

L'actuel Plan quinquennal de développement économique (1990-1994) prévoit l'affectation de 936 milliards de rials à l'entretien et à la construction de voies ferrées, en plus de quelques 1,5 milliard de dollars (US). Le Plan vise à augmenter le transport de passagers de plus de 100 %, lequel passerait de 7 millions de passagers par an (niveau actuel) à 16 millions en 1994. Pareillement, le transport de marchandises est appelé à passer de 14 millions à 30 millions de tonnes par an. Ces augmentations seront réalisées en partie grâce à la construction d'une double voie sur le tronçon Bandar Abbas-Bam (actuellement inachevé), à la rénovation et à la modernisation de 1 750 km de voies existantes et à des investissements dans le matériel roulant, le réseau de télécommunications et l'électrification. À l'heure actuelle, seuls les 146 km du tronçon Tabriz-Jolfa sont électrifiés.

Parmi les voies principales en construction, il y a le tronçon primordial Bam-Bandar Abbas. La société sud-coréenne Daewoo a obtenu un contrat d'environ 250 millions de dollars US pour la construction de deux segments (67 km au total) de ce tronçon. Le doublement de la voie entre Bandar Khomeyni et Ahvas et de certains segments entre Ahvas et Téhéran est un autre projet en cours. Un troisième grand projet est la construction d'un tronçon de 180 km entre Mechhed et Serakhs qui reliera l'Iran à la frontière du Turkménistan. Les plans de développement à long terme comprennent la construction d'une voie de 560 km entre Kerman et Zahedan, d'une voie de 800 km entre Mechhed et Bam et le prolongement du tronçon Bandar Turkman-Gorgnan jusqu'à Gonbad-e Qâbus.

#### **Transport aérien**

L'Administration de l'aviation civile, qui dépend du ministère de la Voirie et des Transports, est responsable de toutes les questions relatives aux grandes orientations, de l'exploitation des aéroports et de la supervision des décisions d'achats des lignes aériennes. Il y a actuellement en Iran 52 aéroports en exploitation, dont six aéroports internationaux et six qui servent exclusivement à la Société nationale des pétroles iraniens (SNPI).

Le renouvellement de la flotte aérienne vieillissante vient au premier rang des priorités, suivi de l'expansion de la flotte, de la construction de nouveaux aéroports et de l'installation d'un équipement de pointe dans les aéroports plus anciens. L'âge moyen des avions de la flotte iranienne assurant les liaisons internationales est de quinze ans, soit quatre ans de plus que la moyenne internationale. Au cours des deux dernières années, l'Iran a acquis deux Airbus et six Fokker afin de remplacer les avions vieillissants sur les vols internationaux et intérieurs. L'Iran négocie également l'achat de 5 ATR pour la ligne aérienne Asseman; il a de plus annoncé récemment l'achat de 12 avions-écoles (de fabrication franco-italienne) d'une valeur approximative de 5 millions de marks. Douze Tupolev ont aussi été pris en location par la Société des charters d'Iran, récemment formée, afin d'accroître la capacité du réseau local. En outre, l'Iran a entrepris de construire huit aéroports et de moderniser ses systèmes de radar et d'atterrissage, ce qui exigera un investissement, en devises fortes, équivalant à au moins 350 millions de dollars US. Cela ne comprend pas l'Aéroport Imam Khomeyni, situé au sud de Téhéran, qui est le plus important projet aéroportuaire en Iran.

#### **Transport routier et construction de véhicules**

Le transport routier compte pour environ 80 % du trafic passagers et marchandises dans l'ensemble du pays. Selon le ministère de la Voirie et des Transports, la construction routière entre 1979 et 1988 a été de 388 km pour les autoroutes, de 5 411 km pour les routes principales et de 2 989 km pour les routes secondaires dans l'ensemble du pays.