

BULLETIN PREMIER SEMESTRE 2025

STATISTIQUES TRAFIC AERIEN



Premier Semestre 2025

S O M M A I R E

	Pages
Avant-Propos	3
Résumé	4
I. Introduction	5
II. Evolution du trafic aérien au premier semestre 2025	6
II.1 Evolution du trafic et comparaison avec les premiers semestres des années précédentes	6
II.1.1. Evolution au premier semestre 2025	6
II.1.2. Comparaison avec les premiers semestres précédents	7
II.2 Trafic par compagnie au premier semestre 2025	7
II.2.1. Trafic Passagers	7
II.2.2. Trafic Fret	9
II.2.3. Structure du trafic par marché	11
II.2.3.1 Compagnies de droit sénégalais	12
II.2.3.2 Autres compagnies	14
II.3 Trafic passagers par provenance et destination (connectivité)	18
II.4 Trafic passagers par courant régional	19
III. Conclusion	21
Annexes	22

Avant-propos

L'Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie (ANACIM) est l'autorité aéronautique consacrée par la loi n°2015-10 du 4 mai 2015 portant code de l'aviation civile. Elle est chargée entre autres pour le compte de l'Etat, de la promotion, de la régulation, du développement et de la mise en œuvre de la politique du transport aérien, à travers la Direction du Transport Aérien et de la Réglementation.

Cette dernière, à travers son Service Statistiques et Etudes, est chargée de collecter, traiter, analyser et diffuser les données statistiques découlant du trafic aérien par des bulletins statistiques périodiques, à usage interne ou externe.

Ce bulletin statistique, contribue à mettre à la disposition de l'Etat, des organismes et institutions, de tous les autres acteurs intervenant dans le domaine de l'aviation civile, ainsi tout autre individu averti, des informations sur le trafic aérien dans le territoire conformément à l'article 67 de la Convention de Chicago relatif à la transmission et vulgarisation des données statistiques de l'aviation civile.

L'objectif du présent document est donc de fournir les données du trafic enregistrées au niveau de l'aéroport international Blaise Diagne de DIASS et des aéroports régionaux, en termes de nombre de mouvements d'aéronefs opérant sur la plate-forme, de passagers et de quantité de fret transportés.

A cet effet, il a été pris en compte les données mensuelles du premier semestre 2025 provenant du gestionnaire d'aéroport (LAS) relatives aux mouvements commerciaux (atterrissages et décollages), aux passagers transportés (embarqués et débarqués) et au fret aérien traité sur la base de deux (02) fichiers relevant du trafic commercial et comprenant les mouvements, les passagers et le fret par compagnie ainsi que les provenances et les destinations.

Ce document établit une analyse quantitative et qualitative du trafic enregistré au cours du premier semestre de l'année 2025 avec des comparaisons sur la même période des années précédentes notamment de 2019 à 2025.

Résumé

Au cours du premier semestre 2025, le trafic aérien de l'aéroport international Blaise Diagne de Diass (AIBD) a poursuivi sa tendance baissière, confirmant les difficultés auxquelles fait face l'activité de transport aérien . Le nombre total de **passagers transportés** (directs¹ et en transit) est passé de **1.427.663 en 2024 à 1.420.493 en 2025**, soit une légère baisse de **0,5 %**. Toutefois, les passagers directs progressent de **0,31 %**, alors que le transit chute fortement de **-13,5 %**.

Le **fret aérien** connaît une contraction plus marquée, avec **18.924 tonnes traitées** au premier semestre 2025 contre **21.651 tonnes pour la même période de 2024**, soit un recul de **16 %**. De même, les **mouvements d'aéronefs** diminuent de **12 %**, passant de 14.102 vols en 2024 à 12.444 en 2025. Ces tendances reflètent une conjoncture difficile, marquée par la baisse de la demande, les difficultés de la compagnie nationale et la concurrence accrue sur certaines lignes stratégiques.

Du côté des compagnies, plusieurs transporteurs internationaux tirent le trafic passagers vers le haut, notamment TRANSAVIA (**+62 %**), ITA Airways nouvellement implantée, ainsi que ASKY, Air Côte d'Ivoire et Delta Airlines. En revanche, Air Sénégal enregistre une forte régression (**-21,7 %**, soit près de 66 000 passagers en moins), accentuée par la suppression de plusieurs lignes en Afrique centrale, en Europe et vers New York.

Concernant le fret, la situation est également contrastée. Si Emirates Sky Cargo affiche une forte croissance (multiplication par 2,4 du tonnage transporté), plusieurs acteurs majeurs enregistrent des baisses, en particulier Turkish Airlines Cargo (-41 %) et Air Sénégal (-12 %). Globalement, les compagnies transportant exclusivement du cargo voient leur part de marché reculer, au profit de certaines compagnies mixtes (passagers et fret).

La structure du marché montre une évolution significative . En effet, les compagnies non africaines détiennent 51 % du trafic passagers (contre 47% en 2024) et 75% du fret. En revanche, les compagnies africaines conservent la majorité des mouvements d'avions (58 %).

Le trafic international représente 97% du trafic à l'AIBD. Sur le plan géographique du trafic international, l'Europe demeure la principale zone de trafic avec **51 % des passagers** (+2 points par rapport à 2024), portée par l'essor de la compagnie Transavia. La sous-région ouest-africaine (18 % de part de marché) et l'Afrique du Nord (15 %) conservent leur proportion et progressent également, tandis que l'Afrique centrale et de l'Est reculent de deux points pour couvrir 8%, notamment en raison d'une baisse du trafic relatif à KENYA AIRWAYS et du retrait d'Air Sénégal sur plusieurs dessertes (décroissance de 22% observée sur cette zone). Enfin, le trafic domestique reste marginal (3% du trafic sur AIBD) et poursuit sa baisse.

En définitive, le premier semestre 2025 traduit une situation contrastée. Si certaines compagnies et certains marchés connaissent une croissance, le recul global du fret, la diminution des mouvements et surtout les difficultés d'Air Sénégal pèsent sur la dynamique du secteur. Malgré sa position stratégique, il faudra noter que l'aéroport AIBD fait face à des défis structurels liés à la compétitivité, à la diversification des dessertes et à la consolidation de l'offre nationale.

¹ Un passager direct est un terme couramment utilisé pour désigner un passager qui voyage sans escale, c'est-à-dire qu'il voyage d'un point de départ à un point d'arrivée sans descendre de l'avion, contrairement à un passager en correspondance ou en transit.

I INTRODUCTION

Le transport aérien occupe une place stratégique dans le développement économique et social du Sénégal, en tant que vecteur essentiel de connectivité, de mobilité et d'ouverture du pays sur le monde. L'aéroport international Blaise Diagne de Diass (AIBD), principale porte d'entrée aérienne du territoire, joue un rôle déterminant dans l'accueil des voyageurs, le transit des marchandises et la facilitation des échanges régionaux et internationaux. Dans un contexte marqué par la reprise progressive du trafic aérien mondial après les perturbations engendrées par la pandémie de COVID-19, l'analyse des performances du secteur constitue un outil indispensable pour apprécier la dynamique en cours et anticiper les défis à relever.

Le présent bulletin statistique du premier semestre 2025, élaboré par l'Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie (ANACIM), à travers sa Direction du Transport aérien et de la Réglementation, met à disposition des autorités publiques, des acteurs de l'aviation civile, des partenaires économiques ainsi que du grand public, des informations fiables et actualisées sur l'évolution du trafic aérien au Sénégal. Conformément aux dispositions de la Convention de Chicago relatives à la diffusion des données statistiques, ce document repose sur la collecte et l'exploitation des données transmises par le gestionnaire de l'aéroport (LAS) et couvre les principales composantes du trafic : mouvements d'aéronefs, flux de passagers et volumes de fret transporté.

L'analyse proposée permet non seulement de mesurer les performances du premier semestre 2025, mais aussi de situer les résultats obtenus par rapport aux années précédentes, en mettant en évidence les tendances structurelles, les mutations du marché et les évolutions propres aux compagnies aériennes opérant sur la plateforme. Elle prend également en compte la répartition des trafics par provenance, destination et région, afin de mieux apprécier le positionnement de l'aéroport dans l'espace aérien sous-régional et international.

Ce rapport se veut ainsi un outil d'aide à la décision et de suivi de la politique nationale du transport aérien. En mettant en lumière les progrès réalisés, les reculs observés et les enjeux à venir, il contribue à renforcer la transparence statistique et à accompagner la réflexion sur les stratégies à mettre en œuvre pour améliorer la compétitivité de l'aéroport AIBD et soutenir le développement durable du transport aérien au Sénégal.

II.EVOLUTION DU TRAFIC AERIEN AU PREMIER SEMESTRE 2025**II.1 Evolution et Comparaison avec les premiers semestres des années précédentes**

Le premier semestre confirme une décroissance, déjà observée en début d'année, des indicateurs clés du trafic avec un nombre de passagers transportés (passagers directs et transit) qui passe de 1.427.663 en 2024 à 1.420.493 cette année, soit une chute de 0,50%. Tandis que les passagers directs enregistrent une légère hausse de 0,31%. Le volume de fret traité est de 18.924 tonnes au premier semestre 2025 contre 21.651 tonnes sur la même période en 2024, correspondant à un recul de 16%. Tout cela pour un nombre d'avions également en décadence de 12% suite à un nombre de vols allant de 14.102 vols en 2024 à 12.444 vols en 2025 (*Tableau 1*). Ces évolutions traduisent une situation critique du transport aérien en raison de divers éléments notamment des difficultés de la compagnie nationale et du fléchissement de la demande de transport aérien.

Malgré une tendance à la hausse des mouvements de vols et du trafic fret, seul l'indicateur passagers dépasse son niveau d'avant crise de 21%.

Tableau 1 : Evolution mensuelle du trafic par indicateur aux 1^{ers} semestres de 2020 à 2025

	Mouvements						Passagers (transit compris)						Fret (en tonnes)					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020	2021	2022	2023	2024	2025
janv	2 596	1 658	2 260	2 266	2 630	2 255	226 009	124 304	189 513	247 235	275 196	264 613	3 058	3 340	3 218	3 304	5 611	3 105
fév	2 303	1 550	1 934	2 147	2 430	2 034	212 014	95 278	181 789	229 259	233 478	237 118	3 350	3 092	2 904	3 310	3 997	2 904
mars	1 604	1 715	2 178	2 451	2 397	2 106	115 996	104 739	210 091	239 093	224 779	216 028	3 355	3 742	3 923	4 048	3 993	3 552
avril	368	1 723	2 039	2 242	2 161	1 984	4 450	110 009	182 870	214 437	216 880	228 710	1 355	3 369	3 094	3 010	2 938	2 957
mai	413	1 824	2 161	2 337	2 183	2 103	4 808	122 271	200 466	230 779	229 582	239 533	1 776	3 188	2 454	3 136	3 322	3 560
juin	615	1 817	2 261	2 282	2 304	1 962	13 051	151 365	220 723	232 255	247 748	234 491	2 503	3 321	3 193	2 887	2 791	2 845
Cumul	7 899	10 287	12 833	13 725	14 105	12 444	576 328	707 966	1 185 452	1 393 058	1 427 663	1 420 493	15 397	20 052	18 786	19 696	22 651	18 924
Var.	-42,93%	30,23%	24,75%	6,95%	2,77%	-11,78%	-50,92%	22,84%	67,44%	17,51%	2,48%	-0,50%	-19,70%	30,24%	-6,31%	4,84%	15,00%	-16,46%
Part/2019	57,07%	74,32%	92,72%	99,16%	101,91%	89,91%	49,08%	60,29%	100,95%	118,63%	121,58%	120,97%	80,30%	104,58%	97,98%	102,72%	118,14%	98,70%

II.1.1. Evolution mensuelle du premier semestre 2025

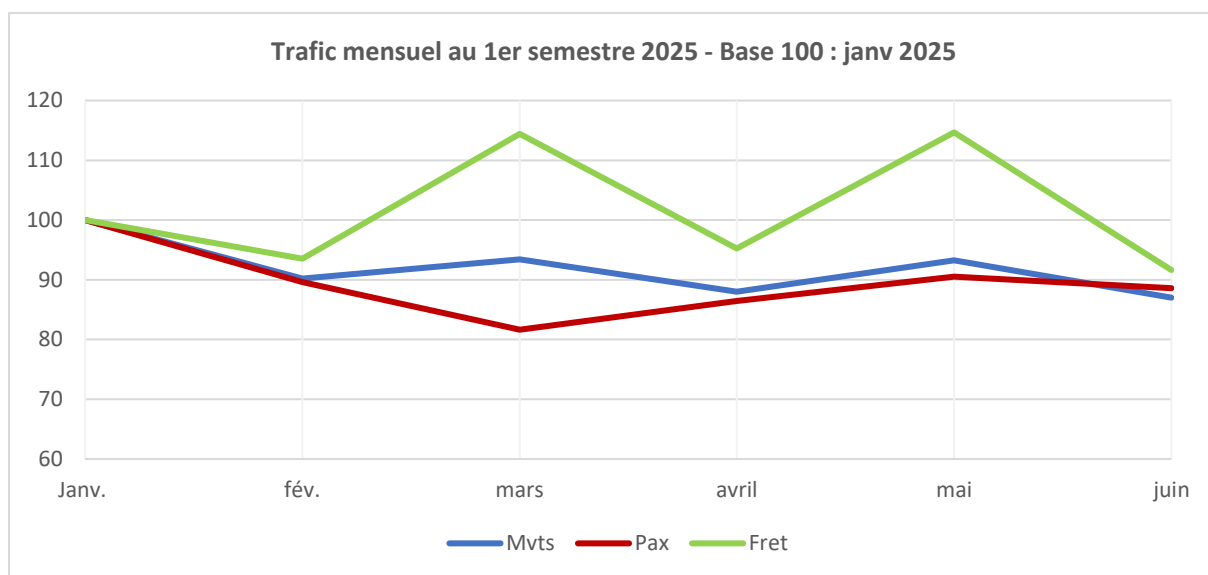
L'évolution mensuelle du trafic au premier semestre 2025 est disparate selon les indicateurs du trafic aérien. L'on observe une évolution en dents de scie des trafics fret et mouvements d'avions. Alors que le trafic passagers baisse jusqu'au mois de mars pour augmenter les mois suivants avant de chuter à nouveau en juin (*Graphique1*).

Le fait marquant du premier semestre 2025 est le niveau de passagers au mois de mars qui est au plus bas comparé aux autres mois. Il croît mensuellement aux mois d'avril et de mai pour régresser au mois de juin avec des évolutions respectives de 5,87%, 4,73% et -2,10%. Une comparaison du second trimestre par rapport au précédent fait ressortir une baisse de 2,09%.

Le trafic fret au deuxième trimestre se traduit par une baisse de 16,75% au mois d'avril, une hausse de 20,38% au mois de mai et un nouveau recul de 20,09% en juin. Par rapport au premier trimestre, le second enregistre une baisse de 2,08%.

Quant aux mouvements d'avions, il ont les mêmes tendances que le trafic des passagers, avec des amplitudes de variation moins importantes, soit un recul de -5,79% en avril, une hausse de 6,00% en mars et une chute de -6,70% en juin. Il est affiché, une décroissance de 5,41% des vols au second trimestre par rapport au premier.

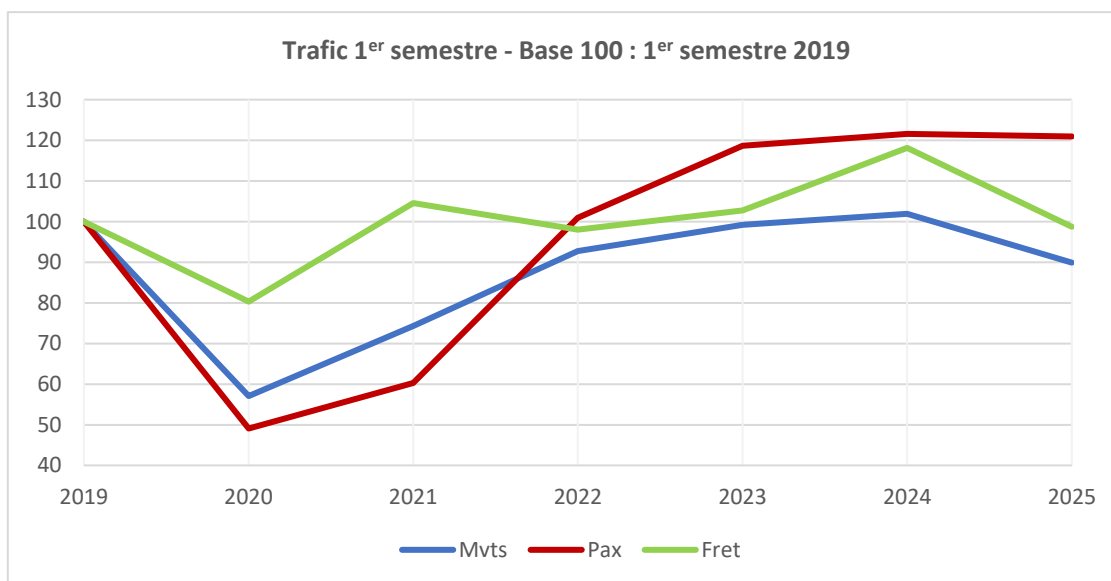
Sur l'ensemble du semestre 2025, on observe un taux de croissance mensuel moyen de -2,39% du nombre de passagers transportés, de -1,73% de fret traité et de -2,75% des mouvements d'avions.



Graphique 1 : Evolution mensuelle du trafic au premier semestre 2025

II.1.2. Comparaison avec les premiers semestres des années précédentes

Une attention particulière du trafic de chaque premier semestre depuis 2019 met en relief une évolution dépendant particulièrement de l'activité avec une croissance du trafic les années qui ont suivi la crise sanitaire; cependant en 2025 on observe un recul du trafic notamment le fret et les mouvements (*Graphique 2*) ; évolution liée à un environnement économique morose impactant le transport aérien.



Graphique 2 : Evolution aux premiers semestres du trafic de 2019 à 2025

II.2 Trafic par compagnie au premier semestre 2025

II.2.1. Trafic Passagers

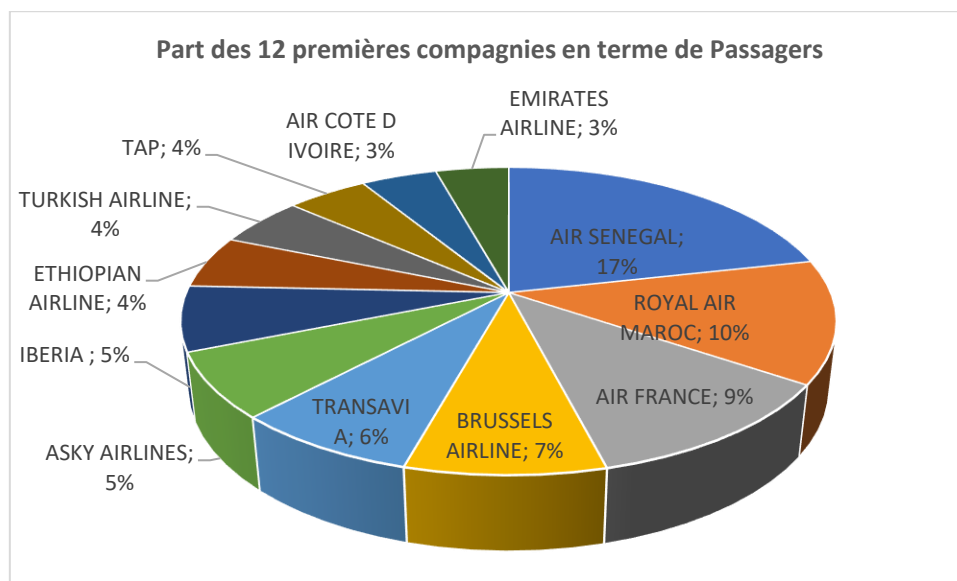
Le trafic des passagers directs au premier semestre 2025 connaît une légère hausse de 0,31% alors que ceux qui transitent, régressent de 13,51%, dans le même temps. Les passagers à l'arrivée et au départ affichent de faibles croissances respectivement de 0,18% et 0,44%.

La légère hausse observée est à mettre à l'actif de TRANSAVIA dont le trafic augmente de 62% avec plus de 32.000 passagers au regard du premier semestre 2024. Il est important de souligner le volume de passagers transportés par le nouvel exploitant de la plateforme ITA AIRWAYS avec plus de 28.000 passagers. Parmi les exploitants poussant le trafic à la hausse, on peut citer la RAM (+11,84%), ASKY AIRLINES (+17,66%) avec une augmentation de plus 15.000 passagers pour la première citée et plus de 11.000 pour la seconde. Viennent ensuite AIR CÔTE D'IVOIRE qui avec un surplus de plus de 7.000 passagers affiche une croissance de 18,24%, DELTA AIRLINES récupérant le trafic d'AIR SENEGAL allant à New York croit de 18% avec plus de 6.000 passagers en plus et UNITED AIRLINES nouvellement arrivée au mois de mai transportant plus de 5.000 passagers. Enfin, l'on note les croissances, dans une moindre mesure d'ETHIOPIAN AIRLINES (+6,33%), de TAP (+1,91%) et d'AIR ALGERIE (+6,30%).

Cependant, la croissance est freinée par des baisses enregistrées par AIR SENEGAL (-21,71%) dont la chute du nombre de passagers transportés est de l'ordre de 66.000, AIR France (-1,28%), IBERIA (-9,00%), TURKISH AIRLINES (-7,76%), MAURITANIA AIRLINES (-40,28%) avec une perte de plus de 17.000 passagers et NEOS SPA (-7,90%).

Par ailleurs, il est important de noter que toutes les compagnies africaines enregistrent des hausses d'activités en termes de transport de passagers à l'exception de MAURITANIA AIRLINES.

Les douze (12) premières compagnies transportant le plus grand nombre de passagers (passagers directs et transit) représentant 78% du trafic enregistrent une légère baisse de 0,67% au premier semestre 2025 au regard de 2024 sur la même période. (*Tableau 2 – Graphique 3*).



Graphique 3 : Part des 12 premières compagnies en termes de passagers au SEM1 2025

Tableau 2 :Trafic Passagers 1 ^{er} semestre			
Compagnies	2024	2025	var.25/24
AIR SENEGAL	305 194	238 925	-21,71%
ROYAL AIR MAR	128 403	143 610	11,84%
AIR FRANCE	129 942	128 285	-1,28%
BRUSSELS AIRLI	91 756	92 498	0,81%
TRANSAVIA	53 065	85 860	61,80%
ASKY AIRLINES	64 730	76 159	17,66%
IBERIA	83 233	75 744	-9,00%
ETHIOPIAN AIRL	57 737	61 393	6,33%
TURKISH AIRLIN	62 709	57 843	-7,76%
TRANSPORTES A	52 169	53 168	1,91%
AIR COTE D IVO	41 967	49 620	18,24%
EMIRATES AIRLI	47 489	47 848	0,76%
Cumul TOP 12	1 118 394	1 110 953	-0,67%
res compagnies	309 269	309 540	0,09%
Cumul SEM1	1 427 663	1 420 493	-0,50%

Tableau 3 : Trafic Fret (en tonnes) 1 ^{er} semestre			
Compagnies	2024	2025	var.25/24
AIR FRANCE	4 275	4 421	3,41%
TURKISH AIRLIN	4 580	2 690	-41,27%
AIR SENEGAL	2 925	2 573	-12,05%
EMIRATES SKY C	867	2 070	138,68%
BRUSSELS AIRLI	2 127	1 946	-8,52%
TURKISH AIRLIN	1 522	930	-38,91%
ROYAL AIR MAR	1 046	926	-11,48%
SOLENTA AVIAT	1 180	841	-28,75%
ETHIOPIAN AIRL	674	791	17,32%
EMIRATES AIRLI	754	686	-8,96%
DELTA AIRLINES	43	183	327,32%
SWIFT AIR	212	155	-26,84%
Cumul TOP 12	20 205	18 210	-9,87%
res compagnies	2 446	713	-70,84%
Cumul SEM1	22 651	18 924	-16,46%

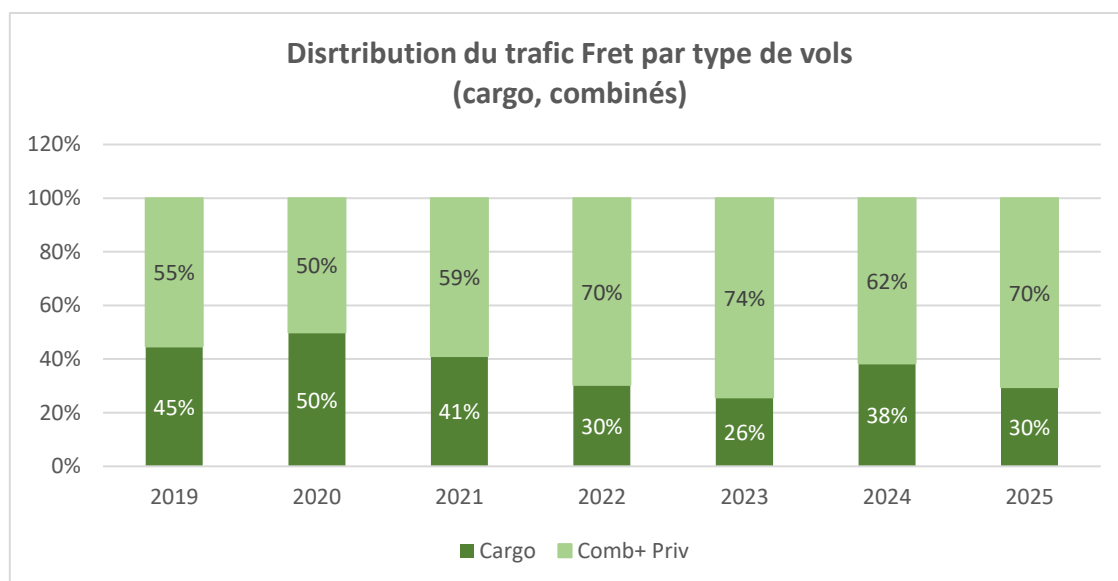
II.2.2. Trafic Fret

La distribution du fret par rapport aux vols mixtes (pax et cargo) et ceux exclusivement cargo fait ressortir que les premiers invoqués occupent 70% du trafic. Le trafic exclusivement cargo a régressé de 35,59% par rapport au premier semestre 2024 traduisant la nette diminution de leur part dans le trafic fret global (qui passe de 38% en 2024 à 30% aux six premiers mois de 2025). Le recul d'activités de TURKISH AIRLINES CARGO est très remarquable avec 4.580 tonnes traitées au premier semestre 2024 contre 2.690 tonnes en 2025 sur la même période.

De même SOLENTAAVIATION enregistre une baisse avec un tonnage de fret passant de 1.180 à 841 tonnes et enfin RUBY STAR et SILK WAY AIRLINES qui avaient exceptionnellement opéré au premier semestre 2024 (notamment au premier trimestre) dans le cadre du rapatriement d'équipements militaires de Bamako à Dakar (MINUSMA) avec plus de 1.200 tonnes pour le premier et 800 pour le second, n'ont pas eu d'activité au sein de la plateforme sur la même période de 2025.

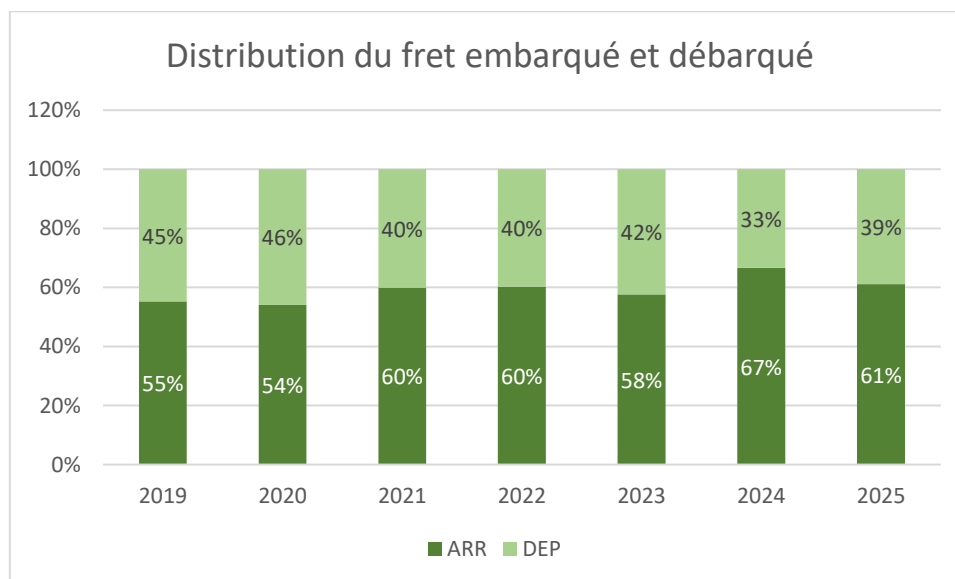
Le seul exploitant spécifiquement cargo à connaître une augmentation de son trafic est EMIRATES SKY CARGO avec 867 tonnes traitées au premier semestre 2024 contre 2.070 tonnes en 2025 traduisant une multiplication par 2,4 de son volume de fret traité sur la période étudiée.

Le trafic fret des compagnies transportant des passagers enregistre une baisse de 4,54%. Le fret est tiré vers le bas suite à la baisse significative enregistrée par AIR SENEGAL (-12,05%), BRUSSELS AIRLINES (-8,52%), TURKISH AIRLINES (-38,91%), la RAM (-11,48%) et EMIRATES (-8,96%). On note cependant une augmentation d'activités relative à cet indicateur pour AIR FRANCE (+3,41%), ETHIOPIAN AIRLINE (+17,32%), DELTA AIRLINES (multipliant son volume fret par 4 suite entre autres à la défaillance d'AIR SENEGAL sur la ligne New-York) et enfin TAP et IBERIA multipliant respectivement leur niveau par 11 et 3.



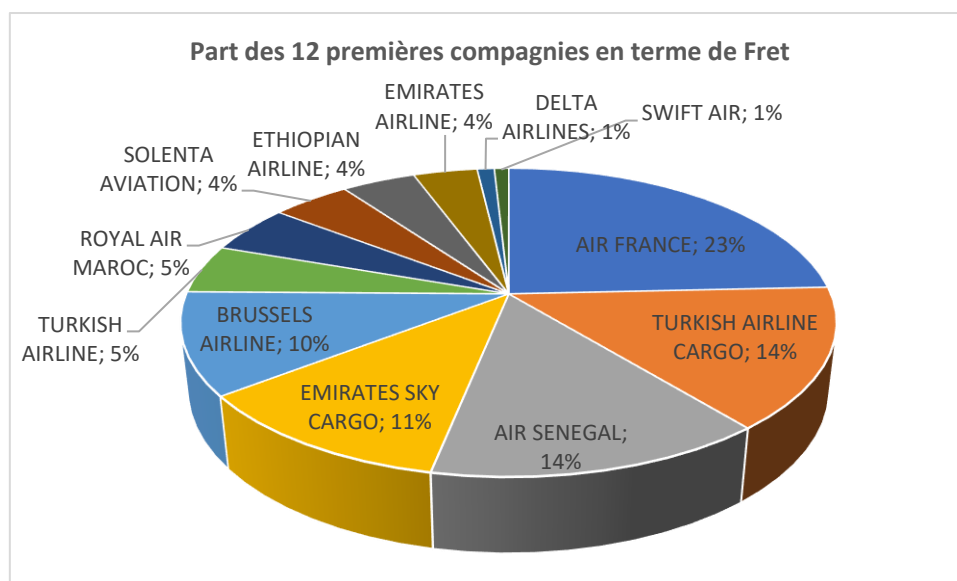
Graphique 4 : Répartition du Fret Combiné et Cargo aux six premiers mois de 2019 à 2025

Les dernières années sont marquées par une corrélation de l'évolution du cargo et celle relative à l'import des marchandises (*Graphiques 4 et 5*). Au premier semestre 2024, les importations représentaient 67% du trafic fret, pour une part du cargo qui affichait 38% contre une part de fret débarqué 61% illustrant une chute de part du cargo détenant que 30% au premier semestre 2025.



Graphique 5 : Distribution du fret embarqué et débarqué aux 1^{ers} premiers Semestres 2019 à 2025

Les douze (12) premières compagnies en termes de fret, assurant 97% du trafic, affichent une régression de 10% (*Tableau 3 – Graphique 6*).



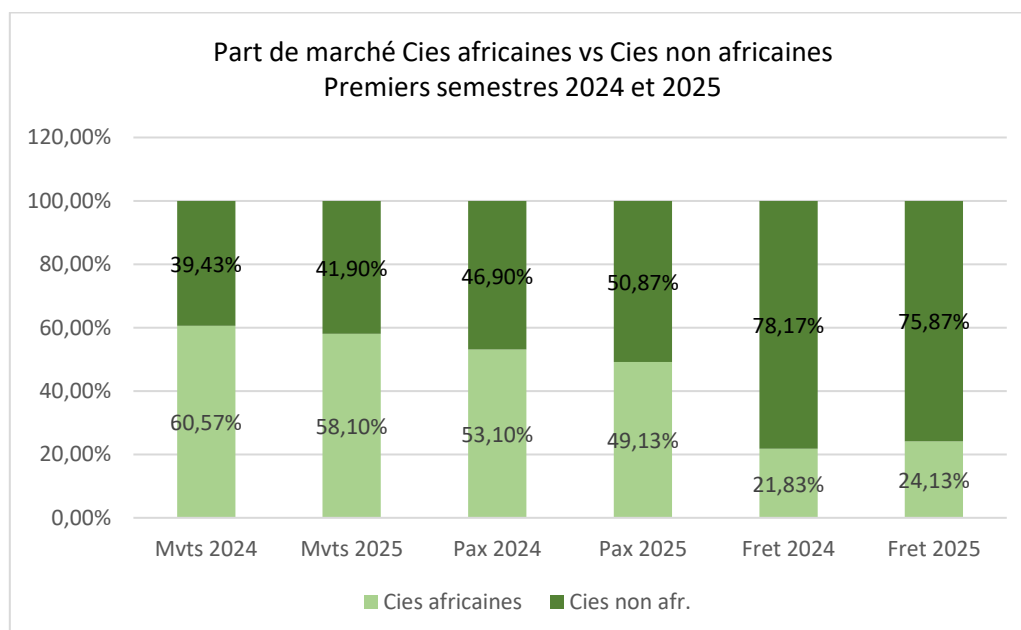
Graphique 6 : Part des 12 premières compagnies en termes de Fret au SEM1 2024

II.2.3. Structure du marché au niveau de la plateforme

Le premier semestre 2025 s'illustre par une perte de part de trafic des passagers des compagnies africaines au profit des compagnies non africaines. Ces dernières détiennent désormais plus de la moitié des passagers transportés (727.627 passagers) sur AIBD, soit 51% contre 47% au premier semestre 2024 alors que la part des compagnies africaines est passée de 53% à 49% entre ces deux périodes (*Graphique 7*).

Le trafic fret est effectué dans sa grande majorité par les compagnies non africaines traitant les 75% de ce trafic au premier semestre 2025 ; proportion en baisse par rapport à 2024 sur la même période, liée à une baisse du trafic cargo de 36% due en partie à une baisse d'activité.

Enfin, en termes de mouvements d'avions au niveau de la plateforme aéroportuaire, le trafic des compagnies africaines demeure majoritaire avec 58% de part de marché malgré une baisse de cette proportion (61% au premier semestre 2024).



Graphique 7 : Structure du marché à AIBD aux 1^{ers} semestres 2024 et 2025

II.2.3.1. Compagnies de droit sénégalais

La part de marché au départ et à l'arrivée de l'AIBD des compagnies aériennes sénégalaises AIR SENEGAL SA, TRANSAIR et ARC EN CIEL (vols à la demande) au premier semestre 2025 est en régression par rapport à la même période de 2024 avec **18,30%** du trafic passagers (-5,38 points de pourcentage par rapport au premier semestre 2024), et **26,95%** des mouvements (-3,56 points). Quant au fret, avec un pourcentage de **13,60%** du fret, cet indicateur stabilise sa position (+0,68 point) (*graphique 10*).

Ces évolutions de part de marché traduisent surtout l'activité de la compagnie nationale AIR SENEGAL SA effectuant l'essentiel du trafic des compagnies sénégalaises avec, à elle seule, **16,82%** des passagers (-4,56 points de pourcentage par rapport à 2024), **13,60%** du fret (+0,68 points) et **20,15%** des mouvements (-2,20 points).

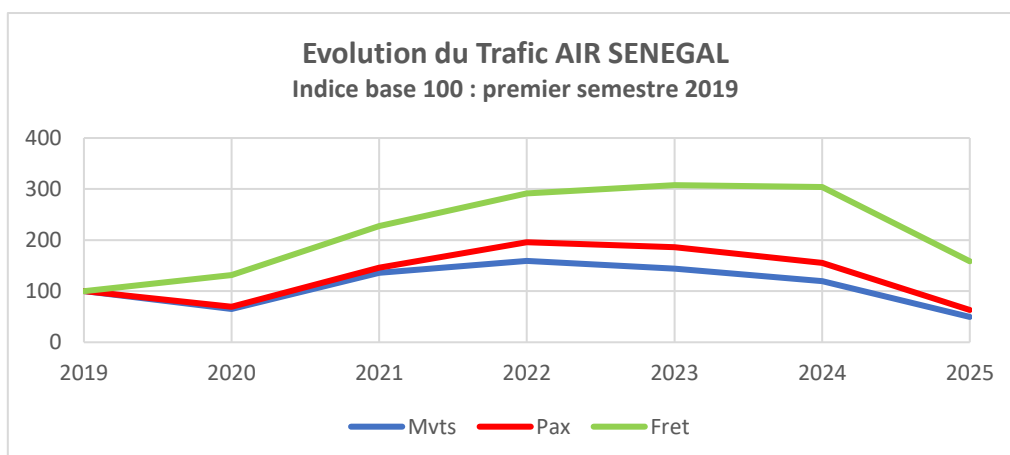
Si TRANSAIR suit les mêmes tendances qu'AIR SENEGAL avec des reculs de trafic significatifs, ARC EN CIEL affiche un trafic à hausse reflétant la forte activité existant au Sénégal oriental et nécessitant une demande adéquate de transport aérien.

Le trafic domestique occupe 3% du trafic d'AIBD (un point de mois par rapport au premier semestre 2024) et continue de décroître (-25%) en raison d'une insuffisance d'offre, sur le plan national.

Tableau 4 : Evolution mensuelle aux 1^{er}semestres du trafic 2024 et 2025 des instruments nationaux

Compagnies	mois	Mouvements			Passagers			Fret (en tonnes)		
		2024	2025	var. 25/24	2024	2025	var. 25/24	2024	2025	var. 25/24
AIR SENEGAL	Janv	626	478	-23,64%	61 134	45 116	-26,20%	511	354	-30,80%
	Févr	533	407	-23,64%	48 723	40 717	-16,43%	457	445	-2,64%
	Mars	498	429	-13,86%	46 729	35 635	-23,74%	633	541	-14,57%
	Avr	482	406	-15,77%	46 445	39 272	-15,44%	483	414	-14,30%
	Mai	480	396	-17,50%	48 549	39 129	-19,40%	415	439	5,79%
	Juin	534	392	-26,59%	53 614	39 056	-27,15%	426	380	-10,76%
	Cumul	3 153	2 508	-20,46%	305 194	238 925	-21,71%	2 925	2 573	-12,05%
ARC EN CIEL	Janv	48	40	-16,67%	172	236	37,21%	-	-	-
	Févr	37	53	43,24%	134	283	111,19%	-	-	-
	Mars	35	50	42,86%	142	287	102,11%	-	-	-
	Avr	30	44	46,67%	83	269	224,10%	-	-	-
	Mai	43	38	-11,63%	241	227	-5,81%	-	-	-
	Juin	44	42	-4,55%	238	284	19,33%	-	-	-
	Cumul	237	267	12,66%	1 010	1 586	57,03%	-	-	-
TRANSAIR	Janv	181	108	-40,33%	6 359	3 608	-43,26%	0,15	-	-
	Févr	160	98	-38,75%	5 809	3 845	-33,81%	-	-	-
	Mars	173	105	-39,31%	5 901	3 407	-42,26%	-	-	-
	Avr	155	106	-31,61%	5 719	3 662	-35,97%	-	-	-
	Mai	111	107	-3,60%	3 668	3 251	-11,37%	-	-	-
	Juin	134	55	-58,96%	4 339	1 633	-62,36%	-	-	-
	Cumul	914	579	-36,65%	31 795	19 406	-38,97%	0	-	-

Une comparaison globale sur les premiers semestres des années passées montre une baisse drastique d'AIR SENEGAL en 2025. En effet, pour la première fois depuis la crise de 2020, les volumes de passagers transportés et le nombre de mouvements d'avions sont en deçà de leur niveau d'avant crise. Le fret, malgré la chute enregistrée reste 58% au-dessus de son niveau de 2019. La compagnie a enregistré sur les quatre derniers semestres des taux de croissances moyens de -32%, -31% et -18% respectivement en termes de mouvements d'aéronefs, de passagers et de fret.

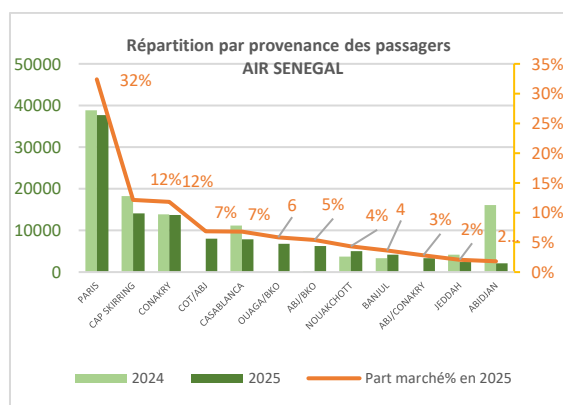


Graphique 8 : Evolution aux premiers semestres d'AIR SENEGAL SA de 2019 à 2025

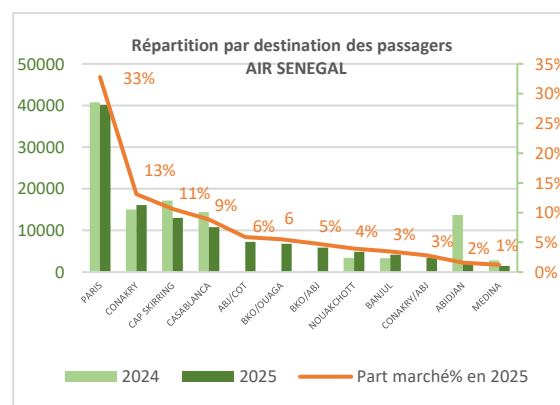
La baisse du trafic passagers d'AIR SENEGAL à l'arrivée s'opère dans toutes les régions entraînant une baisse générale de 23% au premier semestre 2025, correspondant à une baisse globale de 34.876 passagers. L'un des facteurs essentiels de la baisse est la suppression des lignes reliant l'Afrique centrale (Libreville, Douala et Brazzaville), l'Europe (Barcelone, Milan, Marseille) et New York.

En vols directs les principales lignes que desservent AIR SENEGAL sont Paris, Conakry et Cap Skirring. Une répartition des passagers transportés, en vols directs, par AIR SENEGAL montre que 63% de ces derniers proviennent de Paris (32%), Cap Skirring (11%), Conakry (12%), et Casablanca (7%) (*Graphique 9*).

La compagnie nationale a surtout axé son activité dans la sous-région au détriment de l'Afrique Centrale, de l'Europe et l'Amérique comme le montre les graphiques 9 et 10 ; reflétant la volonté des autorités de mettre en place une gestion adéquate en fonction des opportunités et de faire de cette compagnie un atout majeur dans le transport aérien sénégalais.



Graphique 9 : Répartition par provenance des passagers à l'arrivée



Graphique 10 : Répartition par destination des passagers au départ

L'on note, également que 65% des passagers quittant Dakar par AIR SENEGAL vont, en vols directs, principalement à Paris (avec une part de 33%), Conakry (13%), Cap-Skirring (11%), et Casablanca (9%) (*Graphique 10*).

Il est important de souligner que les lignes les plus prépondérantes citées plus haut enregistrent des baisses en terme passagers transportés : Paris (-2% en moyenne dans les deux sens), Cap Skirring (-23%) et Casablanca (-27%), au regard des difficultés de la compagnie.

Les vols reliant Dakar à Cotonou en passant par Abidjan, Dakar à Ouagadougou en passant par Bamako, Dakar à Abidjan en passant par Bamako et Dakar à Abidjan en passant par Conakry sont également les itinéraires sur lesquels la compagnie s'est focalisée et occupent 21% du trafic quittant Dakar et 19% sur celui arrivant à Dakar ; alors que ces tracés de vols n'existaient quasiment pas au premier semestre 2024.

Par ailleurs, les lignes Nouakchott et Banjul enregistrent des croissances en moyenne respectives de 38% et 25%, dans les deux sens. Enfin, les passagers en vols directs sur Abidjan ont fortement baissé (-86% en moyenne dans les deux sens) au profit des vols par étape.

II.2.3.2. Autres compagnies

Les compagnies étrangères sont également dynamiques sur la plate-forme.

Les tableaux suivants mettent en exergue la part de marché des exploitants au niveau de la plateforme en termes de passagers (pax), fret et mouvements (Mvts) pour la concurrence entre compagnie africaine d'une part et d'autre part celle regroupant toutes les compagnies.

Tableaux 5 et 6 : Distribution du trafic par compagnie 1^{er} semestre du trafic 2025

Compagnies africaines*	Distribution par rapport à la concurrence africaine	Distribution par rapport à l'ensemble des compagnies
RAM	Pax :21% (+4)** Fret : 20% (-1) Mvt :10% (+2)	Pax :10% (+1) Fret : 5% (-)*** Mvt : 6% (+1)
ASKY	Pax :11% (+2) Fret : 2% (+1) Mvt : 12% (+3)	Pax :5% (+1) Fret : 1% (-) Mvt :7% (+2)
ETHIOPAN	Pax :9% (+1) Fret :17% (+4) Mvt :5% (+1)	Pax :4% (-)*** Fret :4% (+1) Mvt :3% (-)
AIR CÔTE D'IVOIRE	Pax :7% (+2) Fret :1% (-) Mvt :7% (+2)	Pax :3% (+1) Fret :0,22% Mvt :4% (+1)
AIR ALGERIE	Pax :5% (1) Fret :1 % (-) Mvt :5% (+1)	Pax : 2% (-) Fret :0,26% Mvt :3% (-)
MAURITANIA AIRLINES	Pax :4% (-2) Mvt :5% (-5)	Pax :2%(-1) Mvt :3% (-3)
KENYA AIRWAYS	Pax :3% (-) Fret :1% (-) Mvt :3% (-)	Pax :1% (-) Fret :0,15% Mvt :2% (-)
TUNIS AIR	Pax :2% (-) Mvt :2% (-)	Pax :1% (-) Mvt :1% (-)

Compagnies non africaines*	Distribution par rapport à la concurrence non africaine	Distribution par rapport à l'ensemble des compagnies
AIR FRANCE	Pax :18% (-2) Fret :31% (+7) Mvt :7% (-)	Pax :9% (-) Fret :23% (+4) Mvt :3% (-)
BRUSSELS AIRLINES	Pax :13% (-1) Fret :14% (+2) Mvt : 11% (-)	Pax :7% (-) Fret :10% (+1) Mvt 5% (-)
TRANSAVIA	Pax :12% (+4) Mvt :10% (+3)	Pax :6% (+2) Mvt :4% (+1)
IBERIA	Pax : 10% (-2) Fret : 0,76% (+1) Mvt : 9% (-)	Pax : 5% (-) Fret : 0,58% (-) Mvt : 4% (-)
TURKISH AIRLINES	Pax :8% (-1) Fret :6% (-2) Mvt :5% (-1)	Pax :4% (-) Fret :5% (-2) Mvt 2% (-)
TAP	Pax :7% (-) Fret : 0,92% (+1) Mvt :7% (-)	Pax : 4% (-) Fret : 0,70% (+1) Mvt :3% (+1)
EMIRATES AIRLINE	Pax :7% (-) Fret :5% (+1) Mvt :4% (-)	Pax :3% (-) Fret :4% (+1) Mvt :2% (-)
DELTA AIRLINES	Pax :6% (+1) Fret :1% (+1) Mvt :4% (+1)	Pax :3% (-) Fret :1% (+1) Mvt :1% (-)
NEOS SPA	Pax :4% (-1) Mvt :4% (-)	Pax :2% (-) Mvt :2% (-)
ATA AIRWAYS (nl exploitant sur AIDB)	Pax :4% Fret :1% Mvt :4%	Pax :2% Fret :0,55% Mvt :2%

*Classement effectué par ordre décroissant du trafic passagers

**(+ ou - x) plus ou moins x point de pourcentage par rapport au 1^{er} semestre 2024

***(--) aucune évolution

Compagnies étrangères africaines

L'évolution du trafic des compagnies africaines à l'AIBD reste quasiment stable au courant du premier semestre 2025 comparée à 2024. Les indicateurs passagers, fret et mouvements de vols révèlent :

En termes de passagers : La compagnie RAM détient respectivement une part de 21% et 10% du marché sur le trafic entre compagnies africaines et sur le trafic global, soit des augmentations de quatre et un point en 2025 en référence au premier semestre 2024 suite à une croissance de trafic de 11%.

Elle est suivie des compagnies ASKY et ETHIOPIAN AIRLINES qui occupent respectivement 11% et 9% de part de marché des passagers augmentée de deux points et d'un point par rapport au premier semestre 2024 en raison des croissances respectives de 18% et 6 % du nombre de passagers transportés. Cela se traduit par des parts respectives de 5% et 4% au niveau du trafic global correspondant à une augmentation d'un point pour ASKY et une stabilité pour ETHIOPIAN AIRLINES.

Les compagnies AIR COTE D'IVOIRE et AIR ALGERIE, avec respectivement des croissances des passagers de 8% et 6%, enregistrent une progression des parts de marché de deux points et d'un point, soient 7% et 5% de part entre compagnies africaines ; correspondant à 5% et 4% du trafic passagers dans sa globalité sur la plate-forme.

Les compagnies KENYA AIRWAYS et TUNIS AIR conservent leur part de marché à 3% et 2% entre compagnies africains et à 1% chacune au niveau global.

Cependant la seule compagnie qui a régressé tant dans la concurrence africaine que globale est MAURITANIA AIRLINES suite à une régression de son nombre de passagers transportés de 40% induisant des reculs de part de marché 1,5 point en moyenne.

En termes de fret : les compagnies RAM et ETHIOPIAN AIRLINES dominent la concurrence entre compagnies africaines avec respectivement 20%, et 17%, correspondant à 5% et 4% sur l'ensemble des compagnies. Cependant, ces deux compagnies ont des évolutions différentes : si ETHIOPIAN AIRLINES gagne quatre points de part de marché grâce à une croissance significative de 17% du tonnage de fret transporté, RAM perd un point suite à une décroissance de 11%.

Les compagnies ASKY, AIR CÔTE D'IVOIRE, AIR ALGERIE et KENYAN AIRWAYS disposent de faible part de marché (2% au plus) et seul ASKY avec 2% augmente d'un point sa part suite à une augmentation de 66% de son fret ; les autres compagnies avec chacune avec une part de 1% de marché demeurent sans variation.

En termes de mouvements d'avions : L'élément marquant est la présence grandissante de ASKY sur la plateforme (deuxième compagnie derrière la compagnie nationale) avec 12% des vols en augmentation de trois points suite à une croissance de ces mouvements de 11%, sans doute en relation avec la nouvelle jonction Dakar-Praia effectuée par la compagnie. Suit la RAM avec une part de 9,79% en progression de deux points en raison d'une croissance de 9,60% de son nombre de rotations.

Il est à souligner la présence grandissante d'AIR CÔTE D'IVOIRE dont les mouvements augmentent de 25%, croissant sa part de marché de deux points pour atteindre 7%.

Enfin, toutes les compagnies ont eu une variation positive de part de marché excepté MAURITANIA AIRLINES qui perd cinq points de part de marché suite à une décroissance de plus de 60% de son nombre de mouvements sur AIBD.

Compagnies étrangères non africaines

Les compagnies européennes restent plus actives comparées aux exploitants venant du Moyen-Orient et de l'Amérique. AIR FRANCE reste le principal exploitant au niveau de la plateforme. Toutefois, il est à noter que le nombre de passagers géré par la RAM dépasse comme au premier trimestre celui transporté par AIR FRANCE qui assure 9% du trafic passagers (soit un point de moins de part de marché par rapport à 2024 et un point de moins par rapport à la RAM). Par ailleurs, AIR FRANCE traite un volume de fret le plus important (23%, quatre points de plus par rapport au premier semestre 2024) devançant les exploitants exclusivement Cargo.

BRUSSELS AIRLINES, avec une croissance de son trafic passagers de 1%, retrouve sa deuxième position tenant 7% de part de marché et devance TRANSAVIA (second au premier trimestre 2025) qui transporte 6% des passagers traités à AIBD suite à une croissance notoire de plus de 60%, augmentant ainsi sa part de marché de deux points.

Les compagnies qui suivent conservent leur part de marché en dépit d'évolutions différentes du nombre de passagers transportés. IBERIA, TURKISH AIRLINES enregistrent des baisses et conservent respectivement 5% et 4% de part de marché ; TAP, EMIRATES AIRLINES, DELTA AIRLINES et NEOS maintiennent leur part suite à des croissances enregistrées.

Il est important de souligner la nouvelle présence de la compagnie italienne ITA AIRWAYS qui enregistre 2% du trafic des passagers comme celui des mouvements.

Par rapport au fret, AIR FRANCE domine le marché avec une proportion de 23% sur l'ensemble des compagnies et un gain de quatre points suite à une augmentation de 3% de quantité de fret traitée. Le trafic entièrement Cargo a beaucoup baissé à l'image de TURKISH AIRLINE CARCO dont le fret transporté a chuté de 41%, faisant baisser de six points sa part de la compagnie en termes de fret ; il concentre désormais 14% de l'ensemble du trafic.

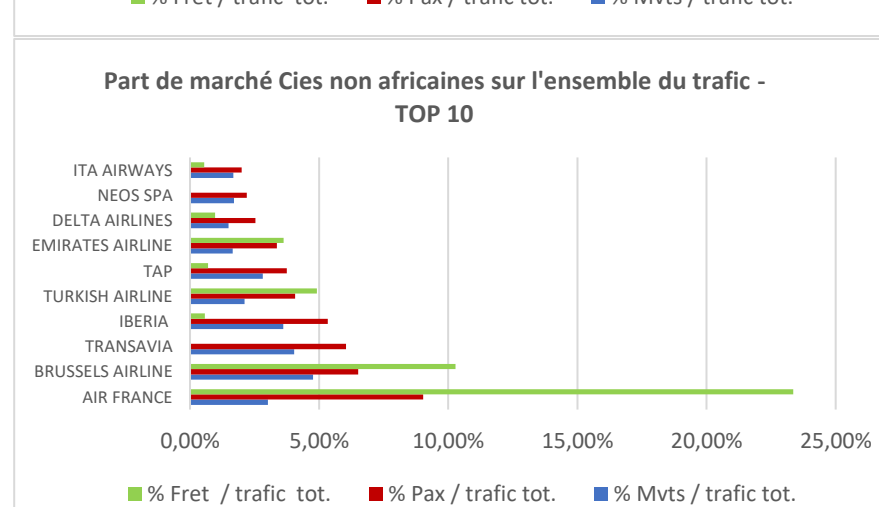
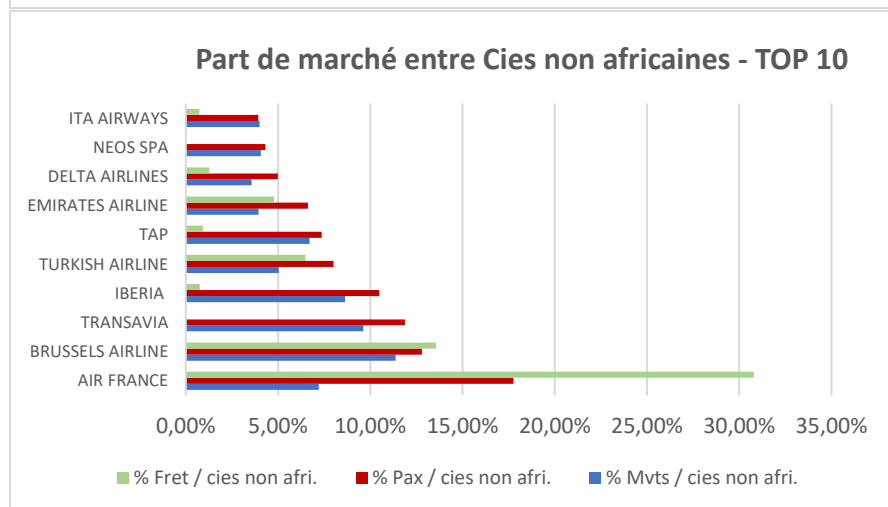
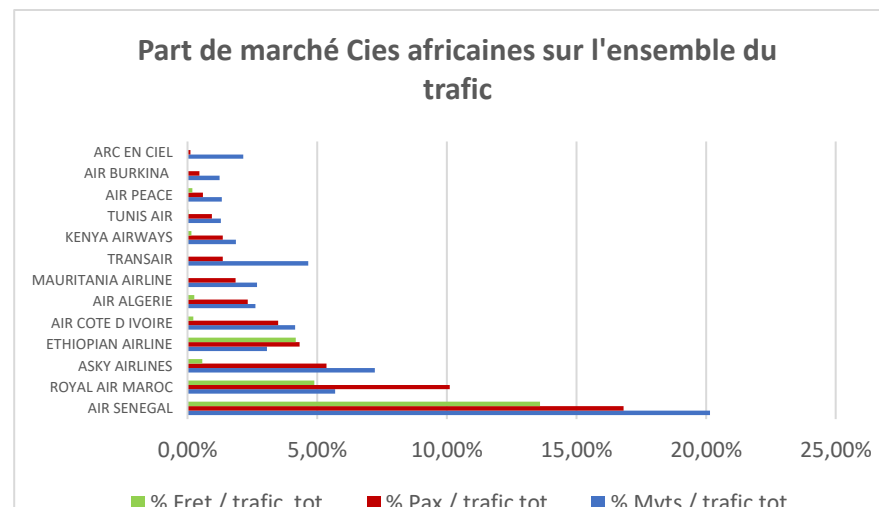
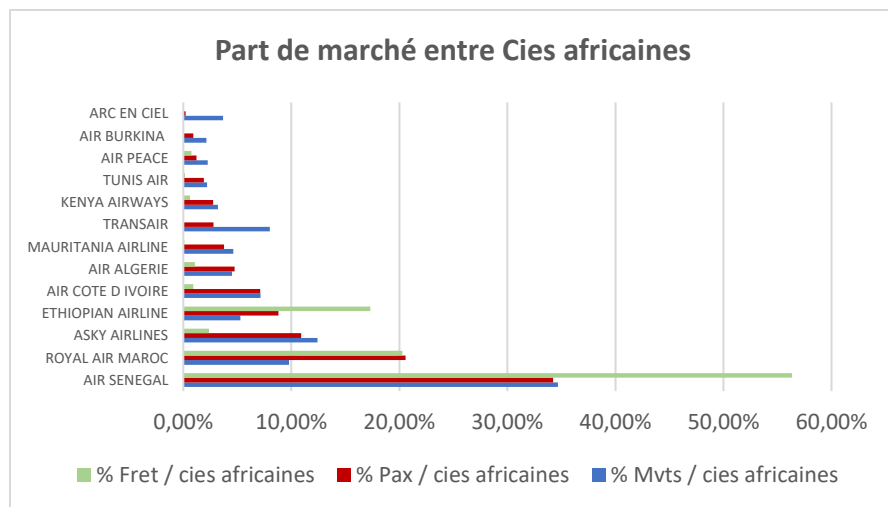
Cependant, EMIRATES SKY CARGO, en troisième position avec 11 % de part de marché, voit son trafic croître fortement (multiplié par deux), à l'instar d'AIR FRANCE.

Suit BRUSSELS AIRLINES qui avec 10% de part de marché gagne un point par rapport au premier semestre 2024. La compagnie belge devance TURKISH AIRLINES qui détient 5% du trafic fret perdant deux points de part de marché suite à une décroissance (-39%) de son trafic.

Enfin, ces cinq premières compagnies à elles seules disposent de 64% de part de marché du fret sur la plateforme.

Les mouvements d'avions connaissent une évolution identique à celle des passagers. En effet, aucune compagnie n'a de gain de part de marché à l'exception TRANSAVIA et Delta Airlines qui croissent respectivement de 3% et 1%. Air France et Turkish Airlines perdent un point, SN Brussels, IBERIA, TAP, EMIRATES et NEOS conservent leurs parts de marché.

BULLETIN PREMIER SEMESTRE DE TRAFIC AERIEN –2025



Graphique 11 : Part de marché entre compagnies au 1^{er} semestre 2025

NB : TURKISH AIRLINES CARGO, avec 14% du trafic fret, EMIRATES SKY CARGO (11%) et SOLENTA AVIATION (4%) ne figurent sur le graphique car ce dernier a été effectué suivant un tri par ordre décroissant des passagers

II.3 Trafic passager par provenance et destination

La ligne Dakar-Paris, bien qu'étant la liaison la plus importante continue d'afficher une décroissance de son nombre de passagers avec une légère baisse de -0,53% à l'arrivée et -2,34% au départ. Cette régression est liée à des baisses du nombre de passagers transportés par AIR FRANCE notamment de 4% au départ et par AIR SENEGAL de 3% à l'arrivée et de 1% au départ. Ces deux compagnies se partagent la totalité du trafic sur cette ligne. Cet axe subit la concurrence des compagnies européennes et nord africaines ralliant les deux villes via leurs hubs respectifs.

Tableau 7 : Principales origines des vols aux 1^{ers} semestres 2024 et 2025

ARRIVEES	Passagers		Mouvements		Var. 25/24	Var. 25/24	Dist. Prov	Dist.Prov	Dist. Prov	Dist. Prov
	2024	2025	2024	2025	Pax	Mvts	Pax_24	Pax_25	Mvts_24	Mvts_25
PARIS	101 681	101 140	364	373	-0,53%	2,47%	15,44%	15,33%	6,08%	6,81%
CASABLANCA	72 380	77 932	459	468	7,67%	1,96%	10,99%	11,81%	7,66%	8,54%
MADRID	38 370	35 877	246	230	-6,50%	-6,50%	5,83%	5,44%	4,11%	4,20%
BRUXELLES	31 382	30 740	217	198	-2,05%	-8,76%	4,77%	4,66%	3,62%	3,62%
ADDIS ABEBA/B	29 035	30 595	176	181	5,37%	2,84%	4,41%	4,64%	2,94%	3,30%
ABIDJAN	39 444	28 666	433	311	-27,32%	-28,18%	5,99%	4,35%	7,23%	5,68%
ISTANBUL	29 896	27 664	165	135	-7,47%	-18,18%	4,54%	4,19%	2,75%	2,46%
LOME	21 568	26 396	216	261	22,39%	20,83%	3,28%	4,00%	3,61%	4,77%
LISBONNE	25 026	24 048	183	174	-3,91%	-4,92%	3,80%	3,65%	3,05%	3,18%
CONAKRY	19 785	20 390	273	263	3,06%	-3,66%	3,00%	3,09%	4,56%	4,80%
CAP SKIRRING	25 620	20 373	438	370	-20,48%	-15,53%	3,89%	3,09%	7,31%	6,76%
DUBAI/CONAKR	20 930	19 730	104	104	-5,73%	0,00%	3,18%	2,99%	1,74%	1,90%
Cumul TOP 12	455 117	443 551	3 274	3 068	-2,54%	-6,29%	69,12%	67,24%	54,65%	56,02%
Autres Dest	203 301	216 083	2 717	2 409	6,29%	-11,34%	30,88%	32,76%	45,35%	43,98%
Total	658 418	659 634	5 991	5 477	0,18%	-8,58%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

La ville de Casablanca demeure le second segment de liaison avec 12% des passagers arrivant à Dakar et 11% des passagers au départ avec une offre de la RAM (quotidienne) et d'AIR SENEGAL sur cet axe utilisant des moyens courriers dont les mouvements d'avions sont boostés par la première citée avec une croissance moyenne de 11% dans les deux sens. Dans le sens Casablanca–Dakar, la compagnie marocaine transporte 90% des passagers contre 10% pour AIR SENEGAL ; et dans le sens contraire le rapport est de 87/13. Cette ligne augmente dans les deux sens avec un accroissement du trafic plus important pour les passagers de la RAM à l'arrivée comme au départ (respectivement de 14% et 10%). Tandis que, AIR SENEGAL affiche une décroissance très significative du nombre passagers à l'arrivée de 29% et au départ de 25%.

Ces deux axes (Dakar-Paris et Dakar-Casablanca) représentent à elles seules le quart du trafic passagers transportés sur la plateforme dans chacun des deux sens.

La ligne Dakar-Madrid est à la troisième position par rapport à l'ensemble des provenances et la quatrième sur les destinations avec IBERIA traitant la totalité des voyageurs et enregistre cependant des chutes de passagers transportés à l'arrivée sur Dakar de -7,02% et ceux à destination de Madrid de -11,25 %.

La ligne Dakar-Bruxelles se positionne après celle de Dakar-Madrid pour les arrivées et avant les départs. En effet, il y eu une diminution du trafic sur les arrivées sur Dakar en raison de celle enregistrée par SN BUSSELS (notamment le transit) et aussi la chute du trafic assuré par TUI AIRLINES BELGIUM. En revanche par rapport au départ, on enregistre une croissance du trafic de ces deux compagnies gérant cette ligne.

Tableau 8 : Principales destinations des vols aux 1^{ers} semestres 2024 et 2025

DEPARTS	Passagers		Mouvements		Var. 25/24	Var. 25/24	Dist. Prov	Dist. Prov	Dist. Prov	Dist. Prov
	2024	2025	2024	2025	Pax	Mvts	Pax_24	Pax_25	Mvts_24	Mvts_25
PARIS	107 568	105 050	371	373	-2,34%	0,54%	13,98%	13,81%	6,20%	6,85%
CASABLANCA	81 429	84 169	459	470	3,36%	2,40%	10,59%	11,06%	7,68%	8,63%
BRUXELLES	46 038	47 967	171	180	4,19%	5,26%	5,98%	6,30%	2,86%	3,30%
MADRID	45 028	40 085	247	225	-10,98%	-8,91%	5,85%	5,27%	4,13%	4,13%
ISTANBUL	32 662	30 197	166	135	-7,55%	-18,67%	4,25%	3,97%	2,78%	2,48%
ABIDJAN	36 973	30 143	427	309	-18,47%	-27,63%	4,81%	3,96%	7,14%	5,67%
LISBONNE	28 348	29 309	182	175	3,39%	-3,85%	3,69%	3,85%	3,04%	3,21%
DUBAI	26 559	28 123	104	104	5,89%	0,00%	3,45%	3,70%	1,74%	1,91%
CONAKRY	28 329	27 865	277	261	-1,64%	-5,78%	3,68%	3,66%	4,63%	4,79%
BAMAKO/ADDIS	26 943	27 213	176	158	1,00%	-10,23%	3,50%	3,58%	2,94%	2,90%
LOME	23 922	26 170	216	236	9,40%	9,26%	3,11%	3,44%	3,61%	4,33%
CAP SKIRRING	23 857	18 472	431	369	-22,57%	-14,39%	3,10%	2,43%	7,21%	6,77%
Cumul TOP 12	507 656	494 763	3 227	2 995	-2,54%	-7,19%	65,99%	65,03%	53,96%	54,97%
Autres Dest	261 589	266 096	2 753	2 453	1,72%	-10,90%	34,01%	34,97%	46,04%	45,03%
Total	769 245	760 859	5 980	5 448	-1,09%	-8,90%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Les douze (12) premières villes les plus connectées à destination de Dakar occupent 67% du trafic des passagers pour plus de la moitié (56%) des mouvements d'avions.

Les 12 premières dessertes à partir de Dakar détiennent 65% du trafic des passagers pour 55% des mouvements d'avions.

II.4. Trafic par courant régional

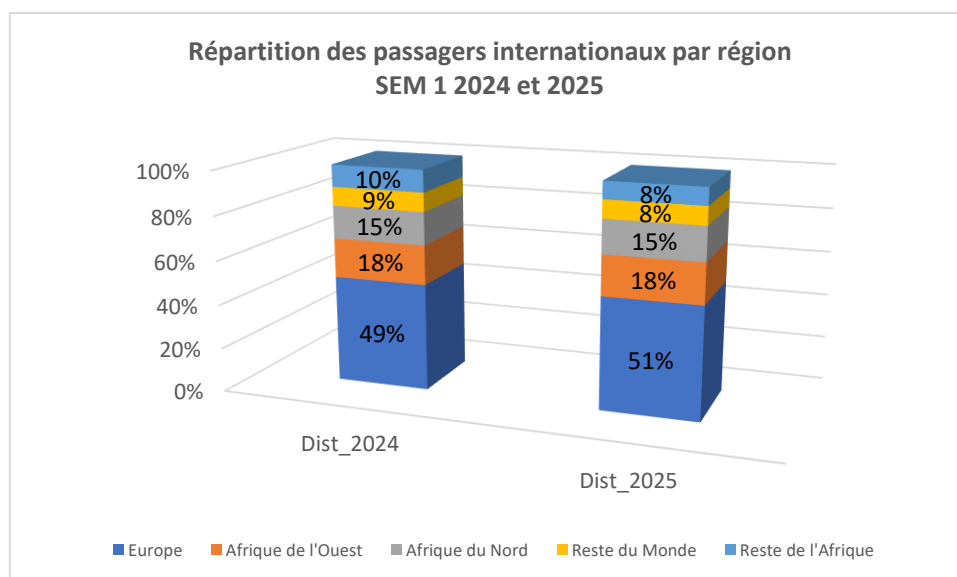
Le trafic international qui représente 97% du trafic sur AIBD (gain d'un point de la proportion par rapport au premier semestre 2024 après une croissance de 0,49%) est distribué par courant régional de manière suivante : Afrique de l'Ouest, Afrique du Nord, Reste de l'Afrique, Europe, Reste du Monde (l'Amérique, l'Asie notamment Moyen-Orient).

Cette répartition montre que l'Europe reste la zone la plus prisée (*Graphiques 12 et 13*). De plus, c'est le segment qui enregistre le plus de croissance (5%) ; concentrant plus de la moitié du trafic des passagers au premier semestre 2025 (51%), hausse de deux points par rapport au premier semestre 2024. C'est notamment TRANSAVIA qui est le principal acteur de cette augmentation de trafic.

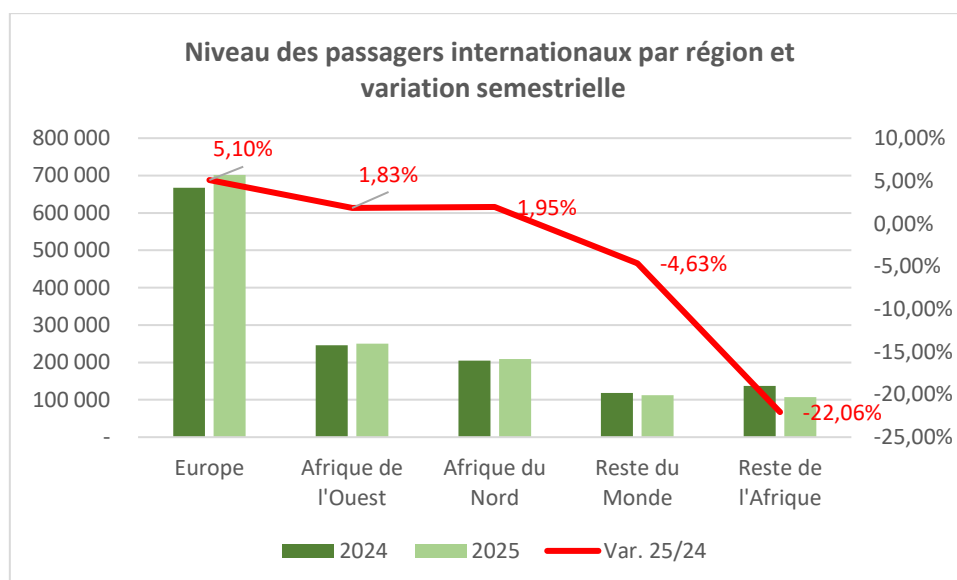
Le trafic dans la sous-région est le second segment le plus important avec notamment ASKY AIRLINES et AIR CÔTE D'IVOIRE qui ont augmenté significativement leur trafic au niveau de la plateforme. Le trafic ouest africain a augmenté de 2% par rapport au premier semestre 2024 et maintient sa part à 18% de l'ensemble du trafic comme en 2024.

Suit le trafic avec l'Afrique du Nord qui croît également de 2% tiré vers le haut par la RAM dont le nombre de passagers augmente de 12%. Cette région de l'Afrique couvre 15% du trafic global (proportion identique à 2024).

Il est à souligner, cependant, les baisses du nombre de passagers enregistrées vers l'Afrique centrale et de l'est (-22%) liée à une baisse du trafic relatif à KENYA AIRWAYS et à AIR SENEGAL qui a cessé de relier les villes de l'Afrique centrale (notamment Libreville, Douala et Brazzaville). La liaison avec l'Afrique centrale et de l'est perd ainsi un point de part de marché pour en atteindre 8%.



Graphique 12 : Répartition par région aux 1^{ers} semestres 2023 et 2024



Graphique 13 : Volume du trafic par région et variation aux 1^{ers} semestres 2024 et 2025

III CONCLUSION

L'analyse du premier semestre 2025 met en évidence une situation préoccupante pour le transport aérien au Sénégal. Malgré une **stabilité relative du trafic passagers directs**, le recul des passagers en transit, la baisse marquée du fret et la diminution des mouvements d'aéronefs traduisent les difficultés structurelles auxquelles le secteur reste confronté. Les contre-performances d'Air Sénégal, accentuées par la suppression de plusieurs lignes internationales, pèsent particulièrement sur la compétitivité de la plateforme.

Toutefois, l'évolution du marché révèle aussi des signes de résilience et d'opportunité. La montée en puissance de compagnies comme TRANSAVIA, ASKY, AIR CÔTE D'IVOIRE, DELTAIRLINES ou encore EMIRATES SKY CARGO confirme l'attractivité de l'aéroport AIBD dans la sous-région et son rôle croissant dans les échanges entre l'Afrique, l'Europe et l'Amérique. De même, la progression des courants régionaux (CEDEAO, Afrique du Nord) témoigne du potentiel de développement des liaisons intra-africaines.

Pour les prochaines années, l'avenir du secteur dépendra de la capacité à

- renforcer la compétitivité de la compagnie nationale, afin d'assurer une meilleure couverture des dessertes stratégiques ;
- diversifier les partenaires aériens en attirant de nouveaux transporteurs et en consolidant la présence des compagnies existantes ;
- soutenir la relance du fret aérien, en développant les infrastructures logistiques et en valorisant Dakar comme plateforme cargo régionale et
- améliorer la connectivité régionale et internationale, afin de conforter le rôle d'AIBD comme hub incontournable en Afrique de l'Ouest.

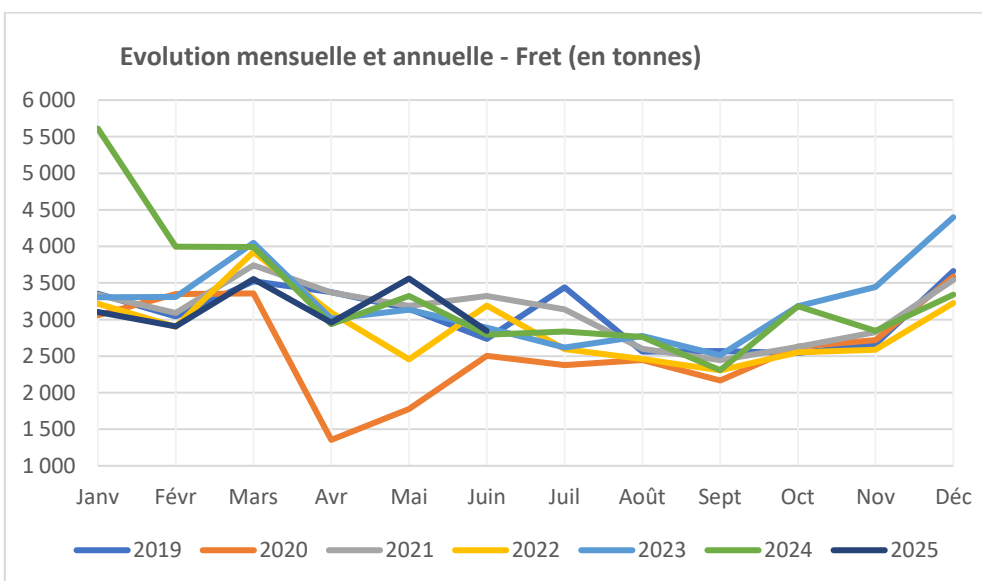
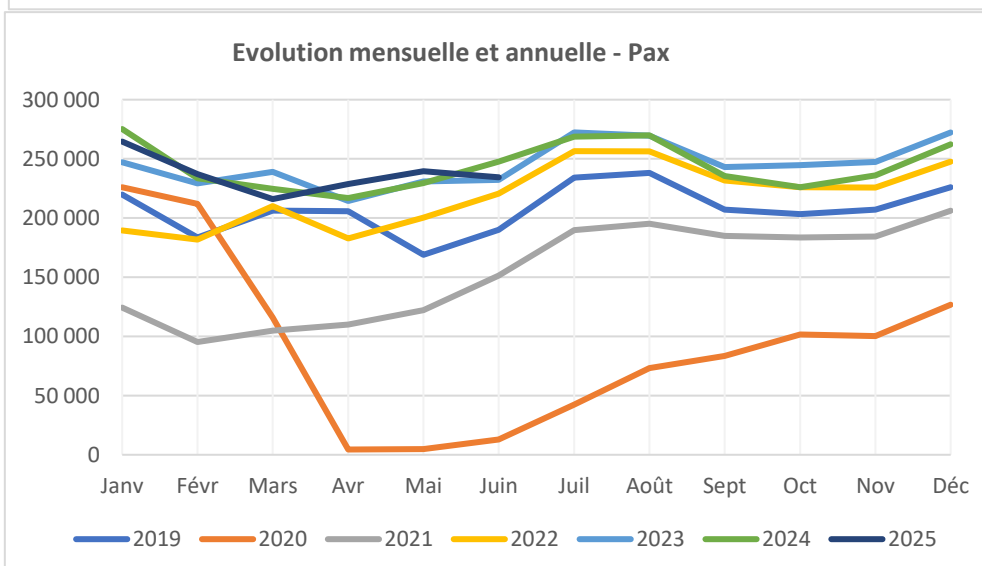
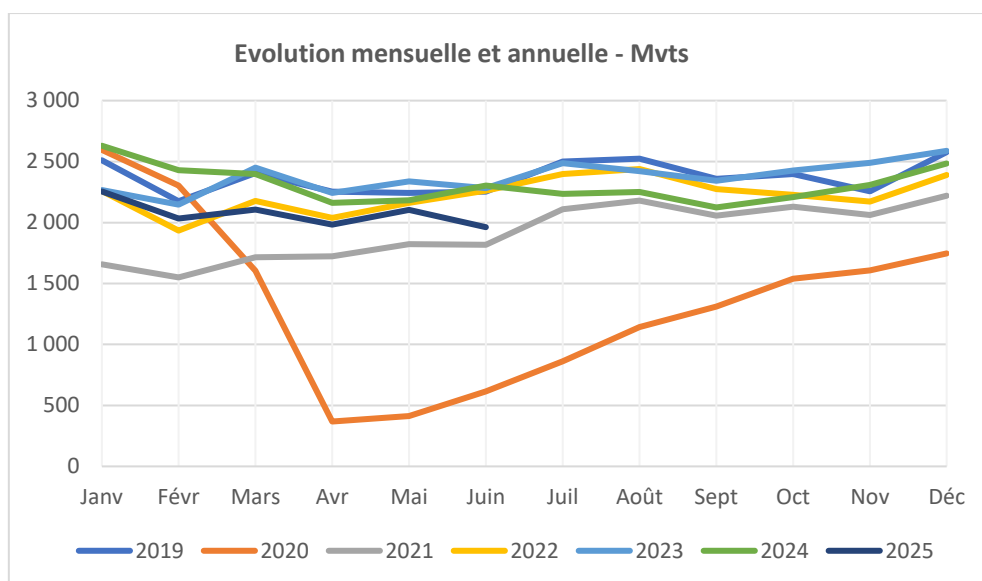
Ainsi, malgré les défis actuels, le Sénégal dispose d'atouts importants pour repositionner son secteur aérien sur une trajectoire de croissance durable. Une stratégie intégrée combinant attractivité, modernisation des services et soutien à l'aviation nationale sera déterminante pour faire de l'aéroport AIBD un véritable levier de développement économique et de rayonnement régional.

A N N E X E S

ANNEXE 1 : Evolutions mensuelles et annuelles des indicateurs du trafic aérien

ANNEXE 2 : Trafic 2025 – Premier Semestre : Part de marché par compagnie commercial

ANNEXE 1 : Evolutions mensuelles et annuelles des indicateurs du trafic aérien



BULLETIN PREMIER SEMESTRE DE TRAFIC AERIEN –2025

ANNEXE 2 : Trafic 2025-Premier Semestre : Répartition du trafic par compagnie commerciale

1 . Compagines Africaines									
Compagnies	Mouvements	Passagers	Fret(en Kilo)	% Mvts / cies africaines	% Pax / cies africaines	% Fret / cies africaines	% Mvts / trafic tot.	% Pax / trafic tot.	% Fret / trafic tot.
AIR SENEGAL	2 508	238 925	2 572 743	34,69%	34,24%	56,35%	20,15%	16,82%	13,60%
ROYAL AIR MAROC	708	143 610	925 835	9,79%	20,58%	20,28%	5,69%	10,11%	4,89%
ASKY AIRLINES	899	76 159	108 802	12,43%	10,91%	2,38%	7,22%	5,36%	0,57%
ETHIOPIAN AIRLINE	381	61 393	790 572	5,27%	8,80%	17,32%	3,06%	4,32%	4,18%
AIR COTE D IVOIRE	516	49 620	42 233	7,14%	7,11%	0,93%	4,15%	3,49%	0,22%
AIR ALGERIE	326	33 091	48 719	4,51%	4,74%	1,07%	2,62%	2,33%	0,26%
MAURITANIA AIRLINE	334	26 277	3 767	4,62%	3,77%	0,08%	2,68%	1,85%	0,02%
TRANSAIR	579	19 406	0	8,01%	2,78%	0,00%	4,65%	1,37%	0,00%
KENYA AIRWAYS	232	19 358	28 452	3,21%	2,77%	0,62%	1,86%	1,36%	0,15%
TUNIS AIR	160	13 343	7 318	2,21%	1,91%	0,16%	1,29%	0,94%	0,04%
AIR PEACE	164	8 509	34 736	2,27%	1,22%	0,76%	1,32%	0,60%	0,18%
AIR BURKINA	154	6 514	2 459	2,13%	0,93%	0,05%	1,24%	0,46%	0,01%
ARC EN CIEL	267	1 586	0	3,69%	0,23%	0,00%	2,15%	0,11%	0,00%
SKY MALI	2	75	0	0,03%	0,01%	0,00%	0,02%	0,01%	0,00%
Total_trafic Cies africaines	7 230	697 866	4 565 636				58,10%	49,13%	24,13%
Total_ensemble des compagnies	12 444	1 420 493	18 923 501						

BULLETIN PREMIER SEMESTRE DE TRAFIC AERIEN –2025

2 . Compagnies Etrangères									
Compagnies	Mouvements	Passagers	Fret(en Kilo)	% Mvts / cies non afri.	% Pax / cies non afri.	% Fret / cies non afri.	% Mvts / trafic tot.	% Pax / trafic tot.	% Fret / trafic tot.
AIR FRANCE	376	128 285	4 420 807	7,21%	17,75%	30,79%	3,02%	9,03%	23,36%
BRUSSELS AIRLINE	593	92 498	1 945 796	11,37%	12,80%	13,55%	4,77%	6,51%	10,28%
TRANSAVIA	502	85 860	0	9,63%	11,88%	0,00%	4,03%	6,04%	0,00%
IBERIA	450	75 744	108 924	8,63%	10,48%	0,76%	3,62%	5,33%	0,58%
TURKISH AIRLINE	263	57 843	929 652	5,04%	8,00%	6,47%	2,11%	4,07%	4,91%
TAP	350	53 168	132 678	6,71%	7,36%	0,92%	2,81%	3,74%	0,70%
EMIRATES AIRLINE	206	47 848	686 010	3,95%	6,62%	4,78%	1,66%	3,37%	3,63%
DELTA AIRLINES	186	35 989	183 109	3,57%	4,98%	1,28%	1,49%	2,53%	0,97%
NEOS SPA	212	31 181	556	4,07%	4,31%	0,00%	1,70%	2,20%	0,00%
ITA AIRWAYS	208	28 410	104 795	3,99%	3,93%	0,73%	1,67%	2,00%	0,55%
VUELING AIRLINES	134	20 262	0	2,57%	2,80%	0,00%	1,08%	1,43%	0,00%
FLY NAS	97	18 346	0	1,86%	2,54%	0,00%	0,78%	1,29%	0,00%
TUI AIRLINES	176	18 115	253	3,38%	2,51%	0,00%	1,41%	1,28%	0,00%
LUXAIR	60	8 309	0	1,15%	1,15%	0,00%	0,48%	0,58%	0,00%
BINTER CANARIAS	102	7 949	24 694	1,96%	1,10%	0,17%	0,82%	0,56%	0,13%
UNITED AIRLINES	34	5 381	6 182	0,65%	0,74%	0,04%	0,27%	0,38%	0,03%
TRAVEL SERVICE (SMA	36	3 763	0	0,69%	0,52%	0,00%	0,29%	0,26%	0,00%
PRIVES	639	1 773	58 675	12,26%	0,25%	0,41%	5,14%	0,12%	0,31%
PRIVILEGE STYLE	8	1 457	0	0,15%	0,20%	0,00%	0,06%	0,10%	0,00%
IBEROJET	4	446	0	0,08%	0,06%	0,00%	0,03%	0,03%	0,00%
CAVOK AIR CARGO	4	0	0	0,08%	0,00%	0,00%	0,03%	0,00%	0,00%
EMIRATES SKY CARGO	74	0	2 069 833	1,42%	0,00%	14,42%	0,59%	0,00%	10,94%
SOLENTA AVIATION	305	0	840 660	5,85%	0,00%	5,86%	2,45%	0,00%	4,44%
SWIFT AIR	42	0	155 448	0,81%	0,00%	1,08%	0,34%	0,00%	0,82%
TURKISH AIRLINE CARC	153	0	2 689 793	2,93%	0,00%	18,73%	1,23%	0,00%	14,21%
Total_ trafic Cies étrangères	5 214	722 627	14 357 865				41,90%	50,87%	75,87%
Total_ensemble des compagnies	12 444	1 420 493	18 923 501						