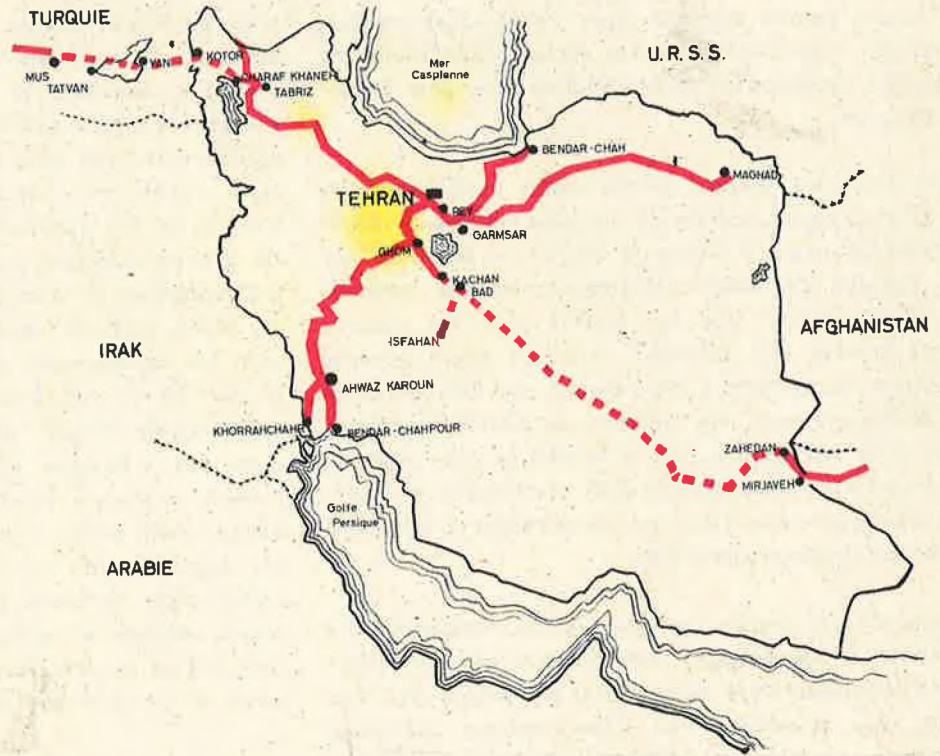




وزارت راه
راه آهن دولتی ایران



LES CHEMINS

DE FER IRANIENS



La gare centrale
de Téhéran.

Les Belges et le Transiranien

Les débuts des chemins de fer iraniens remontent à 1886. Cette année-là, un ingénieur belge se vit accorder la première concession ferroviaire pour la construction d'une ligne, longue de 10 km., reliant Téhéran à Rey. Le développement du réseau fut très lent. En 1920, il ne comprenait que quelques lignes à écartements différents ; seule celle construite par notre compatriote menait à la capitale du pays.

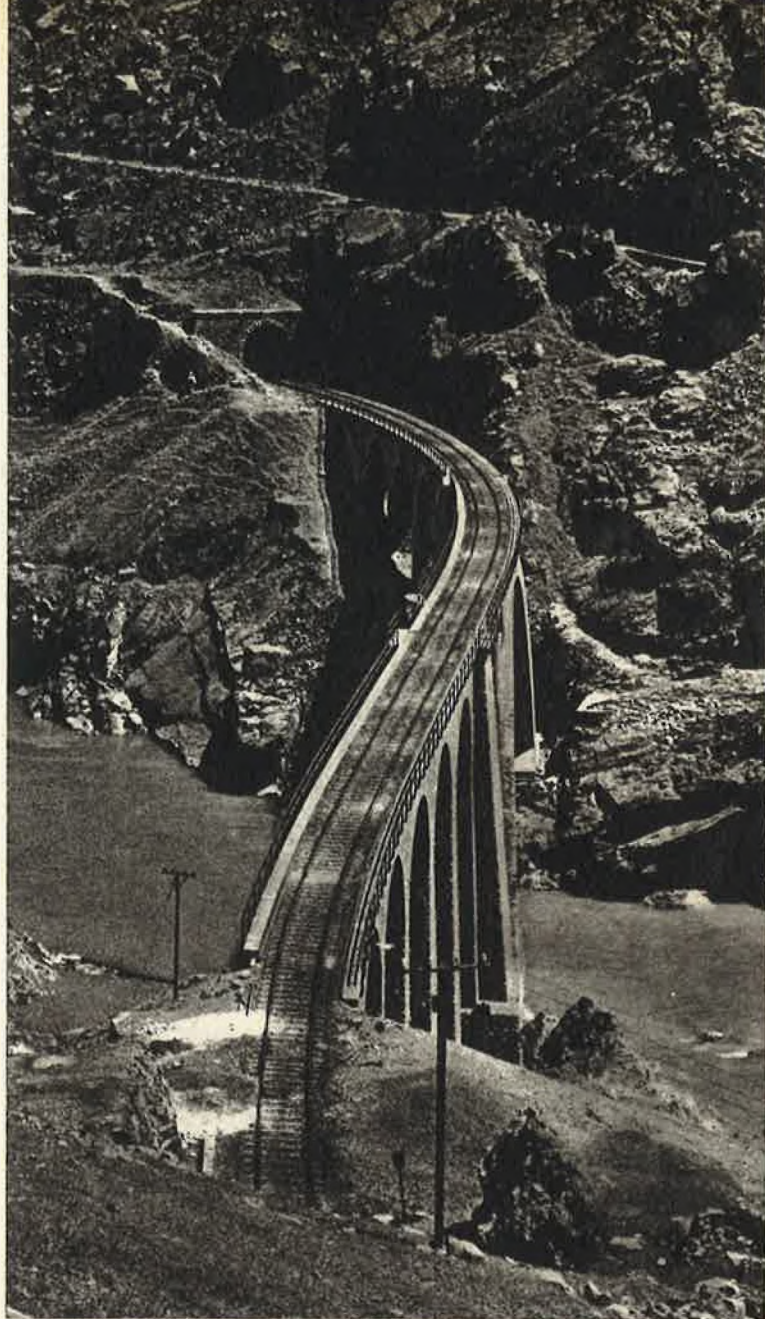
La première réalisation importante fut le Transiranien, qui relie la mer Caspienne au golfe Persique, en passant par Téhéran. Achevé en 1938, il rendit des services inappréciables au cours de la guerre pour le transport du matériel militaire allié à destination de la Russie.

Trois grandes entreprises belges ainsi que des Allemands et des Américains ont collaboré avec les Iraniens à la construction de cette ligne longue de 2.213 km. Ce fut une sorte d'épopée, due à un promoteur aux idées grandioses de bâtisseur, l'empereur Réza Chah Pahlavi, père du souverain actuel, qui eut raison des premières difficultés.

Partant de Bendar Chah, la ligne s'engage dans les plaines verdoyantes de Gorgan et du Mazandaran, puis pénètre dans d'étroites vallées avant de partir à l'assaut des montagnes d'Alborz, où les ingénieurs trouvèrent matière à leur hardiesse et à leurs conceptions techniques révolutionnaires. En effet, c'est seulement après s'être hissée au col de Firouzkouh, à 2.112 mètres d'altitude, après avoir traversé d'innombrables tunnels et couloirs, après avoir quasi survolé les torrents du haut de viaducs téméraires, que la voie redescend vers la capitale par les vallées et les plaines de Hable Roud et de Veramin. Aux plaines, vers le sud, font suite de nouvelles montagnes : chaîne du Lauristan, gorges de l'Abédiz, pour lesquelles il fallut cent kilomètres de tunnels et de ponts. La ligne traverse enfin la plaine du Khouzestan, jusqu'au terminus : Bendar-Chahpour, sur le golfe Persique, après avoir franchi un pont de 52 arches et de 1.060 mètres de long au-dessus des eaux du Karoum.

Les lots que l'adjudication publique avait concédés aux Belges se situaient dans la belle vallée de l'Ab-i-Sezar.

Sur une ligne coupée de 224 tunnels, de plus de 470 ponts, viaducs grands et petits, deux des lots réservés aux entreprises belges comprenaient 38 tunnels, d'une longueur totale de 15 kilomètres, sans compter les viaducs de maçonnerie, dont



Le pont de Talezang.

certaines ont jusqu'à 130 m. de long et 35 m. de hauteur.

Les autres axes

C'est seulement en 1958 qu'ont été achevés les travaux des grands axes reliant Téhéran au nord-est et au nord-ouest du pays.

Le réseau avait alors atteint une longueur totale de 3.458 km. et comptait 8.140 ponts de toutes constructions, dont un de 1.100 m., et 259 tunnels qui, pris ensemble, mesureraient 103.437,59 m.

Actuellement, on construit l'extension de Bad à Isfahan. En outre, les Iraniens, en collaboration avec les Turcs, ont entrepris les travaux de la première liaison directe par fer entre leurs deux pays. Cette nouvelle ligne, qui sera achevée dans quatre ou cinq ans, appor-



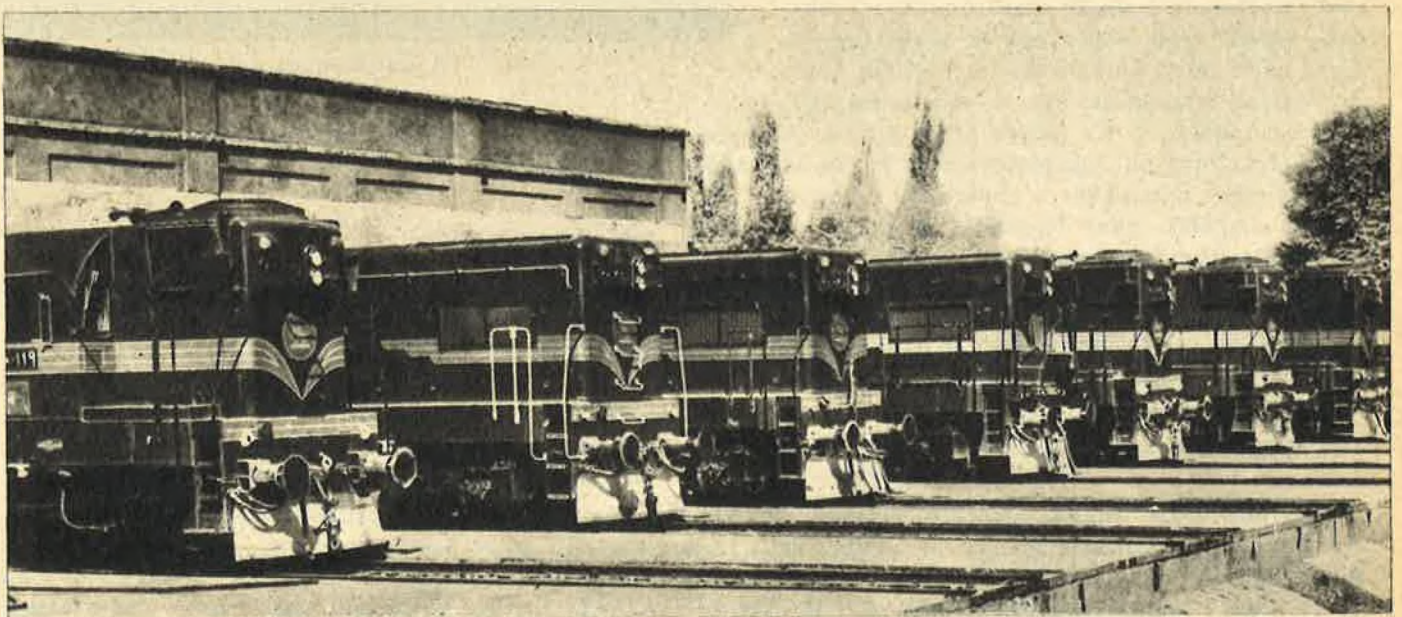
Un pont dans la division du nord.

tera les avantages du transport par rail à quelque 3.000.000 de personnes, et fera partie d'une liaison ferroviaire ininterrompue entre l'Europe occidentale et le Pakistan et l'Inde. Elle exigera la construction de 103 km. de voie entre Mus, le terminus actuel oriental des Chemins de fer de l'Etat turc (T.C.D.D.), et le lac Van, et 257 km. de voie entre ce lac et le terminus occidental actuel des chemins de fer iraniens à Sharef Khaneh. Un ferry-boat assurera la traversée du lac (91 km.).

Matériel roulant

Les chemins de fer iraniens disposent d'un parc de 361 locomotives (à vapeur et diesel), de 441 voitures et de 6.167 wagons.

La modernisation du matériel roulant a commencé en 1953 par l'achat de 120 locomotives diesel-électriques, 975 wagons et 284 voitures, dont 63 à conditionnement d'air.



Diesels garés à Téhéran.