engagées pour expédier de l'essence au Venezuela.
- Une nouvelle publication de Bloomberg, fin 2019, déclarait : « Avant octobre, les navires livraient en grande partie de l'essence européenne directement au Venezuela, sans escale. Mais ensuite, plusieurs opérateurs, dont SeaRiver, la filiale maritime d'ExxonMobil Corp, et l'Unipecc chinois, ont déclaré qu'ils n'affréteraient pas de navires ayant séjourné au Venezuela. Les mesures ont été renforcées pour bloquer l'importation d'essence et d'additifs destinés à être produits dans les raffineries vénézuéliennes, avec pour objectif de créer une pénurie d'ici 2020. Les médias ont avoué dans la même publication : « Bien que l'approvisionnement en essence ne soit pas spécifiquement affecté par les sanctions des États-Unis, ceux-ci ont rendu difficile la vente du carburant au Venezuela ».
- En avril de cette année, l'agence Reuters a déclaré dans une publication : « Depuis la fin 2019, les responsables américains ont demandé à la plupart des fournisseurs de carburant du Venezuela d'éviter d'envoyer de l'essence au pays

touché par la crise. Lors de la dernière série d'appels, début mars, entre les responsables américains et les compagnies pétrolières, ces dernières ont réitéré l'interdiction, malgré la dégradation des conditions humanitaires dans le pays ». Les responsables américains ont fait pression sur les compagnies pétrolières Eni (Italie), Repsol (Espagne) et Reliance Industries (Inde) pour les empêcher d'envoyer du carburant au Venezuela. « Ils ont souligné qu'il n'y avait pas d'essence dans le cadre des échanges de pétrole », a rapporté Reuters.

- En octobre 2018, l'ancien ambassadeur des États-Unis au Venezuela, William Brownfield, a avoué ce qui suit dans une interview : « Si nous devons sanctionner PDVSA, cela aura un impact sur toute la population, sur le citoyen ordinaire [...] à l'heure actuelle, la meilleure solution serait d'accélérer l'effondrement même s'il produit une plus grande période de souffrance pendant une période de mois ou peut-être d'années ».
- Le 19 mai 2020, le correspondant de Reuters Luc Cohen a expliqué comment le blocus de Citgo et l'autoproclamation de Guaidó ont coupé l'approvisionnement en essence du Venezuela, après un échange historique entre la filiale et sa société mère (PDVSA) : « Mais ces prétendus échanges avec son principal partenaire, Citgo, qui est sa filiale de raffinage aux États-Unis, ont été interrompus lorsque le gouvernement du président Donald Trump a sanctionné le PDVSA en janvier 2019 dans le cadre de sa campagne visant à évincer le président Nicolas Maduro de ses fonctions. »
- Cette situation est également illustrée dans un rapport du New York Times en 2018. Selon la publication, Citgo a envoyé à PDVSA « environ 29 000 barils par jour de carburants raffinés, comme l'essence ». De plus, poursuit-il, « Citgo [...] importe 175 000 barils de pétrole brut vénézuélien chaque jour - presque un baril sur cinq que le pays exporte dans le monde - ce qui fournit au gouvernement de gauche des dollars dont il a désespérément besoin ».

Quelques éléments de conclusion :

Compte tenu de toutes ces données, il n'est pas compliqué de conclure que la pénurie d'essence au Venezuela a été planifiée politiquement par les États-Unis dans leur stratégie de « changement de régime ». La situation de pénurie en 2020 reflète en fait les effets pratiques d'une stratégie d'attaque multiforme contre les importations d'essence qui a débuté en 2017. La pénurie d'essence n'est pas due à une mauvaise gestion du gouvernement ou à un « manque d'investissement », puisque dès 2017, le PDVSA commençait déjà à subir la sanction de décrets et autres restrictions américaines qui bloquaient l'achat d'intrants et de pièces de rechange indispensables au maintien du circuit de raffinage vénézuélien.

Dans le même temps, le gouvernement américain a déployé une offensive commerciale et financière contre les compagnies maritimes et pétrolières internationales pour entraver les importations d'essence.

Au plus grand détriment du Venezuela, le vol de Citgo par Washington et l'usurpation de sa direction et de sa gestion générale aux profit du membre du Congrès Juan Guaidó ont, depuis 2019, coupé les livraisons d'essence au Venezuela, aggravant la pénurie et la crise induites dans le fonctionnement des raffineries. C'est l'origine du désastre actuel dans

l'approvisionnement en essence du pays.

Misión Verdad

Article original en espagnol : Cómo el bloqueo afecta el abastecimiento de gasolina en Venezuela, [Misión Verdad](#), le 20 octobre 2020.

Traduction: Paul Genre pour Les 2 Rives

La source originale de cet article est [misionverdad.com](#)

Copyright © [Misión Verdad](#), [misionverdad.com](#), 2020

Articles Par : [Misión Verdad](#)

Avis de non-responsabilité : Les opinions exprimées dans cet article n'engagent que le ou les auteurs. Le Centre de recherche sur la mondialisation se dégage de toute responsabilité concernant le contenu de cet article et ne sera pas tenu responsable pour des erreurs ou informations incorrectes ou inexactes.

Le Centre de recherche sur la mondialisation (CRM) accorde la permission de reproduire la version intégrale ou des extraits d'articles du site [Mondialisation.ca](#) sur des sites de médias alternatifs. La source de l'article, l'adresse url ainsi qu'un hyperlien vers l'article original du CRM doivent être indiqués. Une note de droit d'auteur (copyright) doit également être indiquée.

Pour publier des articles de [Mondialisation.ca](#) en format papier ou autre, y compris les sites Internet commerciaux, contactez: media@globalresearch.ca

[Mondialisation.ca](#) contient du matériel protégé par le droit d'auteur, dont le détenteur n'a pas toujours autorisé l'utilisation. Nous mettons ce matériel à la disposition de nos lecteurs en vertu du principe "d'utilisation équitable", dans le but d'améliorer la compréhension des enjeux politiques, économiques et sociaux. Tout le matériel mis en ligne sur ce site est à but non lucratif. Il est mis à la disposition de tous ceux qui s'y intéressent dans le but de faire de la recherche ainsi qu'à des fins éducatives. Si vous désirez utiliser du matériel protégé par le droit d'auteur pour des raisons autres que "l'utilisation équitable", vous devez demander la permission au détenteur du droit d'auteur.

Contact média: media@globalresearch.ca