

BULLETIN PREMIER TRIMESTRE 2025

STATISTIQUES TRAFIC AERIEN



1^{er} Trimestre 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 trimestre 2025	6
II.1 Evolution du trafic et comparaison avec les premiers trimestres des années précédentes	6
II.1.1. Evolution au premier trimestre 2025	6
II.1.2. Comparaison avec les premiers trimestres précédents	7
II.2 Trafic par compagnie au premier trimestre 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	13
II.3 Trafic passagers par provenance et destination (connectivité)	17
II.4 Trafic passagers par courant régional	18
III. Conclusion	20
Annexes	21

Avant-propos

L'Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie (ANACIM) est l'autorité de 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 de la Régulation du Transport Aérien.

Cette dernière, à travers son service statistiques et études, 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 trimestre 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 trimestre de l'année 2025 avec des comparaisons sur la même période des années précédentes notamment de 2019 à 2025.

Résumé

Le premier trimestre 2025 a été marqué par une nette contraction du trafic aérien à l'Aéroport International Blaise Diagne (AIBD), après plusieurs années de croissance post-COVID. Le nombre total de passagers a enregistré une baisse de 2,14%, les mouvements d'aéronefs ont chuté de 14,24% et le fret aérien a connu une diminution importante de 29,70% par rapport à la même période en 2024. Cette dégradation des performances s'explique par un contexte opérationnel difficile, notamment les difficultés persistantes de la compagnie nationale Air Sénégal, la réduction de l'offre sur certaines lignes stratégiques et une demande plus faible qu'attendue, particulièrement au mois de mars, habituellement période de pointe.

Les passagers directs ont légèrement diminué de 0,87%, tandis que les passagers en transit ont chuté de 22,64%. Si les vols réguliers ont reculé de 3,57%, les vols charters ont progressé de 31,59%, principalement sous l'impulsion de Transavia, qui a vu son trafic augmenter de 62%, représentant à elle seule 78% du marché des compagnies qui ont adopté des modèles « low-cost ». Les principales compagnies régulières, telles qu'AIR FRANCE, BRUSSELS AIRLINES, IBERIA ou encore TURKISH AIRLINES, ont enregistré une baisse globale de leur volume de passagers.

Le fret aérien a également été durement affecté. L'activité cargo a chuté de 60%, en raison notamment de la forte baisse d'activité de TURKISH AIRLINES CARGO, RUBY STAR et SILK WAY AIRLINES. A l'inverse, EMIRATES SKY CARGO est la seule compagnie à avoir vu son trafic de fret progresser sensiblement, avec une multiplication par 3,5 de son volume. Le fret combiné, transporté par les vols passagers, a également baissé de 3,92%, malgré des hausses notables observées chez Air France et TAP.

La structure du marché aérien se transforme également. Les compagnies non africaines deviennent majoritaires en termes de trafic passagers, avec 52% de parts de marché, contre 48% pour les compagnies africaines. Les transporteurs sénégalais voient leur présence reculer à 18,55% du trafic passagers, 14,01% du fret et 27,65% des mouvements, en grande partie à cause du repli d'Air Sénégal, dont le trafic passagers a chuté de 22,43%.

Sur le plan de la connectivité, les lignes les plus fréquentées restent Dakar-Paris et Dakar-Casablanca, représentant à elles seules un quart du trafic passagers. L'Europe demeure la première zone de provenance et de destination, concentrant la moitié des flux, avec une hausse de 7% à l'arrivée et de 3% au départ. En revanche, le trafic ouest-africain connaît un net recul, avec une perte de plus de 10% de marché. Le trafic domestique continue également de décliner, enregistrant une baisse de 19% à l'arrivée et de 24% au départ.

Ce premier trimestre reflète un retournement d'une tendance précédemment constaté, il est également révélateur des profondes transformations à l'œuvre dans le transport aérien sénégalais. Il met en évidence la nécessité d'une relance coordonnée et stratégique d'AIBD et d'Air Senegal afin de stabiliser durablement sa position dans l'écosystème régional.

I INTRODUCTION

L'année 2025 s'ouvre sur un contexte mondial marqué par une stabilisation progressive du trafic aérien après plusieurs années de reprise post-pandémie. Si certaines régions du monde enregistrent des signes de relance soutenue, le secteur aérien sénégalais, à travers l'Aéroport International Blaise Diagne (AIBD), fait face à des tensions structurelles affectant ses performances au premier trimestre.

Ce bulletin trimestriel, dresse un état des lieux du trafic aérien sur la plateforme de Diass pour la période janvier à mars 2025. Il s'appuie sur les données transmises par le gestionnaire LAS, couvrant les mouvements d'aéronefs, les passagers (directs et en transit), ainsi que le fret embarqué et débarqué. L'analyse repose également sur une comparaison avec les performances enregistrées sur la même période des années antérieures, notamment depuis 2019, année de référence pré-COVID.

Au cours de ce premier trimestre 2025, les indicateurs majeurs du trafic aérien révèlent une baisse généralisée avec une réduction notable du nombre de passagers, des mouvements d'avions du tonnage de fret traité par rapport au premier trimestre 2024. Cette tendance négative s'inscrit dans un environnement affecté notamment par la fragilité de la compagnie nationale Air Sénégal, la perte de connectivités stratégiques et une demande moins dynamique que d'habitude .

Le document met en lumière les mutations du marché aérien sénégalais. Les principaux éléments de cette mutation sont constitués par l'essor continu des compagnies low-cost, le repli du segment des vols réguliers, la réduction marquée des flux de fret cargo. En outre, une attention particulière est accordée à la structure du marché, à la performance des compagnies sénégalaises et étrangères, ainsi qu'aux principales lignes et courants régionaux.

À travers cette publication, l'ANACIM poursuit sa mission de suivi statistique, en mettant à la disposition des acteurs publics et privés de l'aviation civile et au grand public les outils nécessaires à l'analyse et à la prise de décision stratégique.

II.EVOLUTION DU TRAFIC AERIEN AU PREMIER TRIMESTRE 2025

II.1 Evolution et Comparaison avec les premiers trimestres des années précédentes

Au premier trimestre 2025, le nombre de passagers transportés (passagers directs et en transit) est de 717.759 contre 733.453 en 2024 sur la même période soit un recul de 2%, le tonnage de fret traité dans le même temps est passé de 13.600 tonnes en 2024 à 9.561 tonnes ce trimestre chutant ainsi de 30% ; tout cela correspondant à 6.395 vols contre 7.457 en 2024. Ces évolutions traduisent une situation critique du transport aérien en raison de divers éléments notamment des difficultés rencontrées dans sa gestion de la compagnie nationale et du fléchissement de la demande de transport aérien.

Seul, le trafic passagers dépasse son niveau d'avant crise sanitaire de 18%, alors que le fret et les mouvements se situent respectivement à 4% et 10% de leur niveau de 2019.

Par ailleurs, après une légère baisse de 0.52 % au premier trimestre 2024 le trafic les passagers en transit accentue sa baisse de -22,64%), Cette baisse pourrait être liée à la suppression de certains vols d'Air Senegal ou une évolution des comportements de voyage dépendant de facteurs économiques.

Tableau 1 : Evolution mensuelle du trafic par indicateur aux premiers mois de 2020 à 2024

	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	
Cumul	6 503	4 923	6 372	6 864	7 457	6 395	554 019	324 321	581 393	715 587	733 453	717 759	9 764	10 174	10 045	10 662	13 600	9 561	
Var.	-8,29%	-24,30%	29,43%	7,72%	8,64%	-14,24%	-9,11%	-41,46%	79,26%	23,08%	2,50%	-2,14%	-1,52%	4,20%	-1,26%	6,14%	27,55%	-29,70%	
Part/2019	91,71%	69,43%	89,86%	96,80%	105,16%	90,18%	90,89%	53,21%	95,38%	117,40%	120,33%	117,75%	98,48%	102,61%	101,32%	107,55%	137,17%	96,44%	

II.1.1. Evolution mensuelle du premier trimestre 2025

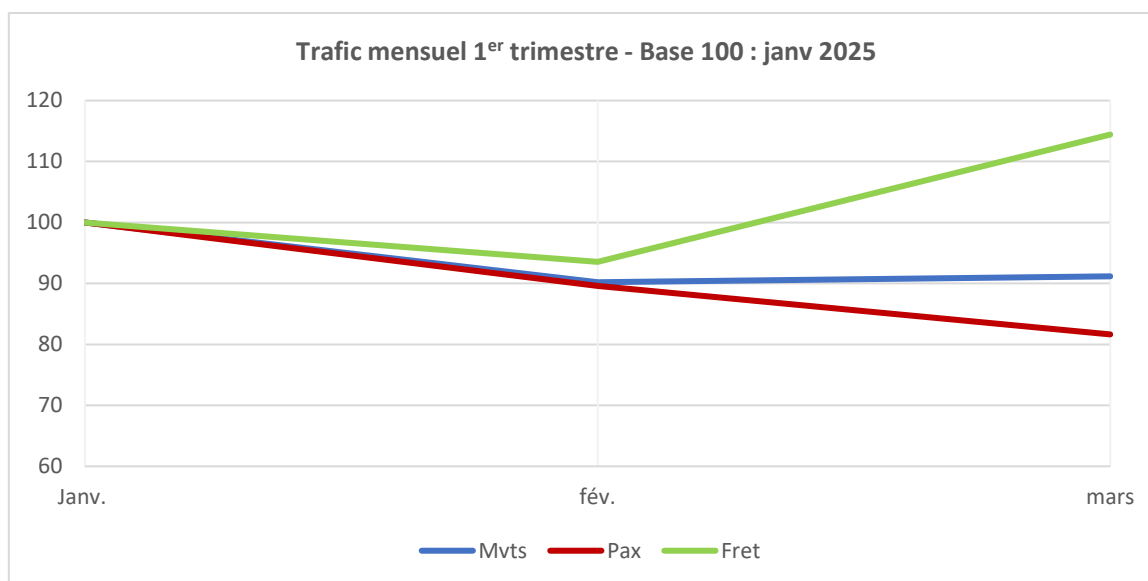
Au regard du mois de janvier l'évolution mensuelle du trafic montre une régression des passagers et mouvements .Toutefois nous observons un volume de fret supérieur au mois de mars.

Le fait culminant durant ce trimestre est la baisse inhabituelle du nombre de demandes de voyage en mars par rapport à février de l'ordre de 9% ; le mois de mars étant généralement un mois de pic.

Toutefois, le trafic fret augmente 22% au mois de mars par rapport au mois de février, dépassant le volume de janvier de 14%.

Quant aux mouvements d'avions, il demeure en deçà du niveau de mois de janvier malgré une hausse de 4% constaté en mars au regard de février.

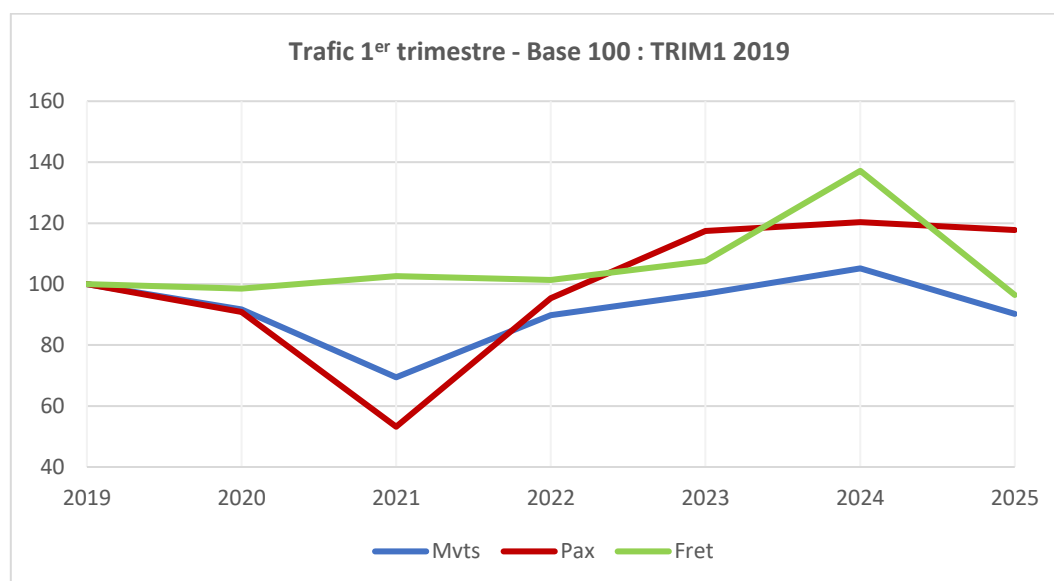
Au premier trimestre 2025, on observe un taux de croissance mensuel moyen respectif de -9,65% du nombre de passagers transportés, de 6,97% de fret traité et de -3,36% des mouvements d'avions.



Graphique 1 : Evolution mensuelle du trafic au premier trimestre 2025

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

Un regard du trafic aux premiers trimestres depuis 2019 montre une croissance du trafic les années qui ont suivi la crise ; cependant l'année 2025 se distingue par un recul du trafic quel que soit l'indicateur. En effet, on observe une décroissance en glissement annuel (mois 2025 par rapport au même mois de 2024) pour chacun des indicateurs.



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

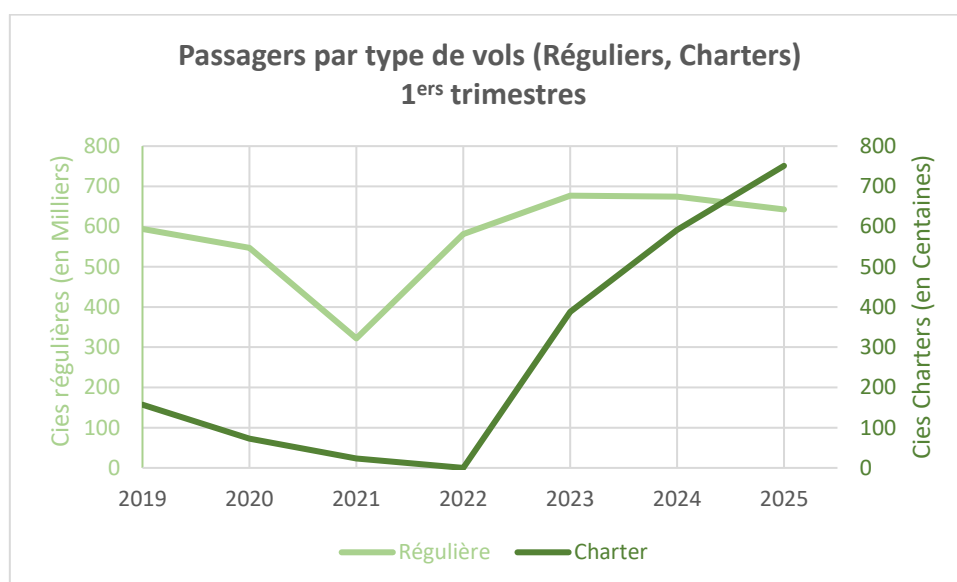
II.2 Trafic par compagnie au premier mois 2024

Au premier trimestre 2025, l'aéroport international Blaise Diagne a enregistré une légère baisse des passagers directs par rapport à 2023 (-0,87%) tandis que les passagers en transit régressent de 22,64% dans le même temps. Parmi les passagers directs, on distingue les passagers des vols réguliers dont le niveau décline de 3,57% et ceux des vols charters qui affichent une croissance de 31,59%, suite à une demande dynamique de voyager sur les lignes reliant Dakar et certaines villes françaises induisant l'essor des vols charter ou réguliers à bas cout .

La hausse très importante des passagers de vols à vocation touristique est liée à une activité croissante du transporteur TRANSAVIA, représentant 78% des "low cost" et multipliant par 1,62 son volume de trafic par rapport au premier trimestre 2024. Cependant, les autres charters que TUI AIRLINES et SMARTWINNGS, avec respectivement 19% et 4% du marché des charters, enregistrent des baisses importantes de 29% et 19% au regard de 2024.

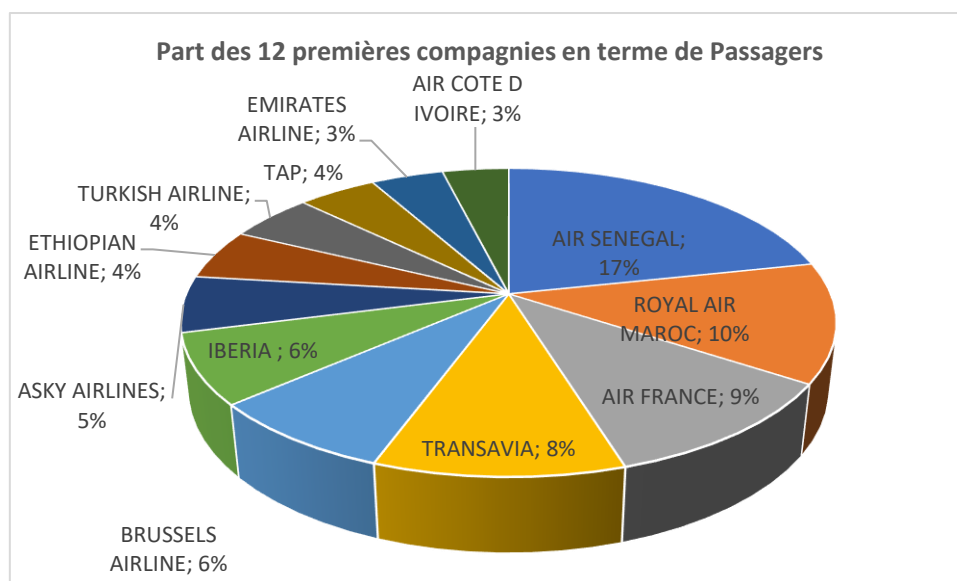
La baisse enregistrée par AIR SENEGAL (-22,43%), AIR FRANCE (-8,30%), BRUSSELS AIRLINE (-2,86%), IBERIA (-2,81%), TURKISH AIRLINE (-10,76%) et TAP (-3,75%) et AIR COTE D'IVOIRE (-1,93%) n'est pas compensée par les hausses notées sur les compagnies comme RAM (10,07%), ASKY (18,80%), ETHIOPIAN AIRLINE (8,87%) et AIR CÔTE D'IVOIRE (3,90%) ; traduisant une baisse du volume des passagers des vols réguliers.

Durant la crise sanitaire, le niveau des passagers des vols charters était quasiment nul, correspondant à une période où le transport aérien, comme beaucoup d'autres secteurs, était au plus mal. En 2023, 2024 et 2025, les passagers des compagnies à bas coût sont en plein essor et occupent respectivement 5%, 8% et 10% des passagers directs



Graphique 3 : Evolution des passagers directs aux premiers trimestres du trafic de 2019 à 2025

Les douze (12) premières compagnies transportant le plus grand nombre de passagers représentant 78% du trafic enregistrent une baisse de 2,08% au premier trimestre 2025 au regard de 2024 sur la même période. (Tableau 2 – Graphique 4).



Graphique 4 : Part des 12 premières compagnies en termes de passagers au TRIM1 2025

Tableau 2 :Trafic Passagers 1 ^{er} trimestre			
Compagnies	2024	2025	var.25/24
AIR SENEGAL	156 586	121 468	-22,43%
ROYAL AIR MAR	63 850	70 281	10,07%
AIR FRANCE	67 278	61 692	-8,30%
TRANSavia	36 130	58 408	61,66%
BRUSSELS AIRLI	46 257	44 935	-2,86%
IBERIA	43 408	41 320	-4,81%
ASKY AIRLINES	27 818	33 049	18,80%
ETHIOPIAN AIRL	27 310	29 733	8,87%
TURKISH AIRLIN	31 461	28 076	-10,76%
TRANSPORTES A	27 043	26 029	-3,75%
EMIRATES AIRLI	24 051	23 893	-0,66%
AIR COTE D'IVO	21 100	21 922	3,90%
Cumul TOP 12	572 292	560 806	-2,01%
res compagnies	161 161	156 953	-2,61%
Cumul TRIM1	733 453	717 759	-2,14%

Tableau 3 : Trafic Fret (en tonnes) 1er trimestre			
Compagnies	2024	2025	var.25/24
AIR FRANCE	2 221	2 351	5,88%
AIR SENEGAL	1 601	1 340	-16,35%
BRUSSELS AIRLI	1 259	1 182	-6,12%
TURKISH AIRLIN	3 309	1 153	-65,15%
EMIRATES SKY C	216	754	248,96%
SOLENTA AVIAT	656	582	-11,27%
TURKISH AIRLIN	763	453	-40,61%
ROYAL AIR MAR	466	444	-4,56%
ETHIOPIAN AIRL	333	392	17,85%
EMIRATES AIRLI	402	362	-9,93%
SWIFT AIR	118	104	-11,30%
TRANSPORTES A	4	71	1615,83%
Cumul TOP 12	11 349	9 190	-19,02%
res compagnies	2 251	371	-83,53%
Cumul TRIM1	13 600	9 561	-29,70%

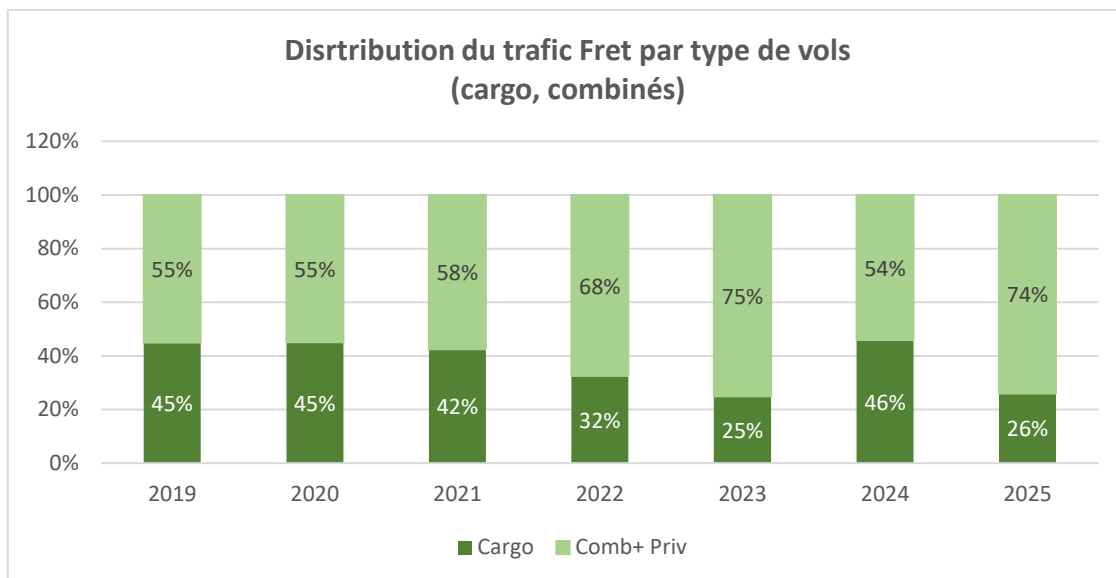
II.2.2. Trafic Fret

La distribution du fret par rapport aux vols passagers (passagers et fret) et cargo fait ressortir que les premiers invoqués occupent quasiment les $\frac{3}{4}$ du trafic. Les cargos ont régressé de 60% par rapport au premier trimestre 2024 traduisant la nette diminution de leur part dans le trafic fret global (qui passe de 46% en 2024 à 26% aux trois premiers mois 2025). Le recul d'activité de TURKISH AIRLINES CARGO est très remarquable avec 3.309 tonnes traitées au premier trimestre 2024 contre 1.153 tonnes en 2025 sur la même période.

De même SOLENTA AVIATION enregistre une baisse avec un tonnage de fret passant de 656 à 582 tonnes et enfin RUBY STAR et SILK WAY AIRLINES qui avaient exceptionnellement opéré au premier trimestre 2024 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.

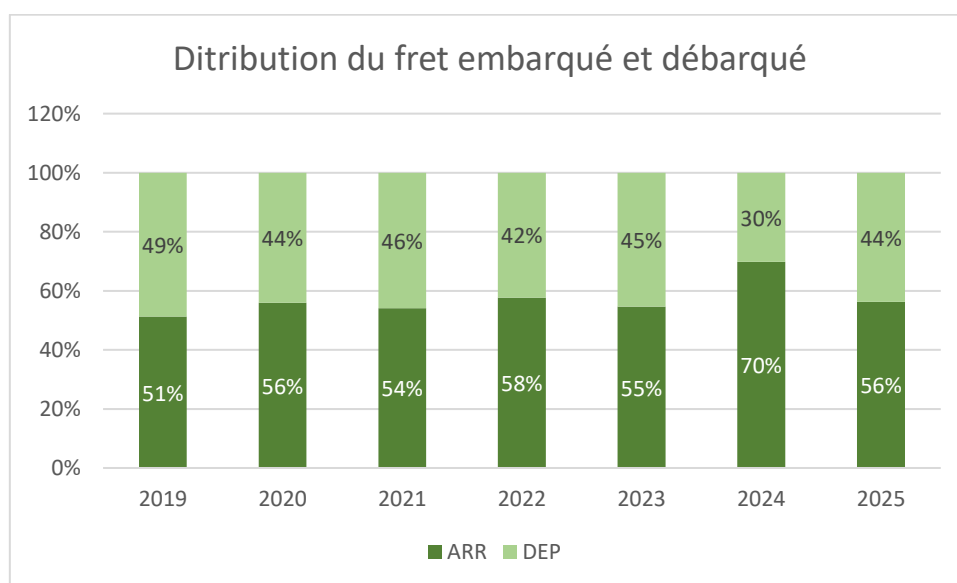
Le seul exploitant cargo à connaître une augmentation de son trafic est EMIRATES SKY CARGO avec une multiplication par 3,5 de son volume de fret traité sur la période étudiée.

Le trafic fret des compagnies transportant des passagers évolue de façon disparate selon les exploitants. Il enregistre une baisse de 3,92%. Les compagnies mixtes (pax&fret) enregistrent des baisses à l'exception d'AIR France (+8,55%), RAM (+17,85%) et TAP +.....(multipliant son volume fret par dix-sept). La baisse du trafic fret est surtout observée au niveau des compagnies telles qu'AIR SENEGAL (-16,35%), BRUSSELS AIRLINES (-6,12%), TURKISH AIRLINE (-40,61%), RAM (-4,56%) et EMIRATES AIRLINE (-9,93%).



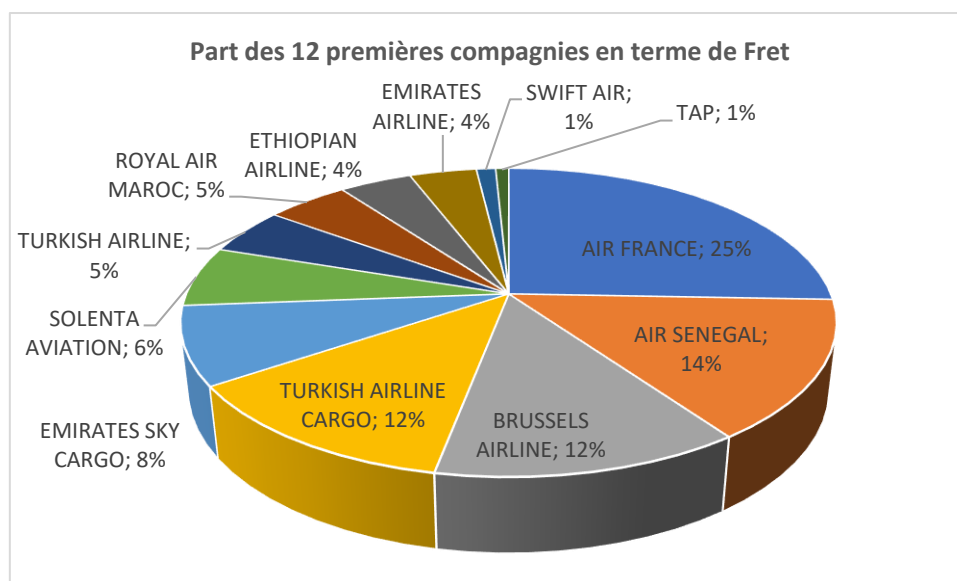
Graphique 5 : Répartition du Fret Combiné et Cargo aux 9 premiers mois de 2019 à 2024

Les dernières années sont marquées par une corrélation (normale) de l'évolution du cargo et celle relative à l'import des marchandises. Au premier trimestre 2024, les importations représentaient 70% du trafic fret, ce qui correspondait au moment où le cargo affichait sa plus grande part (46%).



Graphique 6 : Distribution du fret embarqué et débarqué aux 1^{ers} premiers Trimestres 2019 à 2025

Les douze (12) premières compagnies en termes de fret, assurant 96% du trafic, affichent une régression de 19% (Tableau 3 – Graphique 8).



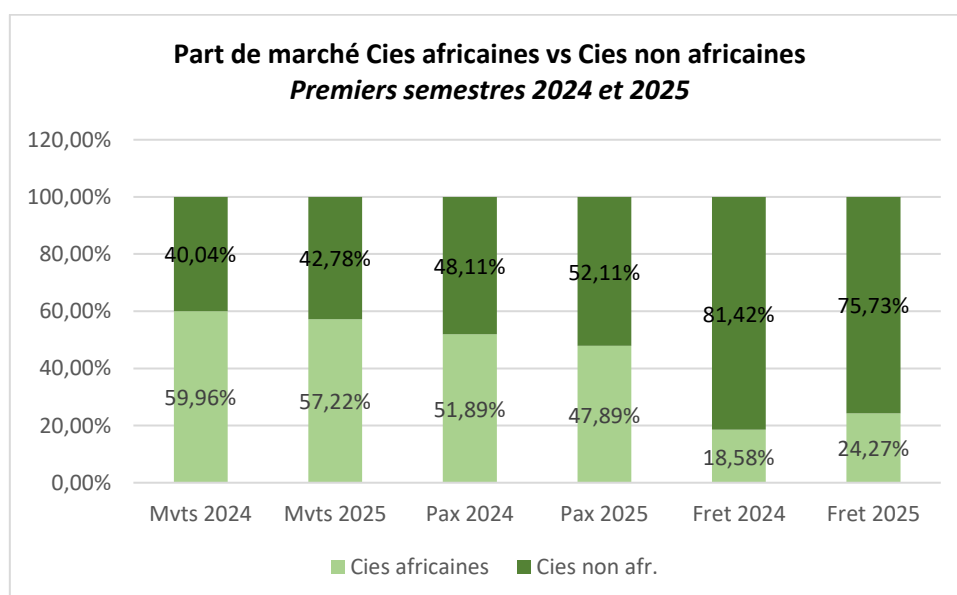
Graphique 7 : Part des 12 premières compagnies en termes de Fret au TRIM 1 2024

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

Le premier trimestre 2025 est marqué par une perte de part de trafic des passagers des compagnies africaines au profit des compagnies non africaines. Ces dernières détiennent plus de la moitié des passagers transportés (soit 374.007 passagers) sur AIBD, soit 52% contre 48% au premier trimestre 2024 alors que la part des compagnies africaines est passée de 52% à 48% entre ces deux périodes.

Le trafic fret reste la "manne" des compagnies non africaines malgré une baisse de part de marché passant de 81% au premier trimestre 2024 à 76% en 2025 sur la même période, lié à une baisse du trafic cargo. .

Enfin, le trafic des mouvements des compagnies africaine demeure majoritaire avec 57% de part de marché en dépit d'une baisse cette proportion (60% au premier trimestre 2024).



Graphique 8 : Structure du marché à AIBD aux 1^{ers} trimestres 2024 et 2025

II.2.3.1. Compagnies de droit sénégalais

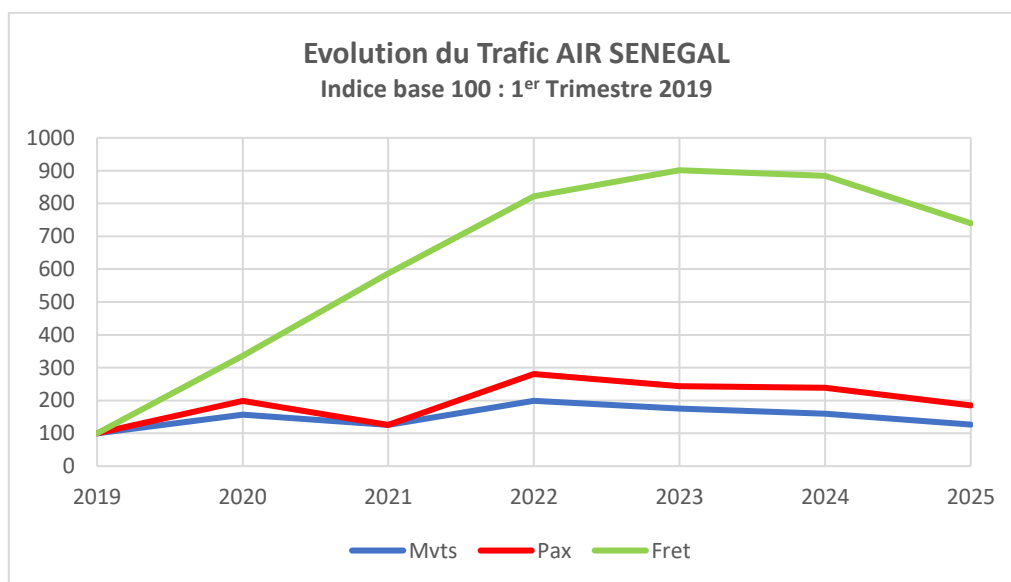
La part de marché au départ et à l'arrivée de l'AIBD des compagnies aériennes sénégalaises AIR SENEGAL SA, TRANSAIR et ARC EN CIEL (vols à la demande) au premier trimestre 2025 est en régression par rapport à la même période de 2024 avec **18,55%** du trafic passagers (-5,33 points de pourcentage par rapport au premier trimestre mois 2024), **14,01%** du fret (+2,24 points) et **27,65%** des mouvements (-3,08 points) (*graphique 10*).

Cette évolution reflète surtout l'activité de la compagnie nationale AIR SENEGAL SA qui effectue l'essentiel du trafic des compagnies sénégalaises avec à elle seule **16,92%** des passagers (-4,43 points de pourcentage par rapport à 2024), **14,01%** du fret (+2,23 points) et **20,55%** des mouvements (-1,67 point).

Tableau 4 : Evolution mensuelle aux 9 premiers mois du trafic 2023 et 2024 des instruments nationaux

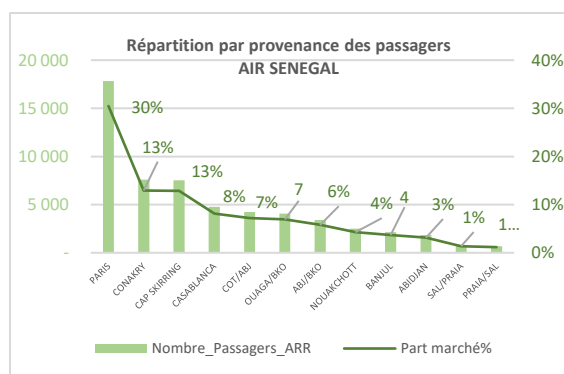
Compagnies	mois	Mouvements			Passagers			Fret (en tonnes)		
		2024	2025	var. 25/24	2024	2025	var. 25/24	2024	2025	var. 25/24
AIR SENEGAL	Janv	626	478	-23,64%	61 134	45 116	-26,20%	511	354	-30,80%
	Févr	533	407	-23,64%	48 723	40 717	-16,43%	457	445	-2,64%
	Mars	498	429	-13,86%	46 729	35 635	-23,74%	633	541	-14,57%
	Cumul	1 657	1 314	-20,70%	156 586	121 468	-22,43%	1 601	1 340	-16,35%
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%	-	-	-
	Cumul	120	143	19,17%	448	806	79,91%	-	-	-
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%	-	-	-
	Cumul	514	311	-39,49%	18 069	10 860	-39,90%	0	-	-
Cumul Cies nationales		2 291	1 768	-22,83%	175 103	133 134	-23,97%	1 601	1 340	-16,36%

Aux premiers trimestres des sept dernières années, AIR SENEGAL SA a tenté de maintenir son niveau de trafic malgré un ralentissement, voire des régressions de son activité constatés ces quatre dernières années. En effet, elle a enregistré sur les 3 dernières trimestres des taux de croissances moyens de -14%, -13% et -3% respectivement en termes de mouvements d'aéronefs, de passagers et de fret.

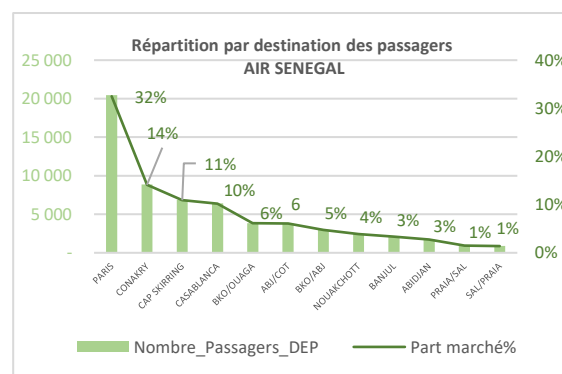


Graphique 9 : Evolution aux premiers trimestres d'AIR SENEGAL SA de 2019 à 2025

Outre le trafic domestique, la compagnie nationale est présente aussi bien dans la sous-région qu'à l'inter continental traduisant la volonté des Autorités d'en faire un atout majeur dans le transport aérien sénégalais. Une répartition des passagers transportés, en vols directs, par AIR SENEGAL met en relief que 64% de ces derniers proviennent de Paris (30%), Conakry (13%, Cap-Skiring (13%), et Casablanca (8%) (*Graphique 12*).



Graphique 10 : Répartition par provenance des passagers à l'arrivée



Graphique 11 : Répartition par destination des passagers au départ

L'on note, également que 68% des passagers quittant Dakar par AIR SENEGAL vont, par vols directs, principalement à Paris (avec une part de 32%), Conakry (14%), Cap-Skiring (11%), et Casablanca (10%), et Abidjan (...). Les vols venant de et vers New-York couvrent respectivement 4% et 5% des passagers traités sur la plateforme (**Graphique 13**).

Il est important de signaler que les lignes reliant Abidjan à Dakar en direct ou en passant par Cotonou ou Bamako ne sont pas en reste et regroupent 16% des passagers et enregistrent une croissance de 3,12% par rapport à l'année dernière. Les départs de Dakar vers Abidjan en liaison directe ou via Bamako et Cotonou représentent 14% des destinations d'AIR SENEGAL avec une croissance de 2,58%.

Enfin, la suppression des lignes New-York, Barcelone, Milan, Marseille et Lyon a, en partie, tiré le nombre de passagers à la baisse.

II.2.3.2. Autres compagnies

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

Les tableaux suivants mettent 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^{ers} semestres du trafic 2024

BULLETIN PREMIER SEMESTRE DE TRAFIC AERIEN –2024

Compagnies africaines*	Distribution par rapport à la concurrence africaine	Distribution par rapport à l'ensemble des compagnies
RAM	Pax :20% (+4)** Fret : 19% (+1) Mvt :9% (+2)	Pax :10% (+1) Fret : 5% (+1) Mvt : 5% (+1)
ASKY	Pax :10% (+2) Fret : 2% (+1) Mvt : 11% (+3)	Pax :5% (+1) Fret : 1% (–) Mvt :7% (+1)
ETHIOPAN	Pax :9% (+1) Fret :17% (+4) Mvt :5% (+1)	Pax :4% (–)*** Fret :2% (+2) Mvt :2% (–)
AIR CÔTE D'IVOIRE	Pax :6% (–) Fret :1% (–) Mvt :6% (+1)	Pax :3% (–) Fret :0,22% Mvt :3% (–)
AIR ALGERIE	Pax :5% (1) Fret :1 % (–) Mvt :5% (+1)	Pax : 2% (–) Fret :0,31% Mvt :3% (–)
MAURITANIA AIRLINES	Pax :4% (-2) Mvt :5% (-5)	Pax :2%(-1) Mvt :3% (-3)
KENYA AIRWAYS	Pax :3% (1) Fret :1% (–) Mvt :4% (1)	Pax :2% (–) 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 :16% (-3) Fret :32% (+12) Mvt :7% (-1)	Pax :9% (-1) Fret :25% (+8) Mvt :3% (–)
TRANSAVIA	Pax :16% (+5) Mvt :13% (+4)	Pax :9% (+3) Mvt :5% (+2)
BRUSSELS AIRLINES	Pax :12% (-1) Fret :16% (+5) Mvt : 10% (–)	Pax :6% (–) Fret :12% (+3) Mvt 4% (–)
IBERIA	Pax : 11% (-1) Fret : 1% (+1) Mvt : 9% (+1)	Pax : 6% (–) Fret : 1% (+1) Mvt : 4% (+1)
TURKISH AIRLINES	Pax :8% (-1) Fret :6% (-1) Mvt 5% (-2)	Pax :4% (–) Fret :5% (-1) Mvt 2% (-1)
TAP	Pax :7% (-1) Fret : 0,98% (+1) Mvt :6% (–)	Pax : 4% (–) Fret : 0,74% (+1) Mvt :3% (+1)
EMIRATES AIRLINE	Pax :6% (–) 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% (+1) Fret :1% (–) Mvt :2% (+1)
NEOS SPA	Pax :4% (-1) Mvt :4% (–)	Pax :2% (–) Mvt :2% (–)
TUI AIRLINES	Pax :4% (-2) Mvt :5% (-1)	Pax :2% (-1) 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

La compagnie RAM reste prépondérante en termes de passagers et fret dans la concurrence africaine avec respectivement 20% et 19% de part de marché, soit 4 et 1 points de plus par rapport au premier trimestre 2024.

ASKY avec une croissance significative du trafic détient 10% du part de marché des passagers dans la concurrence intra africaine (soit 2 points de plus). Par ailleurs, ASKY occupe la première place en termes de mouvement avec 11% de part de marché contre 9% pour la RAM.

Par rapport au fret, Ethiopian est la compagnie qui présente une meilleure progression avec 4 points de plus (18% de croissance), occupant la seconde place en part de marché avec 17% dans la concurrence africaine et traduisant une demande non négligeable de fret dans le continent.

AIR CÔTE D'IVOIRE et AIR ALGERIE occupant respectivement chacune 6% et 5% du trafic des passagers sont plus dynamiques que MAURITANIA AIRLINES et KENYAN AIRWAYS qui s'emparent respectivement de 4% et 3% de trafic.

A l'inverse des autres compagnies africaines qui stabilisent plus ou moins leur marché, MAURITANIA AIRLINES régressent remarquablement en termes de part de marché.

Compagnies étrangères non africaines

Les compagnies européennes maintiennent leur avance par rapport aux exploitants venant du Moyen-Orient et de l'Amérique, expliqué en partie par la proximité de l'Europe et les relations séculaires le liant au continent africain. AIR FRANCE reste l'exploitant le plus actif au niveau de la plate-forme. Toutefois, il est à noter que le nombre de passagers géré par la RAM dépasse ce trimestre celui traité 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 (25%, huit points de plus par rapport au premier trimestre 2024) devant les exploitants exclusivement Cargo.

TRANSAVIA détient la même part dans le marché des passagers qu'AIR FRANCE suite à une activité soutenue (61,66% de croissance augmentant sa part de marché de trois points).

Devancer par TRANSAVIA, pour la première fois, ce trimestre, BRUSSELS AIRLINES et IBERIA ont la même part de marché (6%) qu'elles conservent au regard de la même période de 2024. Suivent TURKISH AIRLINES et TAP avec une part de 4% chacune (identique à la part d'ETHIOPIAN).

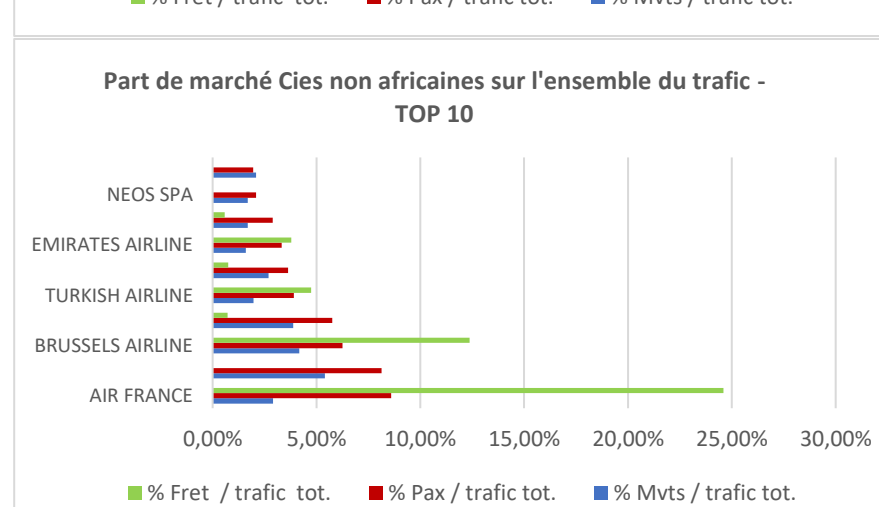
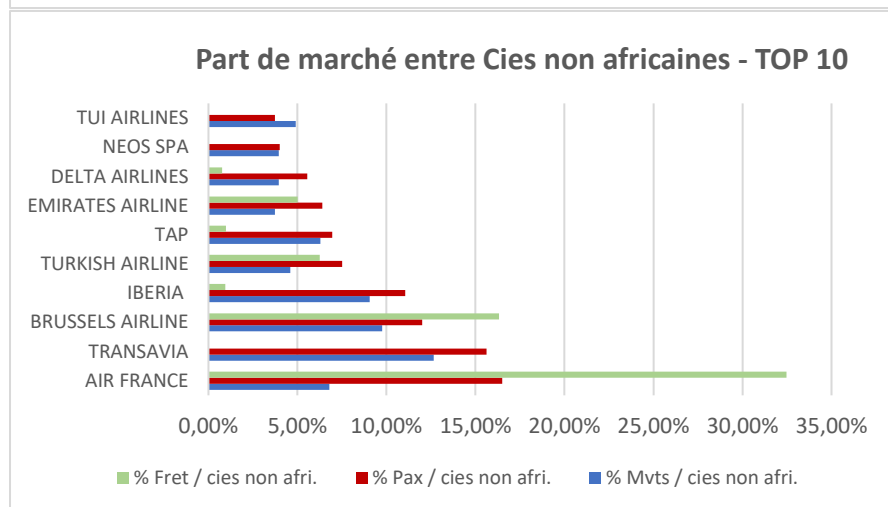
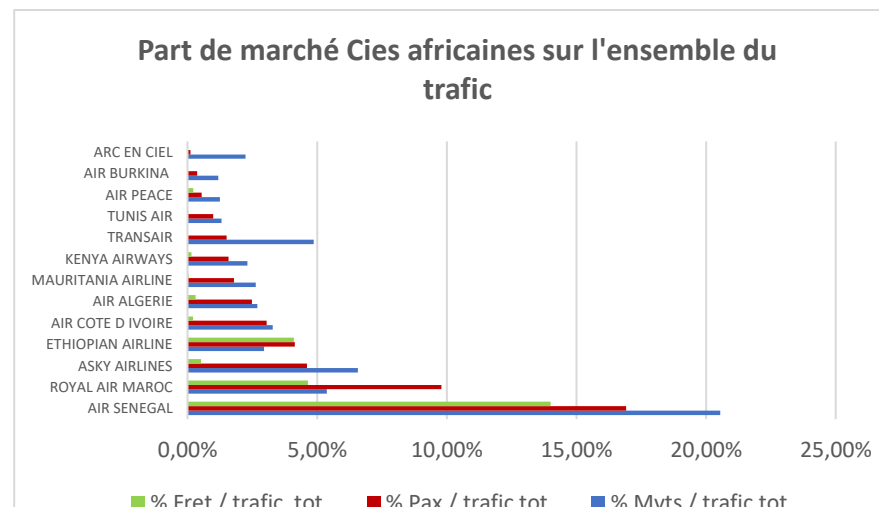
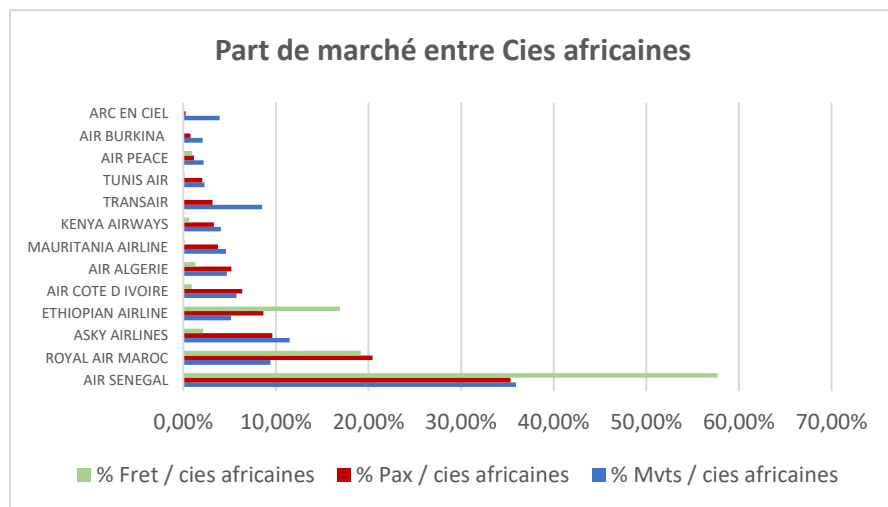
EMIRATES AIRLINES et DELTA AIRLINES occupent chacune 3% du marché comparable à AIR CÔTE D'IVOIRE qui en détient autant.

Enfin, NEOS SPA et TUI AIRLINES ont la même part de marché qu'AIR ALGERIE, MAURITANIA AIRWAYS et KENYAN AIRWAYS avec 2% de part du marché des passagers.

Par rapport au fret, la baisse du trafic exclusivement Cargo, BRUSSELS AIRLINES a induit que BRUSSELS AIRLINES devance, à l'instar d'AIR FRANCE, les exploitants exclusivement spécialisés dans le Cargo. Ainsi sa part dans le marché du fret est passé de 9 à 12% au premier trimestre 2025 comparé à 2024 sur la même période. TURKISH AIRLINE CARCO avec une décroissance de 65% perd 12 points de part de marché, passant de 24% à 12%.

Suivent EMIRATES SKY CARGO et SOLENTA AVIATION avec 8% de part de fret pour la première citée et 6% pour la suivante. Ces cinq premières compagnies à elles seules disposent de 63% de part de marché du fret sur la plateforme.

BULLETIN PREMIER SEMESTRE DE TRAFIC AERIEN –2024



Graphique 12 : Part de marché entre compagnie au 1^{er} trimestre 2025

NB : TURKISH AIRLINES CARGO, avec 12% du trafic fret, EMIRATES SKY CARGO (8%) et SOLENTA AVIATION (6%) 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 liaison Dakar-Paris reste la plus prisée en dépit de chute observée au premier trimestre 2025 avec des décroissances respectives de -4% à l'arrivée et -8% au départ. En effet, AIR FRANCE et AIR SENEGAL se partageant cette ligne affichent des chutes d'activités respectives de 4% et 5% à l'arrivée et de 2% et 3% au départ. Et logiquement cette ligne occupe 14% du trafic passagers à l'arrivée (-1 point de moins par rapport à 2024) et 13% au départ (-1 point), sur la plateforme pour un volume de mouvements de 6% (dans les 2 sens) seulement, corroborant l'utilisation de module d'avions plus importants sur cet axe. Cet axe subit la concurrence des compagnies européennes et nord africaines qui donnent la possibilité de rallier les deux villes via leurs hub respectifs..

Tableau 7 : Principales origines des vols aux 1^{ers} trimestres 2023 et 2024

ARRIVEES	Passagers		Mouvements		Var. 25/24 Pax	Var. 25/24 Mvts	Dist. Prov Pax_24	Dist. Prov Pax_25	Dist. Prov Mvts_24	Dist. Prov Mvts_25
	2024	2025	2024	2025						
PARIS	49 654	47 582	180	184	-4,17%	2,22%	15,14%	14,46%	5,68%	6,51%
CASABLANCA	33 962	38 378	226	238	13,00%	5,31%	10,36%	11,67%	7,13%	8,42%
MADRID	19 625	19 561	116	126	-0,33%	8,62%	5,98%	5,95%	3,66%	4,46%
BRUXELLES	18 019	16 810	115	101	-6,71%	-12,17%	5,50%	5,11%	3,63%	3,57%
ADDIS ABEBA/B	13 761	15 021	91	90	9,16%	-1,10%	4,20%	4,57%	2,87%	3,18%
ABIDJAN	19 652	13 597	207	149	-30,81%	-28,02%	5,99%	4,13%	6,53%	5,27%
ISTANBUL	14 208	13 017	88	64	-8,38%	-27,27%	4,33%	3,96%	2,78%	2,26%
LISBONNE	12 088	11 207	90	86	-7,29%	-4,44%	3,69%	3,41%	2,84%	3,04%
CAP SKIRRING	13 589	11 189	261	197	-17,66%	-24,52%	4,14%	3,40%	8,23%	6,97%
CONAKRY	10 841	10 956	146	147	1,06%	0,68%	3,31%	3,33%	4,61%	5,20%
LOME	8 979	10 730	100	112	19,50%	12,00%	2,74%	3,26%	3,15%	3,96%
DUBAI/CONAKR	9 623	9 887	52	52	2,74%	0,00%	2,93%	3,01%	1,64%	1,84%
Cumul TOP 12	224 001	217 935	1 672	1 546	-2,71%	-7,54%	68,31%	66,25%	52,74%	54,71%
Autres Dest	103 913	111 044	1 498	1 280	6,86%	-14,55%	31,69%	33,75%	47,26%	45,29%
Total	327 914	328 979	3 170	2 826	0,32%	-10,85%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

La seconde ville la plus desservie demeure Casablanca avec 12% de passagers traités sur la plateforme à l'arrivée et 11% au départ avec également une offre quotidienne de trafic de la RAM et AIR SENEGAL sur la ligne Dakar-Casablanca avec un volume de rotation un peu plus important (7%) que celui observé sur l'axe Paris-Dakar suite à l'utilisation de moyen-courrier. Dans le sens Casablanca–Dakar, la compagnie marocaine transporte 88% des passagers contre 12% pour AIR SENEGAL ; et dans le sens contraire le rapport est de 85/15. 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 16% et 6%). Tandis que, AIR SENEGAL affiche une décroissance du nombre passagers à l'arrivée de 5% et au départ de 17%.

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 qui répond à la demande quasi-totale de voyager enregistre des chutes de passagers transportés à l'arrivée sur Dakar de -0,35% et ceux à destination de Madrid de -9,57 %. En revanche, l'augmentation du nombre de mouvements d'avions serait probablement liée à une activité fret en croissance significative au premier trimestre 2025 : le chargement des passagers serait en réduction au détriment du fret.

La ligne Dakar-Bruxelles se positionne après celle de Dakar-Madrid pour les arrivées et avant pour ce qui concerne les départs. En effet, il y eu une baisse 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} trimestres 2023 et 2024

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	57 137	52 402	187	185	-8,29%	-1,07%	14,09%	13,48%	5,90%	6,55%
CASABLANCA	42 534	42 864	225	239	0,78%	6,22%	10,49%	11,03%	7,10%	8,47%
BRUXELLES	23 402	25 161	87	96	7,52%	10,34%	5,77%	6,47%	2,74%	3,40%
MADRID	23 788	21 507	117	123	-9,59%	5,13%	5,87%	5,53%	3,69%	4,36%
ISTANBUL	17 260	15 065	88	64	-12,72%	-27,27%	4,26%	3,87%	2,78%	2,27%
LISBONNE	14 955	15 011	89	87	0,37%	-2,25%	3,69%	3,86%	2,81%	3,08%
ABIDJAN	18 876	14 418	202	150	-23,62%	-25,74%	4,65%	3,71%	6,37%	5,31%
DUBAI	14 428	14 011	52	52	-2,89%	0,00%	3,56%	3,60%	1,64%	1,84%
CONAKRY	14 375	12 612	150	148	-12,26%	-1,33%	3,54%	3,24%	4,73%	5,24%
LOME	10 418	11 542	101	104	10,79%	2,97%	2,57%	2,97%	3,19%	3,68%
BAMAKO/ADDIS	13 250	11 479	91	67	-13,37%	-26,37%	3,27%	2,95%	2,87%	2,37%
NEW YORK	13 206	10 525	64	52	-20,30%	-18,75%	3,26%	2,71%	2,02%	1,84%
Cumul TOP 12	263 629	246 597	1 453	1 367	-6,46%	-5,92%	65,01%	63,43%	45,84%	48,42%
Autres Dest	141 910	142 183	1 717	1 456	0,19%	-15,20%	34,99%	36,57%	54,16%	51,58%
Total	405 539	388 780	3 170	2 823	-4,13%	-10,95%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Le trafic dans la sous-région reste dominé par la ligne Dakar-Abidjan qui enregistre toutefois un recul dans les 2 sens. Sur ce tronçon, AIR CÔTÉ D'IVOIRE couvre 80% du trafic et enregistre des hausses de 4% en provenance d'Abidjan et 3% en partance. Alors que le trafic géré par AIR SENEGAL assurant 13% voit son trafic divisé par cinq et enfin MAURITANIA AIRLINES est présente sur cette ligne avec une couverture de l'ordre de 6–7%

Les douze (12) premières villes les plus connectées à destination de Dakar occupent 66% du trafic des passagers pour un peu plus de la moitié (55%) des mouvements d'avions.

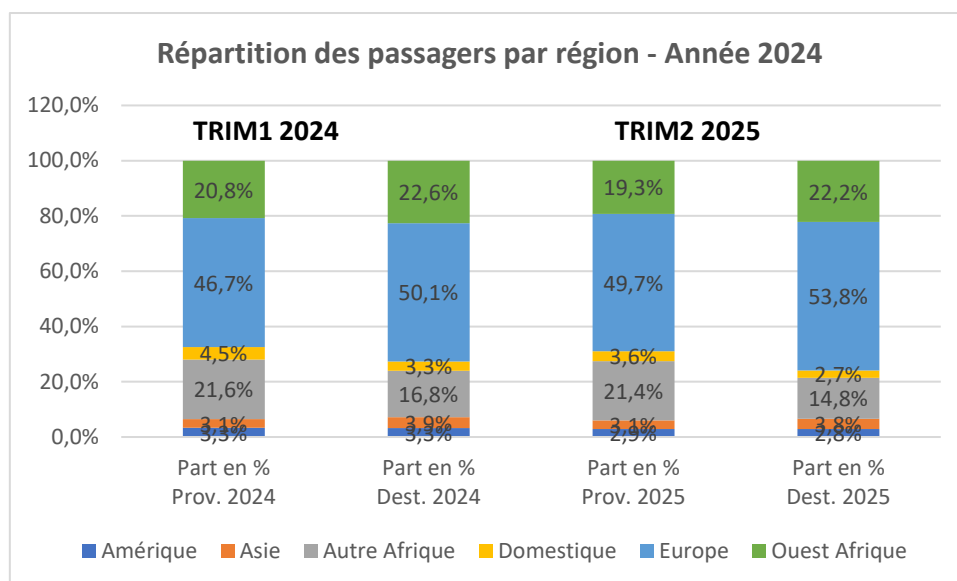
Les 12 premières dessertes à partir de Dakar détiennent 63% du trafic des passagers pour près de la moitié des mouvements d'avions.

II.4. Trafic par courant régional

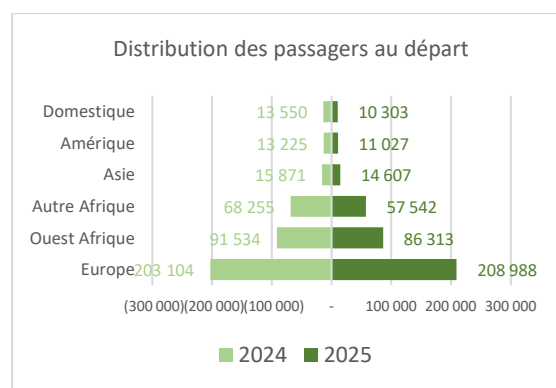
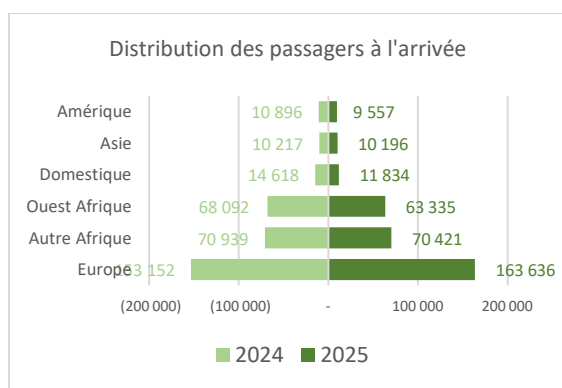
La distribution des passagers à l'arrivée et au départ par courant régional (Afrique de l'Ouest, Autres régions africaines, Europe, Amérique, Asie-notamment en Chine et au Moyen-Orient, Domestique) montre que l'Europe reste la principale zone prisée par la demande de voyage. C'est le seul axe qui enregistre des croissances en termes de flux de trafic dans les 2 axes ; à tel point que cette zone concentre la moitié du trafic des passagers au premier trimestre 2025, suite à une hausse de 7% des passagers à l'arrivée et de 3% de ceux au départ.

Le trafic enregistré dans la région africaine est en décroissance de 4% pour les passagers ouest africains à l'arrivée et de 10% pour ceux qui partent, traduisant une chute de part de marché de 42% à 31% à l'arrivée et de 39% à 37 % au départ.

Le trafic domestique continue de baisser suite à une diminution du nombre des passagers provenant de l'intérieur du pays de 19% et de ceux qui y vont de 24%, entraînant une baisse de part de marché près d'un (01) point de pourcentage dans chacun des deux sens.



Graphique 13 : Répartition par courant régional aux neuf mois 2023 et 2024



III CONCLUSION

Le premier trimestre 2025 traduit un net ralentissement de la dynamique du trafic aérien à l'AIBD avec une baisse de tous les indicateurs majeurs. Le trafic passagers a reculé de 2,14%, les mouvements d'avions ont chuté de 14,24% et le fret a enregistré une diminution significative de 29,90% par rapport à la même période de l'année précédente.

Ces contre-performances trouvent leur origine dans plusieurs facteurs. Parmi eux figurent les difficultés opérationnelles persistantes de la compagnie nationale, la réduction de l'offre sur certaines lignes internationales, une baisse de la demande au mois de mars pourtant traditionnellement une période de forte activité. , . Ce dernier étant marqué par le repli des compagnies africaines face à la montée en puissance des compagnies européennes et des compagnies à bas coût.

Toutefois, malgré ce contexte défavorable, des perspectives de redressement existent pour le reste de l'année. La relance du secteur pourrait passer par une restructuration d'AIR SENEGAL, afin de restaurer sa compétitivité, renforcer sa flotte et accroître sa fiabilité opérationnelle. Un accompagnement des compagnies secondaires à coûts réduits s'avère également essentiel, celles-ci répondant à une demande touristique et de la diaspora en constante progression. Par ailleurs, un repositionnement du fret pourrait être envisagé, en améliorant les infrastructures et en renforçant l'attraction logistique de la plate-forme auprès des transporteurs spécialisés.

La relance du trafic passe également par une revitalisation des lignes régionales et interueures , aujourd'hui en net recul, afin de stimuler les échanges et la mobilité sur le continent. Enfin, le renforcement de l'attractivité globale de l'AIBD repose sur l'amélioration continue de ses services, une politique tarifaire adaptée et une communication efficace à l'égard des compagnies aériennes.

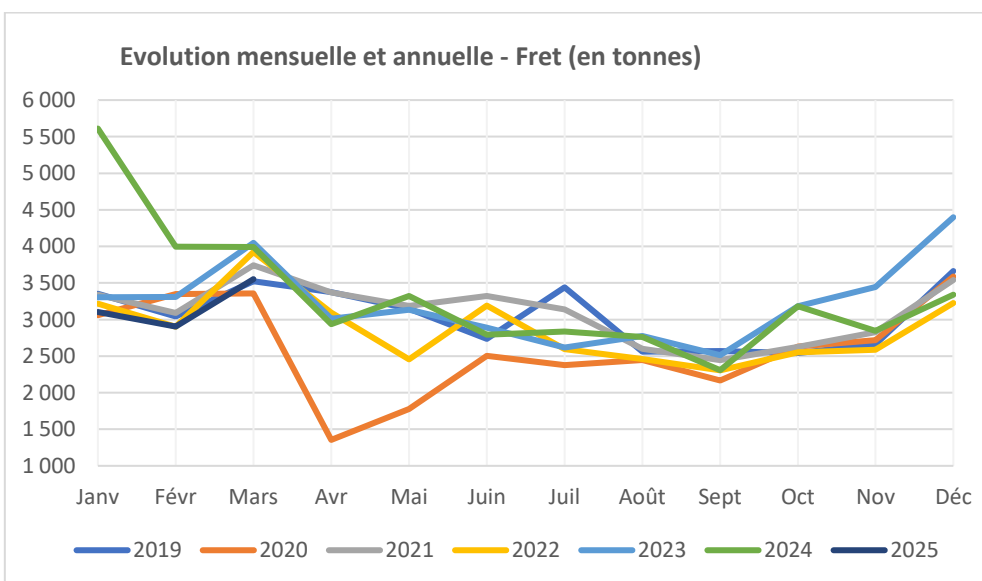
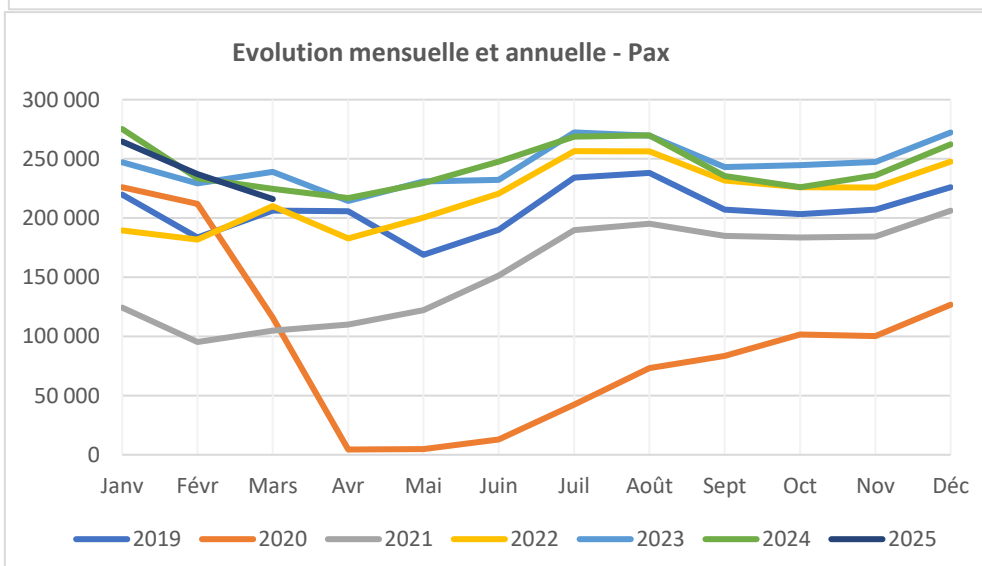
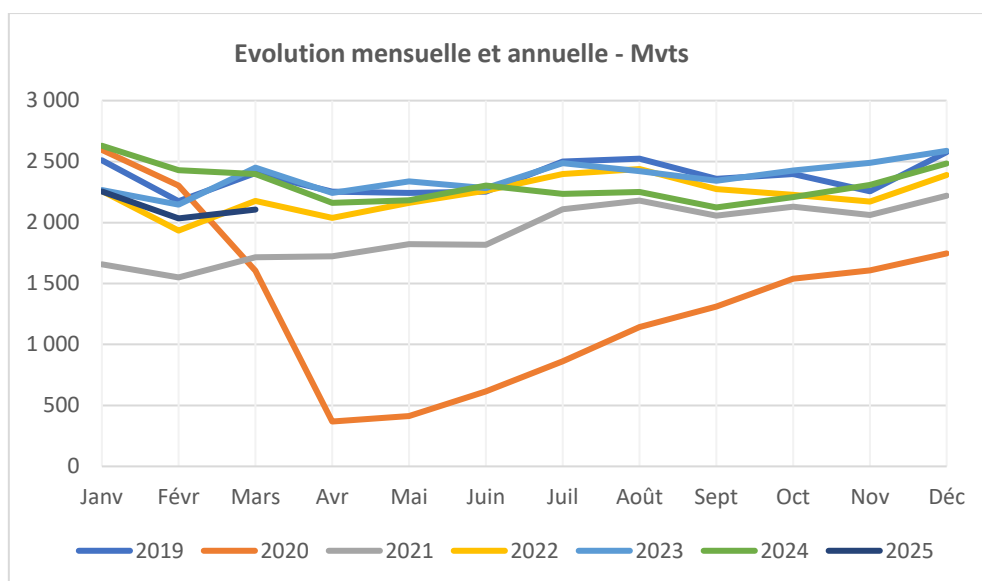
Une mobilisation concertée des acteurs de l'aviation civile est indispensable pour préserver les acquis, relancer la dynamique du trafic et assoir durablement la position de l'AIBD comme hub stratégique de premier plan en Afrique de l'Ouest.

A N N E X E

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

ANNEXE 2 : Trafic 2025 – Premier Trimestre : Part de marché par compagnie commerciale

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



BULLETIN PREMIER SEMESTRE DE TRAFIC AERIEN –2024

ANNEXE 2 : Trafic 2025-Premier Trimestre : Répartition du trafic par compagnie commercial

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	1 314	121 468	1 339 508	35,91%	35,34%	57,72%	20,55%	16,92%	14,01%
ROYAL AIR MAROC	344	70 281	444 414	9,40%	20,45%	19,15%	5,38%	9,79%	4,65%
ASKY AIRLINES	420	33 049	49 940	11,48%	9,61%	2,15%	6,57%	4,60%	0,52%
ETHIOPIAN AIRLINE	189	29 733	392 490	5,17%	8,65%	16,91%	2,96%	4,14%	4,11%
AIR COTE D IVOIRE	210	21 922	20 787	5,74%	6,38%	0,90%	3,28%	3,05%	0,22%
AIR ALGERIE	172	17 807	29 915	4,70%	5,18%	1,29%	2,69%	2,48%	0,31%
MAURITANIA AIRLINE	168	12 829	3 378	4,59%	3,73%	0,15%	2,63%	1,79%	0,04%
KENYA AIRWAYS	148	11 362	14 262	4,04%	3,31%	0,61%	2,31%	1,58%	0,15%
TRANSAIR	311	10 860	0	8,50%	3,16%	0,00%	4,86%	1,51%	0,00%
TUNIS AIR	84	7 078	3 092	2,30%	2,06%	0,13%	1,31%	0,99%	0,03%
AIR PEACE	80	3 921	21 877	2,19%	1,14%	0,94%	1,25%	0,55%	0,23%
AIR BURKINA	76	2 636	1 050	2,08%	0,77%	0,05%	1,19%	0,37%	0,01%
ARC EN CIEL	143	806	0	3,91%	0,23%	0,00%	2,24%	0,11%	0,00%
Total_trafic Cies africaines	3 659	343 752	2 320 713				57,22%	47,89%	24,27%
Total_ensemble des compagnies	6 395	717 759	9 561 190						

BULLETIN PREMIER SEMESTRE DE TRAFIC AERIEN -2024

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	186	61 692	2 351 148	6,80%	16,49%	32,47%	2,91%	8,60%	24,59%
TRANSAVIA	346	58 408	0	12,65%	15,62%	0,00%	5,41%	8,14%	0,00%
BRUSSELS AIRLINE	267	44 935	1 182 365	9,76%	12,01%	16,33%	4,18%	6,26%	12,37%
IBERIA	248	41 320	68 830	9,06%	11,05%	0,95%	3,88%	5,76%	0,72%
TURKISH AIRLINE	126	28 076	453 024	4,61%	7,51%	6,26%	1,97%	3,91%	4,74%
TAP	172	26 029	71 104	6,29%	6,96%	0,98%	2,69%	3,63%	0,74%
EMIRATES AIRLINE	102	23 893	362 427	3,73%	6,39%	5,01%	1,59%	3,33%	3,79%
DELTA AIRLINES	108	20 780	55 655	3,95%	5,56%	0,77%	1,69%	2,90%	0,58%
NEOS SPA	108	15 009	50	3,95%	4,01%	0,00%	1,69%	2,09%	0,00%
TUI AIRLINES	134	13 998	53	4,90%	3,74%	0,00%	2,10%	1,95%	0,00%
ITA AIRWAYS	104	13 854	56 091	3,80%	3,70%	0,77%	1,63%	1,93%	0,59%
VUELING AIRLINES	76	11 831	0	2,78%	3,16%	0,00%	1,19%	1,65%	0,00%
LUXAIR	50	6 836	0	1,83%	1,83%	0,00%	0,78%	0,95%	0,00%
BINTER CANARIAS	50	4 053	12 991	1,83%	1,08%	0,18%	0,78%	0,56%	0,14%
TRAVEL SERVICE (SMA	24	2 697	0	0,88%	0,72%	0,00%	0,38%	0,38%	0,00%
PRIVES	319	596	32 852	11,66%	0,16%	0,45%	4,99%	0,08%	0,34%
TURKISH AIRLINE CARGO	77	0	1 153 338	2,81%	0,00%	15,93%	1,20%	0,00%	12,06%
EMIRATES SKY CARGO	34	0	753 736	1,24%	0,00%	10,41%	0,53%	0,00%	7,88%
SOLENTA AVIATION	177	0	582 481	6,47%	0,00%	8,04%	2,77%	0,00%	6,09%
SWIFT AIR	26	0	104 332	0,95%	0,00%	1,44%	0,41%	0,00%	1,09%
CAVOK AIR CARGO	2	0	0	0,07%	0,00%	0,00%	0,03%	0,00%	0,00%
Total_ trafic Cies étrangères	2 736	374 007	7 240 477				42,78%	52,11%	75,73%
Total_ensemble des compagnies	6 395	717 759	9 561 190						