



Les sanctions de l'OTAN et la catastrophe mondiale imminente du diesel

Par [F. William Engdahl](#)

Mondialisation.ca, 19 avril 2022

Région : [L'Europe](#), [Russie et CEI](#)

Thème: [Économie](#), [Guerre USA OTAN](#),
[Pétrole](#), [Gaz de schiste](#), [Énergie](#)

Analyses: [Crise en Ukraine](#), [Crise en Ukraine](#), [UKRAINE](#)

Dans le contexte de la crise inflationniste mondiale actuelle, les chefs d'État de l'OTAN et les médias grand public répètent à l'envi que les prix élevés de l'énergie sont le résultat direct des actions menées par Poutine en Ukraine depuis fin février.

En réalité, ce sont les sanctions occidentales qui en sont responsables. Ces sanctions, qui comprennent la coupure de l'accès interbancaire SWIFT pour les principales banques russes et qui sont parmi les plus sévères jamais imposées, ont à peine un impact sur les actions militaires en Ukraine.

Ce que beaucoup négligent, c'est le fait qu'elles ont un impact croissant sur les économies occidentales, en particulier celles de l'UE et des États-Unis. Un examen plus approfondi de l'état de l'offre mondiale du diesel est alarmant. Mais les planificateurs occidentaux des sanctions au sein du Trésor américain et de l'UE savent parfaitement ce qu'ils font. Et c'est de mauvais augure pour l'économie mondiale.

Alors que la plupart d'entre nous considèrent rarement le diesel comme autre chose qu'un polluant, il est en fait essentiel à l'ensemble de l'économie mondiale, comme peu de sources d'énergie le sont. Le directeur général de Fuels Europe, qui fait partie de l'Association européenne des raffineurs de pétrole, a récemment déclaré : « ... il existe un lien évident entre le diesel et le PIB, car presque tout ce qui entre et sort d'une usine [utilise du diesel](#) ».

À la fin de la première semaine de l'action militaire de la Russie en Ukraine, sans qu'aucune sanction ne soit encore spécifique aux exportations de diesel de la Russie, le prix du diesel européen était déjà au plus haut depuis trente ans. Cela n'avait rien à voir avec la guerre. Cela avait à voir avec les confinements draconiens mondiaux du Covid depuis mars 2020 et le désinvestissement simultané de Wall Street et des sociétés financières mondiales dans les entreprises pétrolières et gazières, ce que l'on appelle l'Agenda vert ou ESG. Presque dès le premier jour des actions des troupes russes en Ukraine, deux des plus grandes compagnies pétrolières du monde, BP et Shell, toutes deux britanniques, ont arrêté leurs livraisons de diesel à l'Allemagne par crainte de pénuries. [Avant la guerre en Ukraine](#), la Russie fournissait 60 à 70% du diesel de l'UE.

En 2020, la Russie était le deuxième exportateur mondial de gazole derrière les États-Unis, avec plus d'un million de barils par jour. La plus grande partie, environ 70%, était destinée à

l'UE et à la Turquie. La France était le plus grand importateur, suivie de l'Allemagne et du Royaume-Uni. En France, environ 76% de tous les véhicules routiers (voitures, camions) utilisent du diesel. La demande de diesel dans l'UE est bien plus élevée qu'aux États-Unis, car la plupart des voitures utilisent également le diesel, plus économique et plus efficace. Au cours de la première semaine d'avril, la présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen, a fièrement annoncé de nouvelles sanctions contre l'énergie russe, qui commenceraient par l'interdiction du charbon. L'UE est le premier importateur de charbon russe. Le pétrole et le gaz suivront plus tard, selon elle. Cette décision insensée ne fera qu'augmenter les coûts de l'énergie, qui atteignent déjà des sommets, pour la plupart des pays de l'UE, car elle entraînera une hausse considérable des prix du pétrole et du gaz.

Au début de la crise ukrainienne, les stocks mondiaux de gazole étaient déjà à leur plus bas niveau depuis 2008, car les verrouillages du Covid avaient fortement perturbé l'équilibre entre l'offre et la demande de pétrole et de gaz. Aujourd'hui, le décor est planté pour une crise sans précédent du diesel. Les conséquences seront stupéfiantes pour l'économie mondiale.

Le diesel alimente le commerce mondial

Les moteurs diesel ont le rendement le plus élevé des moteurs conventionnels. Ils sont basés sur le principe de compression développé en 1897 par Rudolf Diesel. En raison de leur plus grande efficacité et de leur plus grand kilométrage par gallon, le diesel alimente presque tous les moteurs de camions de marchandises. Il alimente la plupart des équipements agricoles, des tracteurs aux machines de récolte. Il est largement utilisé dans l'UE, à près de 50% comme carburant automobile, car il est beaucoup plus économe en carburant que les moteurs à essence. Il est utilisé dans la plupart des machines d'exploitation minière lourdes telles que les engins de terrassement Caterpillar. Il est utilisé dans les équipements de construction. Les moteurs diesel ont remplacé les moteurs à vapeur sur tous les chemins de fer non électrifiés du monde, en particulier les trains de marchandises. Le diesel est utilisé dans certaines centrales électriques et dans la plupart des véhicules militaires lourds.

Une pénurie mondiale de carburant diesel, temporaire ou à plus long terme, est donc un événement catastrophique. Les marchandises ne peuvent pas être transportées des ports à conteneurs vers les destinations intérieures. Sans diesel, les camions ne peuvent pas livrer de nourriture au supermarché, ni rien d'autre d'ailleurs. Toute la chaîne d'approvisionnement est gelée. Et il n'y a aucune possibilité de remplacer l'essence dans un moteur diesel sans ruiner le moteur.

Jusqu'aux verrouillages mondiaux de l'industrie et des transports qui ont commencé en mars 2020, la demande et l'offre de diesel étaient bien équilibrées. Les verrouillages soudains ont cependant fait s'effondrer la demande de diesel pour le transport par camion, les voitures, la construction et même l'agriculture. Les raffineries non rentables ont été fermées. La capacité a diminué. Aujourd'hui, alors que la production mondiale retrouve un semblant de normalité d'avant la crise, les stocks de réserve de diesel dans le monde sont dangereusement bas, en particulier dans l'UE, qui est le plus grand consommateur de diesel au monde, mais aussi aux États-Unis.

Rationnement ?

Au début de cette année, les stocks mondiaux de diesel étaient déjà dangereusement bas,

ce qui a fait grimper les prix en flèche. En février 2022, avant l'impact de la guerre en Ukraine, les stocks de diesel et de produits connexes aux États-Unis étaient inférieurs de 21% à la moyenne saisonnière d'avant la guerre. Dans l'UE, les stocks étaient inférieurs de 8%, soit 35 millions de barils, au niveau moyen d'avant la campagne. À Singapour, les stocks du hub asiatique étaient inférieurs de 32% à la normale. Dans l'ensemble, les stocks de gazole des trois régions étaient d'une faiblesse alarmante, quelque 110 millions de barils de moins que [l'année dernière](#) à la même époque.

Entre janvier 2021 et janvier 2022, les prix du diesel dans l'UE ont presque doublé, et ce, avant les sanctions contre l'Ukraine. Il y avait plusieurs raisons à cela, mais la principale était la flambée du prix du pétrole brut et les perturbations de l'approvisionnement dues aux verrouillages mondiaux du Covid et à la reprise ultérieure des flux commerciaux mondiaux. Pour ajouter au problème, au début du mois de mars, le gouvernement central chinois a imposé une interdiction sur ses exportations de diesel, afin de « garantir la sécurité énergétique » dans le contexte des sanctions occidentales contre la Russie. Ajoutez à cela la récente interdiction par l'administration Biden des importations de tout le pétrole et le gaz russes, ce qui inclut en 2021 une part estimée à 20% de toutes les exportations russes de pétrole lourd. Dans le même temps, l'Union européenne, dans sa sagesse toujours idéologique, met la dernière main à une interdiction des importations de charbon russe, suivie d'une interdiction du pétrole brut, du diesel et du gaz russes.

Le 4 avril, le prix moyen du litre de diesel en Allemagne était de 2,10 euros. Le 27 décembre 2021, il était de 1,50 €, soit une hausse de 40% en quelques semaines. À la suite des sanctions sans précédent prises par les États-Unis et l'Union européenne à l'encontre de la Russie après la campagne militaire en Ukraine le 24 février, de plus en plus de compagnies pétrolières et de négociants en pétrole occidentaux refusent de traiter le pétrole brut ou le diesel russes par crainte de représailles. Il est certain que cette situation va s'aggraver tant que les combats en Ukraine se poursuivront.

Le 27 mars, le PDG de Vitol, la plus grande société indépendante de négoce d'énergie au monde, dont le siège est à Rotterdam, a prévenu que le rationnement du diesel dans les mois à venir était de plus en plus probable. Il a fait remarquer que « l'Europe importe environ la moitié de son diesel de Russie et environ la moitié de son diesel du Moyen-Orient. Cette [pénurie systémique](#) de diesel est là ».

Le 7 avril, David McWilliams, un économiste irlandais de premier plan, anciennement à la banque nationale d'Irlande, a émis une note alarmante. « Non seulement le pétrole augmente, mais le diesel aussi et il y a une réelle menace que le diesel vienne à manquer en Europe occidentale au cours des deux ou trois prochaines semaines, voire avant... Nous importons une quantité importante de notre diesel, il provient de deux raffineries au Royaume-Uni où il est d'abord traité. Ces raffineries n'ont pas de pétrole brut en ce moment. Nous faisons donc fonctionner l'économie au jour le jour, heure par heure ». Il a ajouté : « Nous n'avons pas seulement une crise pétrolière, nous avons une crise énergétique comme nous n'en avons pas vu depuis 50 ans ». Selon lui, la raison pour laquelle les stocks de diesel sont si bas est que les pays de l'UE ont trouvé bien moins cher de sous-traiter le pétrole et le diesel à la Russie, dont [l'offre est énorme](#).

La situation aux États-Unis n'est pas meilleure. Pour des raisons politiques, l'administration Biden et l'UE minimiseraient l'ampleur réelle de la crise du diesel. L'inflation atteint déjà des sommets inégalés depuis 40 ans aux États-Unis. À moins d'un revirement majeur, la crise mondiale du diesel aura un impact dramatique sur toutes les formes de transport routier et

automobile, sur l'agriculture, l'exploitation minière, etc. Cette crise sera une catastrophe pour une économie mondiale déjà en difficulté. Pourtant, des gouvernements comme la coalition allemande « Ampel » (feux de signalisation), avec son programme fou « zéro carbone » et ses plans pour éliminer progressivement le pétrole, le charbon et le gaz, ou la cabale Biden, considèrent en privé l'explosion des prix de l'énergie comme un argument supplémentaire pour abandonner les hydrocarbures comme le pétrole au profit de l'éolien et du solaire, peu fiables et coûteux. La véritable économie mondiale industrielle interconnectée ne ressemble pas à un jeu de lego. Elle est hautement complexe et finement réglée, et cette finesse est systématiquement détruite, et tout porte à croire que c'est délibéré. Bienvenue dans le programme eugénique de la Grande Réinitialisation de Davos.

F. William Engdahl



[US-NATO Sanctions and the Coming Global Diesel Fuel Disaster](#), 12 avril 2022

Traduction [Réseau International](#)

F. William Engdahl est consultant en gestion des risques stratégiques et conférencier. Il est titulaire d'un diplôme en politique de l'université de Princeton et est un auteur de best-sellers sur le pétrole et la géopolitique. Il est chercheur associé au Centre de recherche sur la mondialisation (CRM).

La source originale de cet article est [Mondialisation.ca](#)
Copyright © [F. William Engdahl](#), Mondialisation.ca, 2022

Articles Par : [F. William Engdahl](#)

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 inexacts.

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