

Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes



RIGES

ISSN: 2521-2125

Numéro 5

Décembre 2018

ADMINISTRATION DE LA REVUE

Direction

Arsène DJAKO, Professeur Titulaire à l'Université Alassane OUATTARA (UAO)

Secrétariat de rédaction

- **Joseph P. ASSI-KAUDJHIS**, Professeur Titulaire à l'UAO
- **Konan KOUASSI**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Dhédé Paul Eric KOUAME**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Yao Jean-Aimé ASSUE**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Zamblé Armand TRA BI**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Kouakou Hermann Michel KANGA**, Assistant à l'UAO

Comité scientifique

- **HAUHOUOT** Asseypo Antoine, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **ALOKO** N'Guessan Jérôme, Directeur de Recherches, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **AKIBODÉ** Koffi Ayéchoro, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **BOKO** Michel, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Benin)
- **ANOH** Kouassi Paul, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **MOTCHO** Kokou Henri, Professeur Titulaire, Université de Zinder (Niger)
- **DIOP** Amadou, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- **SOW** Amadou Abdoul, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- **DIOP** Oumar, Professeur Titulaire, Université Gaston Berger Saint-Louis (Sénégal)
- **WAKPONOU** Anselme, Professeur HDR, Université de N'Gaoundéré (Cameroun)
- **KOBY** Assa Théophile, Maître de Conférences, UFHB (Côte d'Ivoire)
- **SOKEMAWU** Koudzo, Maître de Conférences, UL (Togo)

EDITORIAL

La création de RIGES résulte de l'engagement scientifique du Département de Géographie de l'Université Alassane Ouattara à contribuer à la diffusion des savoirs scientifiques. RIGES est une revue généraliste de Géographie dont l'objectif est de contribuer à éclairer la complexité des mutations en cours issues des désorganisations structurelles et fonctionnelles des espaces produits. La revue maintient sa ferme volonté de mutualiser des savoirs venus d'horizons divers, dans un esprit d'échange, pour mieux mettre en discussion les problèmes actuels ou émergents du monde contemporain afin d'en éclairer les enjeux cruciaux. Les questions environnementales, urbaines, sanitaires, de transport et d'immigration ont fait l'objet d'analyse dans ce présent numéro. RIGES réaffirme sa ferme volonté d'être au service des enseignants-chercheurs, chercheurs et étudiants qui s'intéressent aux enjeux, défis et perspectives des mutations de l'espace produit, construit, façonné en tant qu'objet de recherche. A cet effet, RIGES accueillera toutes les contributions sur les thématiques liées à la pensée géographique dans cette globalisation et mondialisation des problèmes qui appellent la rencontre du travail de la pensée prospective et de la solidarité des peuples.

Secrétariat de rédaction

KOUASSI Konan

COMITE DE LECTURE

- KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- BECHI Grah Félix, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- MOUSSA Diakité, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- VEI Kpan Noël, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- LOUKOU Alain François, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- TOZAN Bi Zah Lazare, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- KOFFI Yao Jean Julius, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire).

Sommaire

GIBIGAYE Moussa ; GOUNOUKON Rose ; TENTE Brice

Spatialisation, usages et perspectives de gestion durable des espèces
nourricières en milieu rural dans la commune de Tori-bossito 7

Ama-Edi KOUYA ; Tchilabalo BANASSIM

Susceptibilité du mont Oukouvlé à l'aléa éboulements sur le plateau Akposso
au sud-ouest du Togo 26

MBAIHADJIM Jéchonias ; DJEBE MBAINDOGOUN

Les caractéristiques hydroclimatiques et les inondations à Moundou au sud -
ouest du Tchad 46

DIOMANDE Soumaïla ; TUO Péga ; COULIBALY Moussa

Dynamique urbaine et gestion de l'environnement dans la ville de Man (ouest
de la Côte d'Ivoire) 59

CISSOKHO Dramane ; SY Oumar ; SOMADJAGO Mawussé

Des conséquences de la construction de collèges d'enseignement moyen par
les émigrés dans la commune de Ballou (Sénégal) 85

GBOCHO Yapo Antoine

Dynamique démographique, spatiale et dégradation de l'environnement
urbain à Vavoua (centre-ouest de la Côte d'Ivoire) 97

ISSAKA Hamadou ; CASSIDY Johnson

Niamey face au défi du développement urbain sensible aux risques :
multiplicité des acteurs et déficit de synergie 110

KANGA Koco Marie Jeanne ; AKA Kouadio Akou

Le commerce des produits dérivés du manioc à Abidjan : le cas de la
pâte de *placali* 131

KONAN Amani Fulgence ; KACOU N'guessan François ; TRAORÉ Kinakpefan Michel	149
Station-service de Zoukougbeu et redynamisation de l'espace urbain	
Adama KONE ; Malick TIMBINE ; Dr. Ibrahima SAMAKE ; M. Joachim SIDIBÉ ; Pr. Balla DIARRA	161
Migration interne dans le district et les zones périurbaines de Bamako : motifs de départ, stratégies d'insertion sociale et relation avec la zone d'origine	
YAPI Atsé Calvin ; KOFFI Brou Emile	180
La transgression des outils de planification urbaine dans la ville de Yamoussoukro (cote d'ivoire)	
Damitonou NANOINI	195
Dynamique urbaine de la ville de Kara (Nord-Togo) et problématique de son approvisionnement en produits vivriers	
SAGNON Ibrahima ; OUATTARA Teninan Hugues ; BÉCHI Grah Félix	207
L'essor du tourisme dans la région de Gbêké (Côte d'Ivoire) : mythe ou réalité ?	
Abalo KOKOLOU	237
Les enjeux de l'immatriculation des véhicules de transport routier au Togo	
ACQUET Apie Marie Martine ; NIAMKE Gnanké Mathieu ; SYLLA Yaya ; ANOH Kouassi Paul	257
Commerce et dégradation de l'environnement dans le marché de Cocovico (Cocody-Abidjan)	
KONE Bakary ; TAPE Bi Sehi Antoine	273
Politique et pratique sanitaire en Côte d'Ivoire	
MIALO Edwige S. ; SOUSSIA Theodore ; KOUMASSI Dègla Hervé	290
Indicateur d'accès à l'eau potable (IAEP) et prévalence diarrhéique dans la commune de Lalo au sud-Benin	

- KONE Tanyo Boniface; SANOGO Pongathie Adama ; BOHOUSSOU N'Guessan Séraphin** 304
- L'automédication : un itinéraire de soins prisé par les populations des quartiers Belleville, Broukro et Kennedy (Bouaké)
- YETONGNON J. Eric Georges , SEWADE SOKEGBE Grégoire** 321
- Modes de gouvernance des ressources en eau dans l'arrondissement de Dogbo-tota dans la commune de Dogbo au sud-ouest du Benin
- KOUASSI N'guessan Gilbert ; YAO Affoua Marie Rose ; GOGBE Téré** 347
- Occupation de l'espace dans la ville d'Abidjan : du laisser-faire au désordre urbain à Port-Bouët
- BOSSON Eby Joseph ; KOUASSI-KOFFI Amenan Micheline ; SERHAN Nasser** 367
- L'apport du numérique dans le processus d'immigration en Côte d'Ivoire
- KOFFI Yéboué Stéphane Koissy ; KRA Kouadio Joseph , ADIGRA Mousso Emmanuel** 387
- Quelles synergies entre collectivités décentralisées et associations villageoises pour le développement rural endogène dans la commune de Bongouanou ?

LES ENJEUX DE L'IMMATRICULATION DES VEHICULES DE TRANSPORT ROUTIER AU TOGO

Abalo KOKOLOU

Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés

Département de Géographie

Université de Lomé

Docteur en Géographie

E-mail : stankok25@gmail.com

Résumé

Le dynamisme du système de transport routier en général et celui du parc routier singulièrement est une problématique pour la traçabilité de la circulation des moyens de mobilité. Leur gestion suppose une logistique afin de répondre aux aspirations des usagers. Les législations en vigueur imposent l'immatriculation des véhicules après leur acquisition. La Direction des Transports Routiers et Ferroviaires est la structure étatique chargée de l'immatriculation. Certains manquements sont révélés dans l'accomplissement de ses missions notamment les rackets, l'usage de fausses plaques, la lourdeur administrative, etc. Cet état de choses entraîne un important manque à gagner et un véritable enjeu pour l'économie nationale. Il s'agit à travers cette étude d'analyser les enjeux de l'immatriculation des véhicules routiers au Togo. L'approche méthodologique utilisée s'organise autour de la documentation et les investigations de terrain à travers les questionnaires et l'observation directe. Il aborde les difficultés de l'immatriculation des véhicules à l'aune de la procédure onéreuse et fastidieuse à la DTRF sans ignorer ses contributions à l'économie et enfin suggère des mesures pour dynamiser les prestations de cette direction.

Mots clés : Transport routier, Enjeux, Immatriculation, Véhicules, Togo.

Abstract

The dynamism of the road transport system in general and that of the road park singularly is problems for the traceability of the circulation of the means of mobility. Their management supposes a logistics in order to answer the aspirations of the users. The legislation in progress imposes the registration of the vehicles after their acquisition. The Management of Road transport and Railway is the official structure in charge of the registration. Certain failures are revealed in the achievement of its missions in particular the rackets, the use of false plates, administrative heaviness, etc. This state of affairs involves an important shortfall and an real issue for the nation's economy. The general objective of this study is to analyze the stakes of the registration of the road vehicles in Togo. The methodological approach used is organized around the documentation and the investigations of ground through the

questionnaires and the direct observation. It approaches the difficulties of the registration of the vehicles to the effect of the procedure expensive and tiresome with the DTRF without being unaware of its contributions to the economy and finally suggests measurements to instigate the services of the direction.

Key words: Road transport, Stakes, Registration, Vehicles, Togo.

Introduction

Le système de transport routier est l'ensemble des infrastructures, moyens de transport routiers et des législations qui concourent à son fonctionnement. Après l'acquisition ou l'achat des véhicules, il est impératif d'officialiser leur existence par l'immatriculation. Cette étape est fondamentale pour une mobilité en toute quiétude, une transparence dans le trafic et des statistiques exhaustives sur l'évolution des parcs (automobiles et motos). Les structures en charge de ce secteur sont une importante source de devises pour les états, mais les dysfonctionnements inhérents à ce processus entravent d'une manière ou d'une autre les activités d'immatriculation (AGBOMADJI K., 2009).

Au Togo, c'est la Direction des Transports Routiers et Ferroviaires (DTRF) qui est chargée de l'immatriculation des véhicules et des formalités y afférentes. Les prestations affichent un dynamisme illustré par le nombre de véhicules immatriculés qui va de 27890 en 2003 à 59 000 en 2017 (DTRF, 2018). Il convient de noter qu'avec l'accroissement fulgurant du parc automobile et du parc moto consécutif ces dernières années respectivement à l'importation massive des véhicules d'occasion et à l'acquisition des motos bon marché des pays asiatiques, la DTRF rencontre d'énormes difficultés. C'est ainsi qu'on note une gestion approximative des documents d'immatriculations produits par les services douaniers et qui sont souvent faux rendant ainsi l'immatriculation des engins douteuse par rapport aux résultats attendus par cette direction. A ceci, vient s'ajouter le grave problème de fausses plaques dont la production est rendue possible par une gestion empirique des formalités. Face à ces constats, il est préoccupant de savoir : quels sont les enjeux de l'immatriculation des véhicules routiers au Togo ?

A cette question centrale sont annexées les questions secondaires ci-après : comment s'effectue l'immatriculation des véhicules de transport routier au Togo ? quel est l'apport de la DTRF à l'économie nationale ? Quels sont les dysfonctionnements inhérents à la procédure d'immatriculation des véhicules ?

L'objectif général de cette étude est d'analyser les enjeux de l'immatriculation des véhicules routiers au Togo. Cet objectif se décline en des objectifs spécifiques suivants : décrire la procédure d'immatriculation des véhicules de transport routier ; évaluer la contribution de la DTRF au développement et enfin relever les défis liés à l'immatriculation. L'approche méthodologique combine la revue documentaire, des

entretiens et des investigations de terrain et a permis de structurer cet article en trois axes.

1. Méthodologie de recherche

L'approche méthodologique allie la documentation, les interviews et les observations. L'échantillonnage aléatoire simple a permis d'atteindre les objectifs de la recherche. Elle s'appuie sur l'analyse qualitative et quantitative des informations recueillies. En effet, sept (07) personnes ont été interviewées notamment trois responsables de la direction, le responsable de la Direction Régionale de Kara et ceux des subdivisions régionales. Précédé des questionnaires, les entretiens ont été semi-directifs avec des questions ouvertes à la fin. Un effectif de 63 individus a été interrogé à la DTRF et au sein de ses structures déconcentrées (Tableau n°1).

Tableau n°1 : Taille de l'échantillon

Acteurs	Population cible	Nombre d'enquêtés	Pourcentage (%)
Prestataires	50	15	24
Clients	250	48	76
Total	300	63	100

Source : D'après les résultats des travaux de terrain, juin 2018.

Avec 300 personnes comme population cible, nous avons échantillonné 63 personnes pour les investigations, soit un échantillon de 21% de la population cible. Ici, on respecte la proportion d'individus à interroger et l'échantillon obtenu représente la population-mère en miniature. Cette méthodologie a permis d'aboutir aux résultats que sont les prestations de la DTRF.

2. Résultats

Ils partent de l'historique et au fonctionnement de la DTRF dans l'optique de l'immatriculation des véhicules routiers. Les démembrements de cette direction concourent à sa performance.

2.1. Présentation de la Direction des Transports Routiers et Ferroviaires (DTRF)

La Direction des Transports Routiers et Ferroviaires (DTRF) a été créée par le décret n° 80184/PR/MCT du 26 juin 1980, portant définition et organisations du ministère du Commerce et des Transports. Elle est l'émanation des Services de Transport Routiers, créés par décret N° 69-130 du 23 juin 1969 portant création de la Direction des Transports Routiers qui avait repris les fonds du ministère des Travaux Publics.

Elle est chargée d'organiser, de coordonner, d'harmoniser, de réglementer, de surveiller et de contrôler les transports routiers sur le plan national, africain et international.

La DRTF est située sur la Nationale N°1 dans les locaux de l'ancienne société de transport routier dénommée « Togo Route », à environ 200m au nord du carrefour du Groupement Togolais d'Assurance (GTA).

Les attributions essentielles de cette direction sont : l'organisation et le contrôle des transports routiers intérieurs et inter-états ; l'étude et le contrôle des tarifs routiers ; la réception technique des véhicules automobiles ; l'immatriculation des véhicules ainsi que la délivrance des cartes grises ; la mutation des véhicules ; le changement des cartes grises des véhicules, etc.

2.2. Structure organisationnelle de la DTRF

La structure de la DRTF se présente comme suit :

La direction est placée sous l'autorité d'un directeur nommé par un décret pris en conseil des ministres sur proposition du ministre de tutelle. Il dirige et coordonne les activités des différentes divisions. Il est en relation directe avec les auto-écoles ; la Prévention Routière Togolaise (PRT) ; les organisations professionnelles des Transports et les Syndicats des Transporteurs du Togo.

Le secrétariat particulier est chargé de la gestion des affaires de la direction, du traitement des courriers et de l'organisation des réunions.

La division administrative est dirigée par un chef de division. Le rôle de celle-ci est de coordonner les divisions, les subdivisions et les sections dans l'accomplissement de leurs activités. Le chef de la division administrative est chargé de la gestion du personnel.

La division réglementation et statistique est chargée de l'application des lois et règlements régissant les transports routiers au Togo. Elle est subdivisée en trois sections : le service du contrôle, le bureau du fret et la section statistique.

Le service du contrôle routier a pour attribution de vérifier l'authenticité des documents établis par la DRTF. Ce contrôle est effectué par les gendarmes routiers. Ceux-ci doivent veiller au respect des règles qui régissent la circulation routière à savoir : les surcharges ; les permis de conduire ; la vignette en cours de validité, les autorisations de transport des personnes ou des marchandises ; la carte grise et les contrats d'assurance en cours de validité.

Le bureau fret fait observer la réglementation relative au transport des marchandises en transit vers l'hinterland. Ce bureau a pour rôle d'attribuer aux transporteurs routiers les marchandises en transit conformément aux accords de quota de chargement, à savoir 1/3 pour le Togo et 2/3 pour le pays propriétaire de la cargaison.

La section statistique est chargée de tenir à jour les statistiques des différentes divisions. De ce fait, elle établit un bilan annuel qui fait apparaître le nombre de véhicules immatriculés, de même que leurs caractéristiques, le nombre de visites techniques, de mutations et de permis de conduire délivrés. La division réglementation et statistique permet d'avoir une idée générale sur les activités de la direction. Elle est la vitrine de la direction des transports routiers sur le volume de sa prestation de service rendu au public.

La division transport comporte quatre sections : la section courrier-arrivé, la section immatriculation, la section fichier central et la section autorisation de transport.

La section courrier-arrivé enclenche le processus d'immatriculation et ceci par la vérification des documents du véhicule et des pièces du propriétaire. Cette section vérifie donc la demande sur timbre du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la fiche d'identification du véhicule, l'attestation tenant lieu de carte grise provisoire et les fiches de mutation. Les dossiers ainsi traités sont transmis à la section immatriculation.

La section immatriculation gère et attribue les numéros d'immatriculations aux véhicules après la visite technique de réception effectuée par les techniciens. Quant aux numéros d'immatriculation, ils sont attribués après vérification des pièces.

La section fichier central est chargée de classer les dossiers des véhicules immatriculés. C'est à ce niveau que s'effectuent toutes les opérations de mutation et changement de carte grise. On parle de mutation quand un véhicule change de propriétaire par suite d'un don ou d'une vente. Le changement de carte grise est l'opération qui consiste à rendre conformes les pièces du véhicule à la nouvelle affectation du véhicule.

La section autorisation de transport établit des cartes et certificats d'autorisation de transport. On distingue entre autres :

Le certificat international ou la carte grise internationale est délivré au cas où le véhicule devrait circuler hors du territoire national. Il est délivré pour un délai d'un an et n'est renouvelable qu'une seule fois.

La carte de transport inter-Etats permet aux véhicules de transport de marchandises de circuler sans Légalement dans les Etats membres de l'UEMOA et de la CEDEAO.

La carte d'autorisation de transport public est délivrée uniquement aux véhicules destinés au transport des passagers sur le territoire national.

La carte de transport urbain, encore appelé taxi urbain est délivré aux taxis qui circulent uniquement dans une ville donnée. Elle se charge de régir la circulation de façon à fixer les taxis seulement dans la région autorisée à circuler en leur attribuant des numéros portière précis.

La section production a pour rôle principal de saisir et d'émettre des cartes grises définitives des engins. La carte grise porte les informations du demandeur, des engins et le numéro d'immatriculation. Aussi, les informations complémentaires comme :

O = Original ; D = Duplicata ; P= Perdu ; V = Volé.

La division permis de conduire est chargée d'organiser les examens et de délivrer les permis de conduire aux candidats ayant réussis. Cet examen porte sur la connaissance du code de la route, la maîtrise de la conduite et la mécanique. Six catégories de permis de conduire sont délivrées (Tableau n°2).

Tableau n°2 : Les différentes catégories de permis de conduire

Type de véhicules	Catégories	Montant (FCFA)
Moto	A	10 000
Véhicules légers	B	25 000
Poids lourds	C	30 000
Les transports en commun	D	30 000
Semi-remorque	E	30 000
Véhicules pour handicapés physiques	F	25 000

Source : DTRF., 2018.

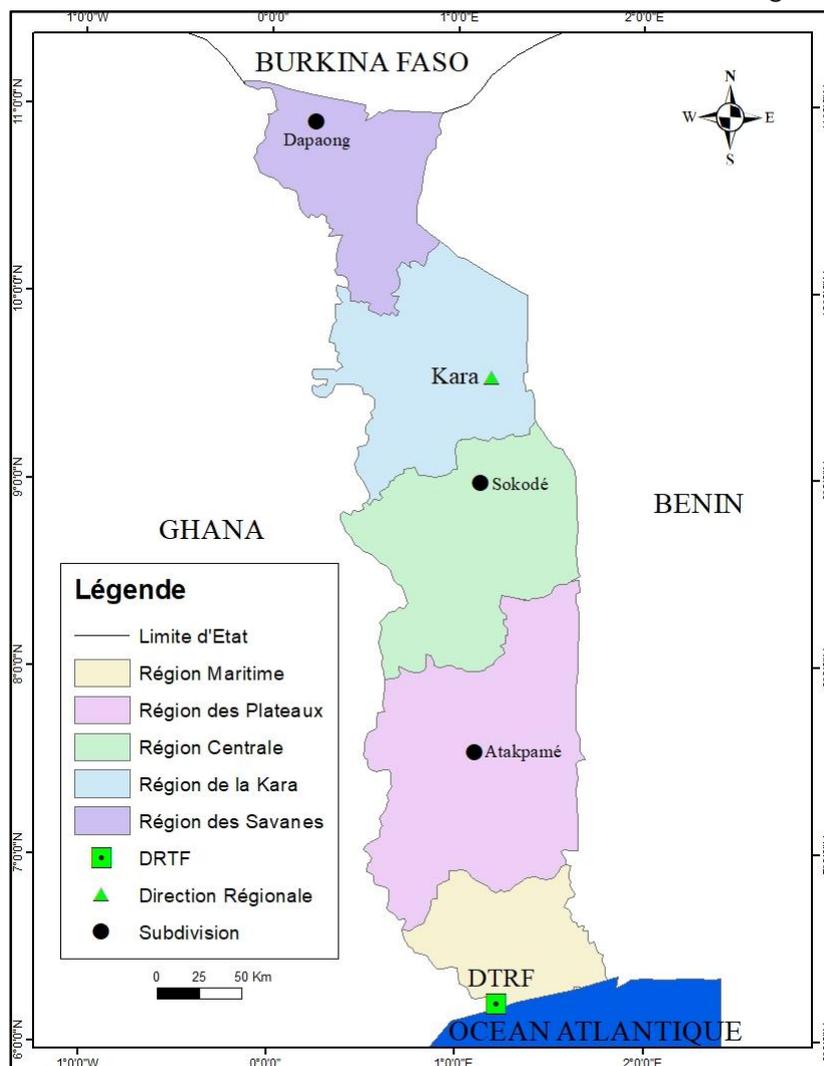
Les différentes catégories de permis délivrées et les montants correspondants à chaque type sont présentés dans le tableau n°2. Les montants pour passer l'examen vont de 10 000 à 30 000 F CFA et six catégories de permis de conduire sont en vigueur.

La division technique était la division phare de toute la direction à cause des visites techniques périodiques obligatoires. Désormais elle est réduite à la visite de réception, c'est-à-dire celle qui précède l'immatriculation dans l'une des séries autorisées au Togo. Depuis le 1^{er} décembre 2009, la visite technique est affectée à la SOTOPLA (KOKOLOU A., 2016).

2.3. Subdivisions de la DTRF

Elles se situent dans les chefs-lieux des régions économiques du Togo. Les différents démembrements se trouvent sur la carte n°1.

Carte n°1 : La DTRF et ses démembrements au Togo



Source : DTRF 2018 et les résultats des travaux de terrain, octobre 2018.

Il existe une direction régionale à Kara et trois subdivisions dont celle de la Région des Plateaux, celle de la Région Centrale et celle de la Région des Savanes. Tous ces démembrements dépendent de la direction-mère (DTRF) qui est basée à Lomé. A titre exceptionnel, un centre d'activité est créé à Kpalimé en raison du nombre de véhicules et du volume des activités. Ces différentes subdivisions se consacrent essentiellement à l'immatriculation des motos et à la mutation des véhicules et la réception des dossiers de permis de conduire, etc...

2.4. Institutions publiques rattachées à la DTRF

La DTRF travaille en collaboration avec des institutions aussi bien publiques que privées. Les structures étatiques interviennent pour contrôler et réglementer les transports sur toute l'étendue du territoire national.

La brigade de la gendarmerie nationale détachée à la DTRF, effectue des contrôles sur les routes. L'objectif de ces contrôles est de vérifier l'authenticité et la validité des

certificats de visites techniques et les assurances des véhicules. Ils visent également à assurer la conformité des cartes grises et les numéros d'immatriculation. La brigade routière vérifie la conformité entre le permis de conduire des conducteurs et le véhicule conduit.

L'immatriculation de tout véhicule doit d'abord être soumise à l'opération de dédouanement pour obtenir une autorisation, de la direction du contentieux, des enquêtes douanières, des recherches et de valeur. Cette procédure permet de vérifier l'authenticité des documents qui serviront à l'immatriculation d'un véhicule dans l'une des séries disponibles sur le territoire togolais. Ce véhicule doit également s'acquitter des droits fiscaux d'entrée sur le territoire douanier (KPATCHA S., 2007). La police enregistre non seulement les documents d'immatriculation, mais aussi ceux des mutations. Ceci afin de pouvoir s'en référer en cas d'enquête policière. L'enregistrement consiste à photocopier la demande sur timbre et mettre toutes les informations de la personne à prévenir en cas d'accident qui figure sur la carte du demandeur au verso.

2.5. Institutions privées affiliées à la DTRF

Il est très important voire obligatoire de souscrire à une police d'assurance pour tous les véhicules. L'assurance couvre l'engin en cas d'accident ou de dommage. Vu l'importance que revêt l'assurance, plusieurs représentants de compagnies d'assurances telles que FEDAS, FIDELIA, NSIA, SAHAM, GTA -C2A VIE sont installées dans l'enceinte de la DTRF.

La plaque d'immatriculation est comme une carte d'identité pour le véhicule tout comme la carte grise. Par le passé, ces immatriculations étaient gérées par des sociétés privées. Mais aujourd'hui, pour se conformer aux recommandations de l'UEMOA et lutter contre la fraude, l'Etat togolais, par décret N° 2005/016/PR du 18 Février 2005 a confié la production et l'apposition des plaques minéralogiques à la Société Togolaise des Plaques (SOTOPLA).

2.6. Analyse de la procédure d'immatriculation des véhicules à la direction des transports routiers au Togo

Tous les véhicules automobiles, motocyclettes, vélomoteurs dont la cylindrée est supérieure à 50 cm³ et toutes les remorques de plus de 750 kg par essieu de poids total autorisé à charge doivent être immatriculés. Le processus d'immatriculation fait intervenir un certain nombre de services qui travaillent d'une manière ordonnée (BAKA M., 2013).

La brigade des douanes est un peu en retrait des services impliqués dans la gestion des immatriculations. Mais, c'est dans la plupart des cas où tout commence. C'est à ce niveau que les clients viennent retirer leurs dossiers souches sur présentation d'une copie de la déclaration des douanes.

Le bureau du chef division transport est le lieu où débute véritablement la procédure d'immatriculation. On y réceptionne les dossiers des différents postulants. Les dossiers sont vérifiés et le chef division transport donne son accord afin qu'on puisse déclencher le processus d'immatriculation.

Le bureau du chef division technique est le représentant de la division technique. Dans la procédure de l'immatriculation, il intervient pour la vérification du dossier du client, le calcul de la puissance des véhicules et la signature des cartes grises provisoires.

Le bureau du courrier arrivé est le lieu où une grande partie du travail est effectuée. Cette section dispose des agents qui remplissent les formulaires ; ces formulaires sont : la demande sur timbre du certificat d'immatriculation d'un véhicule (partie d'information sur client) et l'attestation d'immatriculation tenant lieu de carte grise provisoire.

La division technique est chargée d'effectuer des visites techniques et de l'élaboration du rapport des informations techniques du véhicule sur le formulaire de demande. Dans le cadre de la procédure d'immatriculation, cette première visite technique est appelée « visite de réception ».

La caisse accueille les opérations d'immatriculation des véhicules.

Le bureau de la section immatriculation se charge d'attribuer les numéros d'immatriculation aux véhicules. On y remplit les fiches d'identification des véhicules qui vont servir plus tard d'archives pour un dossier du client.

Le bureau de la comptabilité matière enregistre les caractéristiques des engins.

2.6.1. Description sommaire de la procédure d'immatriculation

La procédure d'immatriculation est complexe et intègre nombre de services et suit la démarche que voici :

Le client se présente à la brigade des douanes avec une copie de l'attestation délivrée par la douane et une copie d'une pièce d'identité qui permet à la douane d'authentifier le postulant comme propriétaire du véhicule. On remet le dossier souche au client après la vérification.

Après avoir retiré le dossier à la brigade des douanes, le client se présente au bureau du chef division transport qui s'assure qu'aucune pièce ne manque au dossier. Si le document est conforme, il lui attribue alors un numéro qui est porté au registre créé à cet effet. Ce registre permet d'avoir le nombre de demandes d'immatriculation effectuée par jour. Ceci marque le début de la procédure d'immatriculation. Le dossier est ensuite transmis au chef division technique. Ce dernier fait une dernière vérification et y appose son visa. Ensuite, arrive le moment du dispatching des dossiers pour la visite technique de réception.

Au bureau de la section technique, on effectue la première visite dite visite de réception : les techniciens de la section portent un regard vigilant sur le

compartiment moteur du véhicule à immatriculer et relèvent les données importantes comme le numéro de châssis, le numéro moteur, le poids, la cylindrée et d'autres informations techniques sur le véhicule. Ces données sont portées sur la demande de certificat d'immatriculation du véhicule (partie technique).

Suivant la cylindrée qui a été déterminée, les techniciens demandent aux clients d'aller payer la redevance à la caisse. Ace niveau, le client paie la redevance que lui aurait indiquée le technicien. Les frais varient de 15 500 F CFA pour les cylindrés de moins de 15 chevaux et 35 500 F CFA pour les véhicules ayant plus de 15 chevaux. Quant aux vélomoteurs, les frais sont de 10 500F CFA. Le client revient avec son reçu chez le chef division technique qui se chargera de saisir la puissance fiscale du véhicule et de la marquer sur le formulaire de la demande sur timbre. Le dossier est ensuite envoyé au service du courrier arrivé. C'est à ce niveau que sont remplis en manuscrit les documents suivants : la demande de certificat d'immatriculation d'un véhicule ; l'attestation d'immatriculation tenant lieu de carte grise provisoire ;ils se servent des éléments du dossier souche pour remplir les formulaires (informations personnelles sur le client : nom, prénom, profession, téléphone, etc.).

Le client se rend après à la section immatriculation.

Quand le dossier arrive à cette section, le chef section passe tout d'abord à la vérification du châssis sur le serveur connecté à celui de la douane. Ce n'est qu'après cette vérification que s'en suit l'attribution du numéro dans la série normale puis l'apposition du bon de plaque sur le dossier qui doit être signé par le chef division transport.

S'il s'agit d'un véhicule à quatre roues, le dossier est envoyé au service de la comptabilité matière. A ce niveau, certaines informations du dossier sont reportées dans un registre. Il est établi une carte grise portant le numéro d'immatriculation du véhicule concerné, ainsi qu'un code et numéro d'identification. Ensuite tout le dossier est envoyé au bureau du chef division transport qui contresigne le bon de plaque. Tout le dossier repasse chez le chef division technique qui fait une vérification et appose son visa sur le certificat d'immatriculation. Après avoir contresigné; le dossier passe enfin chez les gendarmes qui prennent aussi soin d'enregistrer toutes les informations possibles sur le demandeur et son engin. Ce n'est qu'après ces opérations que le bon de plaque et le certificat d'immatriculation provisoire sont envoyés à la SOTOPLA pour le paiement de la plaque et de la visite et enfin pour la fixation de la plaque. Une fois la plaque fixée, la carte grise provisoire est remise au client. Ce dernier peut ainsi circuler avec son véhicule en toute légalité (BAKAM., 2013).

A la fin du processus d'immatriculation, il revient aux gendarmes de ramener les dossiers chez les techniciens pour la correction des caractéristiques des véhicules. Ceux-ci les ramènent pour la confirmation au niveau du chef division pour enfin être

classés en lot de 100 à l'archive. Après l'empilement en lot, les dossiers sont transmis à la section production des certificats d'immatriculation définitifs. Ce n'est qu'après la production que les dossiers sont ramenés au niveau de la direction où les clients viennent les retirer.

2.6.2. Coûts des différentes prestations

Ils varient d'une part selon les services et d'autre part en fonction des différents véhicules à immatriculer. Le tableau n°3 expose les coûts d'immatriculation des différents véhicules de deux à trois roues.

Tableau n°3 : Coûts des prestations liées à l'immatriculation des véhicules de deux et de trois roues

Genre de véhicules	Type de véhicules	Coûts				Total
		Quittance et timbre DTRF	Plaque et accessoire SOTOPLA	Visite technique et vignette SOTOPLA	Assurances (POOL)	
Moto privée	<50 cm ³	10 500	5 500	3 500	18 205	37 705
	51 à 125 cm ³	10 500	5 500	3 500	25 800	45 300
	126 à 175 cm ³	10 500	5 500	3 500	32 012	51 512
	>175	10 500	5 500	3 500	36 252	55 752
Taxi-moto	<50 cm ³	10 500	5 500	2 500	18 205	36 705
	51 à 125 cm ³	10 500	5 500	2 500	25 800	44 300
	126 à 175 cm ³	10 500	5 500	2 500	32 012	50 512
	>175	10 500	5 500	2 500	36 252	54 752
Moto RTG	<50 cm ³	10 500	5 500	3 500	18 205	37 705
	51 à 125 cm ³	10 500	5 500	3 500	25 800	45 300
	126 à 175 cm ³	10 500	5 500	3 500	32 012	51 512
	>175	10 500	5 500	3 500	36 252	55 752
Moto CD, OI, AT, AE, TT, ZF	<50 cm ³	10 500	10 500	3 500	18 205	42 705
	51 à 125 cm ³	10 500	10 500	3 500	25 800	50 300
	126 à 175 cm ³	10 500	10 500	3 500	32 012	56 512
	>175	10 500	10 500	3 500	36 252	60 752

Source : DTRF, Juin 2018.

Au regard des informations du tableau n°3, les coûts d'immatriculation sont fonction de la puissance des véhicules et de leur genre. Le coût d'immatriculation des véhicules de deux à trois roues (motos) est réparti entre plusieurs prestations. En effet, 10 500 F CFA vont à la DTRF ; entre 5 500 et 10 500 F CFA selon les séries puis 3 500 F CFA pour la SOTOPLA respectivement pour la plaque et accessoire d'une part et d'autre part pour la visite technique et la vignette ; en fin 18 205 et 36 252 F CFA vont aux assureurs. Au total, les frais d'immatriculation des motos vont de

37 705 à 60 752F CFA. Loin sans faux, la même situation a cours dans la catégorie des quatre roues et plus comme le montre le tableau n°4 (a).

Tableau n°4 a : Coûts des prestations liées à l'immatriculation des véhicules de quatre (04) roues et plus

Catégorie de véhicules	Genre de véhicules	Nombre de places	Coûts		
			Immatriculation	Fabrique et pause de plaque	Visite technique et vignette
Véhicules neufs ≤15 Cv	VL (Pgers, taxi et Mdses)	deux (02) à quinze (15) places	15 500	14 600	2 200
	VL (privée ou administrative)			14 600	4 700
	PL, tracteur remorque et S/R			14 600	5 200
	VL étatique			15 600	4 700
	VS			20 600	4 700
Véhicules neufs >15 Cv	VL (Pgers, taxi et Mdses)	deux (02) à quinze (15) places	20 500	14 600	2 200
	VL (privée ou administrative)			14 600	4 700
	PL, tracteur remorque et S/R			14 600	5 200
	VL étatique			15 600	4 700
	VS			14 600	4 700
Véhicules d'occasion ≤ 15 Cv	VL (Pgers, taxi et Mdses)	deux (02) à quinze (15) places	25 500	14 600	2 200
	VL (privée ou administrative)			14 600	4 700
	PL, tracteur remorque et S/R			14 600	5 200
	VL étatique			15 600	4 700
	VS			20 600	4 700
Véhicules d'occasion > 15 Cv	VL (Pgers, taxi et Mdses)	deux (02) à quinze (15) places	35 500	14 600	2 200
	VL (privée ou administrative)			14 600	4 700
	PL, Tracteur remorque et S/R			14 600	5 200
	VL étatique			15 600	4 700
	VS			20 600	4 700

Source : DTRF, Juin 2018.

Les données du tableau n°4 (a) montrent que les coûts d'immatriculation des quatre roues et plus varient non seulement en fonction de la puissance (chevaux), mais aussi, et surtout du fait que les véhicules soient neufs ou d'occasion. Entre 15 500 et 35 500 F CFA reviennent à la DTRF ; les frais de la plaque et accessoire (14 600 -

20 600 F CFA) et de la visite technique et la vignette (2 200 - 5 200 F CFA) varient selon le genre et sont destinés à la SOTOPLA. Ces frais doivent être complétés par les coûts d'assurance pour finaliser les formalités d'immatriculation (Tableau n°4 b).

Tableau n°4 b : Coûts d'assurance des véhicules de quatre(04) roues et plus

Catégorie de véhicules	Genre de véhicules	Nombre de places	Coûts d'assurance				
			Essence / Diésel				
			3 à 6 cve	7 à 10 cve	11 à 14 cve	15 à 23 cve	24 et plus
			1 à 4 cvd	5 à 7 cvd	8 à 10 cvd	11 à 16 cvd	17 et plus
Véhicules neufs ≤15 Cv	VL (Pgers, taxi et Mdses)	deux (02) à quinze (15) places	46 290	52 540	68 425	92 000	111 980
	VL (privée ou administrative)		30 820	35 017	45 597	61 295	74 635
	PL, tracteur remorque et S/R		46 290	52 540	68 425	92 000	111 980
	VL étatique		30 820	35 017	45 597	61 295	74 635
	VS		55 738	73 782	104 034	146 875	171 864
Véhicules neufs >15 Cv	VL (Pgers, taxi et Mdses)	deux (02) à quinze (15) places	46 290	52 540	68 425	92 000	111 980
	VL (privée ou administrative)		30 820	35 017	45 597	61 295	74 635
	PL, tracteur remorque et S/R		46 290	52 540	68 425	92 000	111 980
	VL étatique		30 820	35 017	45 597	61 295	74 635
	VS		65 738	73 782	104 034	146 875	171 864
Véhicules d'occasion ≤ 15 Cv	VL (Pgers, taxi et Mdses)	deux (02) à quinze (15) places	46 290	52 540	68 425	92 000	111 980
	VL (privée ou administrative)		30 820	35 017	45 597	61 295	74 635
	PL, tracteur remorque et S/R		46 290	52 540	68 425	92 000	111 980
	VL étatique		30 820	35 017	45 597	61 295	74 635
	VS		55 738	63 782	94 034	136 875	161 804
Véhicules d'occasion > 15 Cv	VL (Pgers, taxi et Mdses)	deux (02) à quinze (15) places	46 290	52 540	68 425	92 000	111 980
	VL (privée ou administrative)		30 820	35 017	45 597	61 295	74 635
	PL, Tracteur remorque et S/R		46 290	52 540	68 425	92 000	111 980
	VL étatique		30 820	35 017	45 597	61 295	74 635
	VS		45 738	84 034	53 782	126 875	151 804

Source : DTRF, Juin 2018.

A en croire les données du tableau n°4 (b), l'immatriculation des véhicules d'occasion coûte plus chers que les véhicules neufs. Il faut signaler à ce niveau que les variations des coûts d'assurance sont liées aux puissances des différents véhicules, aux genres de véhicules et aux types de carburants des moteurs (essence ou diesel). En effet, ces frais aussi ne sont pas toujours statiques, car les courtiers peuvent renchérir les coûts totaux avec leurs commissions. En somme, les coûts consignés dans ces tableaux ne sont pas observés dans la pratique en raison des faux frais, des surcoûts, etc. ce qui renchérit les frais d'immatriculation au niveau des propriétaires de véhicules. Les surcoûts moyens s'élèvent à environ 10 000 F CFA pour les deux ou trois roues et 40 000 F CFA pour les quatre roues et plus toutes séries confondues.

2.6.3. Séries d'immatriculation des véhicules

Il existe au Togo trois catégories de séries : la série normale, la série étatique et la série spéciale.

La série normale concerne les véhicules privés, les véhicules de transport public (taxi, transport en commun, marchandise). Les plaques minéralogiques portent des numéros d'immatriculation composés des lettres : TG ; du numéro d'ordre comprenant un groupe de 4 chiffres au maximum et d'une lettre ou groupe de lettres indiquant la série comme A, B, C, AB, AC, AZ, BZ, etc. Exemple: TG8281-A;TG7172-U;TG7710-AB; TG5467-BC (Photo n°1).

Photo n°11: Plaque d'immatriculation d'un véhicule de transport en commun



Source : KOKOLOU A., photo prise en février 2016.

Les véhicules immatriculés dans les séries étatiques appartiennent à l'Etat, aux sociétés étatiques, aux FAT, aux organismes publics et parapublics. Leur numéro est composé : des lettres TG ; de la lettre G affectée d'un numéro d'ordre attribué par un ordre alphabétique aux différents ministères et du numéro d'immatriculation interne à chaque ministère. Exemple : TG1844G/A (Photo n°2).

Photo n°22: Plaque d'immatriculation d'une moto étatique



Source : KOKOLOU A., photo prise en février 2016.

Les véhicules des Forces Armées Togolaises (FAT) font partie de la série étatique avec un estampillage FAT caractéristique. Ce type de plaque est donc sur fond vert avec des caractères blancs. Exemple : FAT : 233. Le type PN comprend les véhicules appartenant à la police (Police Nationale Togolaise) de fond vert et de caractère blancs. Exemple : PN-0024.

Sont immatriculés dans les séries spéciales les véhicules suivants : Séries AT (Admission Temporaire), AE (Admission Exceptionnelle) et TT (Transit Temporaire) de fond rouge et de caractères blancs. Leur numéro est composé : des lettres TG et d'un groupe de lettres de 4 chiffres au plus. Exemples: TG-AT-024; TG-AE-7444; TG1881TT (AGBOMADJI K., 2009). Le tableau n°5 présente les différentes plaques d'immatriculation en vigueur au Togo.

Tableau n°5 : Les différentes catégories de plaques en circulation au Togo

Usage	Modèle	Couleur de fond
Privé	TG-5180-BI	Blanche
Taxi, passager, marchandise	TG-0001-AH	Jaune
Administration Générale	TG-0002-G	Verte
Organisme International	TG-01-OI-01	Bleue
Corps Diplomatique	TG-01-CD-01	Bleu foncé ou pur
Commercé (Zone Franche)	TG-01-ZF-01	Blanche
Personnel Administratif et Technique	TG-01-PAT-01	Bleue
Admission Temporaire	TG-AT-0003	Blanche
Admission Exceptionnelle	TG-AE-0004	Blanche

Source : DTRF, 2018.

Les plaques d'immatriculation assurent une vision de la circulation routière. A ces trois séries, il faut ajouter les séries d'immatriculations provisoires notamment la série W et la série WZ.

La série W est composée des lettres RT et W affectés d'un chiffre correspondant au numéro d'ordre d'enregistrement des garages patentés. Le nombre de plaques W attribué au garage est fixé par un arrêté du ministère chargé des transports. Exemple : TG-W15.

La série WZ est réservée aux véhicules sortant de l'usine, du magasin ou entrepôts sous douane pour être conduits par l'acheteur au lieu de sa résidence en vue de son immatriculation. Le numéro provisoire est composé des lettres : TG ; d'un groupe de trois chiffres au plus et des lettres WZ. Exemple : TG-WZ 124. Dans le souci de mieux contrôler le flux des véhicules mis en transit sur le territoire national à destination des pays voisins, le gouvernement togolais a institué depuis 1995, l'immatriculation de ces véhicules qui se fait dans la série RT-WZ. Ceci doit se faire en tenant compte des destinations et des bureaux de sortie. Ces véhicules portent des plaques minéralogiques réflectorisées aux inscriptions ci-après : par Sanvée-Condji : TG-WZS ; par Tohoun : TG-WZT ; par Kétau : TG-WZK ; par Cinkassé : TG-WZC ; par Kpadapé : TG-WZKP ; par Kodjoviakopé : TG-WZKPW.

Les plaques d'immatriculations restent fondamentales non seulement pour une transparence de la mobilité, mais aussi et surtout pour l'économie nationale en particulier et le développement en général.

2.7. Apport de la DTRF à l'économie nationale

Le système de transport constitue un secteur clé du développement socio-économique. Il conditionne la prospérité des activités humaines. La DTRF constitue une composante fondamentale non seulement dans la transparence de la mobilité, mais aussi et surtout dans l'économie nationale.

L'immatriculation des véhicules connaît un dynamisme. A en croire les responsables, en moyenne 59 000 véhicules sont immatriculés en 2017 avec des recettes moyennes annuelles 1 120 000 000 F CFA comme contribution de la DTRF à l'économie nationale. Celles de la SOTOPLA et des assureurs difficiles à obtenir viendront renchérir à coup sûr l'assiette financière de l'immatriculation des véhicules. Les recettes a priori sont importantes et varient d'une année à l'autre. Les difficultés relevées dans la réalisation des missions de la direction notamment les rackets, l'usage de fausses plaques, la lourdeur administrative, etc. entraînent un important manque à gagner et un véritable enjeu pour l'économie nationale.

3. Discussions

Le secteur des transports souffre de handicaps liés à ses structures et ses mécanismes de fonctionnement. Les insuffisances inhérentes à la procédure d'immatriculation restent préjudiciables pour la fluidité de la mobilité.

La procédure d'immatriculation est confrontée à de nombreuses difficultés dont les principales sont le manque d'accueil dans les services de la DTRF et la non-informatisation de la gestion des dossiers d'immatriculation (KPATCHA S., 2007). La lenteur de la procédure d'immatriculation, le caractère exorbitant de son coût, le problème de différenciation des faux documents des vrais lors de l'immatriculation, la centralisation de l'immatriculation à Lomé et la non-fiabilité de la production statistique donnent du fil à retordre au processus d'immatriculation. Il faut signaler que 27% des enquêtés sont insatisfaits par l'accueil. Cette situation a un impact négatif sur la productivité de la direction.

La longue durée d'établissement d'une carte grise, les attentes devant les caisses et les formalités sont très élevées et font appel à un personnel supplémentaire pour accélérer les opérations.

Nombre d'immatriculations surtout des engins à 4 roues sont faites à la direction-mère où sont centralisées toutes les activités nationales. Cependant, ces mêmes activités peuvent se réaliser dans les subdivisions et direction régionale sur autorisation de la direction. Ce qui fait que nombre de dossiers sont envoyés des subdivisions régionales vers la DTRF par courrier. Cette pratique est rudimentaire et engendre d'énormes pertes de dossiers et la lenteur du processus d'immatriculation dans certaines localités. A ces dysfonctionnements, se greffent d'autres comme les fausses attestations d'assurance (Photon°3) dont les acteurs sont les transitaires, les agents commerciaux et parfois les douaniers.

Photo n°3 : Une moto frauduleusement immatriculée



Source : KOKOLOU A., photo prise en juin 2018.

La production des fausses plaques est devenue monnaie courante au Togo. Il convient d'en analyser les causes. Les causes internes sont d'ordres disciplinaires et organisationnels. Il s'agit d'une part du phénomène de vol des plaques d'immatriculation (le plus souvent sur des véhicules hors d'usage) et d'autre part, l'imitation des cachets et des signatures des autorités pour monter de toutes pièces de faux dossiers d'immatriculation. Il pourrait y avoir certainement des réseaux qui se sont formés dans lesquels se trouveraient des personnes influentes de tout bord. Les causes externes sont relatives à la corruption et à la fraude. Le système d'immatriculation est alors exposé à la fraude et à la contrefaçon des cachets. De plus, tout véhicule pourvu d'une plaque d'immatriculation n'est pas nécessairement immatriculé. En dépit des difficultés dans la procédure d'immatriculation des véhicules, la DTRF constitue une source de devise pour le pays. Dans cette optique et afin d'accroître sa contribution dans l'économie nationale, certaines actions méritent d'être entreprises (BAKA M., 2013).

L'énormité des coûts totaux d'immatriculation et la lourdeur des prestations par rapport aux pays voisins notamment le Bénin et le Burkina-Faso amènent certains Togolais à solliciter les immatriculations étrangères. C'est ainsi qu'il n'est pas rare de remarquer les plaques béninoises et burkinabés sur le réseau routier togolais (KOKOLOU A., 2016). C'est un important manque à gagner pour l'Etat au regard de l'engouement des citoyens et de l'importance des devises en jeu.

Les solutions d'approches aux différentes difficultés évoquées passent par les actions suivantes : la DTRF pourrait procéder à la formation et à la sensibilisation des agents sur les valeurs professionnelles, un indicateur de nature à rassurer la clientèle ; il serait nécessaire de revoir à la baisse les frais d'immatriculation des différents véhicules comme l'ont souhaité 41% des sondés ; la direction pourrait saisir l'opportunité qu'offre le développement des techniques de l'information et de la communication pour créer un fichier unique accessible aux subdivisions et être en réseau avec les autres services dont les documents interviennent dans le processus d'immatriculation. L'informatisation des données de tous les départements est impérieuse pour les sauvegarder.

Au demeurant, il faut noter que tous les véhicules doivent être immatriculés conformément aux normes et lois en vigueur sur le territoire national. Les manquements relevés peuvent être résolus par une conscience professionnelle des agents de cette structure.

Conclusion

Le déversement sur le territoire national des véhicules d'au moins quatre roues communément appelés "venus de France" et l'abondance des motocyclettes en

provenance des pays asiatiques et surtout à bon marché sont à l'origine de l'accroissement fulgurant du parc automobile et moto du Togo. L'immatriculation des véhicules est devenue l'activité principale de la DTRF qui a besoin des réformes pour adapter ses services à la complexité des tâches à effectuer. Le rôle de cette direction dans la réalisation des activités de transport routier est d'une importance capitale.

Conscients que la DTRF contribue remarquablement à l'économie nationale, nous suggérons que des mesures incitatives soient prises afin de permettre à tous les propriétaires de véhicules d'immatriculer leur moyen de déplacement. Au rang de ces mesures, nous souhaitons la réduction des frais d'immatriculation des véhicules. La lourdeur administrative reste préjudiciable à son bon fonctionnement. C'est ainsi qu'il est impérieux d'écourter et d'adapter la procédure d'immatriculation aux réalités contemporaines afin d'assurer son apport à la traçabilité et au développement.

Bibliographie

AGBOMADJI K.(2009), La gestion des transports par l'administration publique : cas des transports routiers par la DTRF au Togo. Mémoire de fin de cycle pour l'obtention du BTS : Transport- Logistique- Transit, ISMAD, Lomé, 32 p.

AKILA S. (1989), Impact socio-économique de la gare du nord sur le quartier Agbalépédogan. Mémoire de Maîtrise de Sociologie, Université du Bénin, Lomé, 120 p.

Arrêté interministériel n°036/MCITDZF/MEFP/DTR du 15 décembre 2003 fixant les modalités de recouvrement de véhicule et permis de conduire.

BAKA M.(2013), Les enjeux de l'immatriculation des véhicules à la DTRF au Togo. Mémoire de fin cycle pour l'obtention BTS, ESTEG, 43 p.

Décret n°76-186 du 13 octobre 1976 portant création de la direction de la Direction des Transports Routiers.

DIRECTION DES TRANSPORTS ROUTIERS ET FERROVIAIRES. (2013), Rapport annuel d'activités de la Direction des Transports Routiers et Ferroviaires. DTRF, Lomé, 23 p.

DIRECTION DES TRANSPORTS ROUTIERS ET FERROVIAIRES. (2014), Rapport annuel d'activités de la Direction des Transports Routiers et Ferroviaires. DTRF, Lomé, 20 p.

DIRECTION DES TRANSPORTS ROUTIERS ET FERROVIAIRES. (2015), Rapport annuel d'activités de la Direction des Transports Routiers et Ferroviaires. DTRF, Lomé, 21 p.

DIRECTION GENERALE DE LA STATISTIQUE ET DE LA COMPTABILITE NATIONALE. (2011), Quatrième Recensement Général de la Population et de l'Habitat (4^{ème} RGPH). DGSCN, Lomé, 65 p.

DIRECTION GENERALE DES TRAVAUX PUBLICS. (2008), Programme prioritaire des grands travaux d'infrastructures routières (2008-2012). Fiche technique de projet, DGTP, Lomé, 93 p.

EDOH K. (1991), La gare routière de l'Est Akodésséwa (Lomé) : Etude géographique. Mémoire de Maîtrise de Géographie des Transports, Université de Bénin, Lomé, 103 p.

EGAH S. (2001), Transport et organisation de l'espace dans la préfecture de Zio. Mémoire de Maîtrise de Géographie des Transports, Université de Lomé, Lomé, 100 p.

KOKOLOU A.(2016), Le transport en commun interurbain par minibus et autocars sur la Nationale N°1 au Togo. Thèse de Doctorat de géographie humaine, Université de Lomé, Lomé, 331 p.

KPATCHA S.(2007), Etude géographique d'un service de transport : la Direction des Transports Routiers (DTR). Mémoire de Maîtrise de Géographie, Université de Lomé, Lomé, 107 p.

TEBIE M. A. (2002), Le réseau routier togolais du mandat français à l'indépendance (1920-1960). Mémoire de Maîtrise d'Histoire, Université de Lomé, Lomé, 124 p.

TSIGBE K. N. (2009), Infrastructures de transport terrestre et mobilité au Togo (1920-1980). Thèse de Doctorat d'Histoire, Université de Lomé, Lomé, 595 p.

WOLKOWITSCH M. (1992), Géographie des transports : aménagement et environnement. Armand Colin, Paris, 191 p.