

La nécessité de remplacer sans tarder les voitures et les camions désuets et de répondre aux besoins d'une population qui augmente de 3,5 % par an offre des débouchés prometteurs dans ce secteur. Selon le Plan quinquennal de développement économique (1990-1994), 43 000 camions, 18 000 autobus et 33 000 minibus devaient être introduits, mais les résultats jusqu'à présent ont été bien en deça de ces prévisions. De grands constructeurs internationaux de véhicules ont été pressentis en vue de fournir un éventuel apport technologique ou de mettre sur pied des entreprises conjointes pour le montage local de véhicules pour passagers et de camions. Des camions et des autobus Mercedes Benz sont assemblés localement depuis plus de vingt ans. General Motors Market Development of Canada suit de près l'industrie locale.

Transport maritime

Première société iranienne dans ce secteur, les Lignes maritimes de la République islamique d'Iran (LMRII), qui dépendent du ministère de la Voirie et des Transports, transportent l'essentiel du fret maritime en provenance et à destination de l'Iran. Les LMRII sont également propriétaire à 51 %, l'État indien étant le co-propriétaire, de la *Irano-Hind Shipping Company*, qui est l'autre grand transporteur maritime en Iran. La flotte commerciale est passée de 42 navires, ayant un port en lourd total de 525 000 tonnes, en 1980 à 110 navires totalisant 2,3 millions de tonnes en 1991. Cette même année, 80 % des importations totales de 21,5 millions de tonnes ont transitées par les ports, Bandar Khomeyni et Bandar Abbas dans le golfe Persique étant les points d'entrée de la plus grande partie d'entre elles.

Les installations de transport et de manutention du fret conteneurisé seront développées et les principaux ports dans le golfe Persique et en mer Caspienne seront rénovés et dotés de nouveaux équipements. De plus, le Plan quinquennal de développement économique prévoit augmenter le tonnage de la flotte commerciale d'environ 7 millions de tonnes au moyen de la location de navires étrangers. Il existe plusieurs plans de construction et d'expansion portuaires : Jask (à l'est du détroit d'Ormuz), Shahid Beheshti, île d'Ormuz et Pasa Bandar (point le plus méridional du territoire). Le port de Khorramchahr, presque entièrement détruit pendant la guerre avec l'Irak, est en reconstruction. Plusieurs projets de construction et d'expansion portuaires sont également prévus sur le littoral de la mer Caspienne, les plus importants étant l'expansion des ports d'Anzali et de Naou Char.

MATÉRIEL AÉROPORTUAIRE ET DE CONTRÔLE AÉRIEN

Le gouvernement d'Israël compte lancer un appel d'offres international en vue de la construction d'un aéroport au nord d'Eilat, centre de villégiature en pleine croissance sur la mer Rouge. L'aéroport sera situé à 11 kilomètres au nord de la ville et pourra recevoir tous les types d'avions sur une seule piste. Il remplacera l'aéroport actuel, installé sur une propriété de premier ordre au centre d'Eilat, où seuls les petits avions à réaction peuvent atterrir. À l'heure actuelle, les plus gros avions, principalement des vols affrétés en provenance d'Europe, doivent se poser à la base de l'aviation israélienne à 60 kilomètres au nord de la ville.

Les appels d'offres précédents ont été annulés, le gouvernement ayant jugé insatisfaisantes les soumissions présentées.

Il s'agit là de la meilleure occasion d'affaires en Israël pour les entreprises canadiennes qui fabriquent du matériel aéroportuaire et de contrôle aérien.