



Tax & Business Lawyers

# NEWSLETTER

---

---

N° 31/26

12 MAI 2026

PORTUGAL - ENTRE GÉOGRAPHIE,  
GÉOPOLITIQUE ET STRATÉGIE (Y COMPRIS  
FISCALE)

Pendant des décennies, le Portugal s'est défini comme un pays périphérique. Ce discours a conditionné ses priorités et ignoré sa géographie. Lorsqu'on l'analyse à la lumière des flux commerciaux, des infrastructures, du cadre juridique et des nouveaux modèles de travail, la position du Portugal, en tant que plateforme atlantique de l'Europe, doit désormais conditionner définitivement sa stratégie.

---

Advisory

---



## CONTEXTE GEOGRAPHIQUE ET HISTORIQUE

Le Portugal se situe au carrefour de trois axes : l'Atlantique, l'Europe continentale et l'espace lusophone, avec un rayonnement vers l'Afrique, l'Amérique latine et, par la voie institutionnelle, l'Asie.

Lisbonne se trouve à environ 5.700 km de New York (environ 7 h 30 de vol direct) et à 9.000 km de São Paulo (environ 10 h de vol). Hambourg se trouve à 6.100 km de New York (8 h 30 de vol) et Rotterdam à 5.870 km (8 h de vol). Lisbonne est une capitale de l'Europe continentale qui propose des vols directs réguliers vers plus de 15 villes nord-américaines, dont New York, Boston, Washington, Miami, Chicago et Los Angeles.

Le fuseau horaire du Portugal continental est un facteur souvent négligé. Lisbonne a un chevauchement des horaires de travail d'environ 5 heures avec New York, 4 heures avec Chicago et 2 heures avec Los Angeles. En même temps, elle partage le même fuseau horaire que Londres et Dublin. Cette double fenêtre horaire — le matin avec les États-Unis, toute la journée avec l'Europe — est structurellement pertinente pour les opérations financières, technologiques et de services ayant une exposition transatlantique, et c'est la raison pour laquelle les entreprises nord-américaines peuvent choisir Lisbonne comme siège européen pour leurs opérations de soutien et de développement.

L'archipel des Açores illustre bien cette configuration géographique, avec ses neuf îles réparties sur environ 600 km, à 1.500 km de Lisbonne (2 h de vol) et à 2.400 km de New York (4 h 30 de vol). L'île de Terceira abrite la base aérienne des Lajes, utilisée sans interruption depuis les années 1940 jusqu'à aujourd'hui par les forces alliées et les États-Unis dans le cadre d'opérations militaires et logistiques. Quiconque analyse l'Atlantique Nord à partir d'une carte centrée sur l'océan (et non sur l'Europe continentale) se rend compte que les Açores constituent un point de contrôle.

Cette présence Atlantique a une dimension historique. Le Portugal est membre (fondateur) de l'OTAN depuis 1949, l'un des douze signataires originaux du Traité de Washington. La base de Lajes a été utilisée pour le soutien aérien à Israël pendant la guerre du Yom Kippour (1973), pour le ravitaillement pendant la guerre du Golfe (1990-1991) et pour les opérations en Afghanistan et en Irak après 2001. En 1973, le Portugal a été le seul pays européen à autoriser l'utilisation de son territoire pour le ravitaillement des avions militaires américains, ce qui a entraîné des conséquences diplomatiques et économiques durables, dans le cadre d'une relation bilatérale qui doit être maintenue et encouragée.

Les relations avec le Royaume-Uni ont des racines historiques tout aussi profondes. Le traité de Windsor, signé en 1386, marque une relation politique et stratégique entre les

deux États, renouvelée et réaffirmée au fil des siècles. Pendant les guerres napoléoniennes, il a servi de base aux forces de Wellington dans la péninsule ibérique, avec le débarquement de dizaines de milliers de soldats britanniques et la construction des lignes de Torres Vedras. Aujourd'hui, le Royaume-Uni représente environ 14 % des exportations portugaises de biens et de services, et la coïncidence des fuseaux horaires permet une intégration opérationnelle directe, sans les chevauchements qui affectent les opérations avec Madrid ou Amsterdam. Et les liaisons aériennes reflètent cette proximité entre Lisbonne et Londres, avec environ 20 vols directs quotidiens (durée de vol d'environ 2 h 20), assurés par TAP, British Airways, EasyJet et Ryanair, à une fréquence comparable uniquement à celle des liaisons intérieures de courte distance et entre des villes d'un même pays.

## **LA FISCALITE, LES INFRASTRUCTURES ET L'ATTRACTION DES TALENTS ET DES INVESTISSEMENTS**

Le cadre fiscal fait de cette position géographique et historique un avantage mesurable. Le taux général de l'impôt sur les sociétés au Portugal est actuellement de 19 % (18 % en 2027 et 17 % à partir de 2028), auquel s'ajoute une surtaxe municipale pouvant aller jusqu'à 1,5 % et, malheureusement encore, une surtaxe régionale progressive de 3 % à 9 % sur les bénéfices supérieurs à 1,5 million d'euros. Ce premier niveau de l'impôt général sur les bénéfices des entreprises est compétitif par rapport à celui du Royaume-Uni (25 %), de l'Allemagne (environ 30 %) et de la France (25 %), bien qu'il soit supérieur à celui de l'Irlande (12,5 %), de la Hongrie (9 %) ou de la Bulgarie (10 %). Et le taux minimum de 15 % convenu dans le cadre de l'OCDE/G20, dont la mise en œuvre progressive est prévue à partir de 2024, vise à réduire, par le biais du taux nominal, cet espace de concurrence. La concurrence fiscale détourne ainsi l'épargne et l'investissement vers des régimes spéciaux stables et plus compétitifs, précisément là où le Portugal a tenté de se différencier au cours des 15 dernières années.

Le Portugal compte environ 80 conventions de double imposition (CDI) en vigueur, couvrant toutes les juridictions importantes : les États-Unis, la Chine ou le Japon. Toutes les conventions européennes, celles de référence en Asie, celles d'Amérique latine et celles de l'Afrique lusophone. Sans accord, les retenues à la source sur les dividendes, les intérêts ou *les redevances* pourraient atteindre 25 % à 35 %. Grâce aux CDI portugaises, ces taux sont ramenés à 5 % à 15 % sur les dividendes, 0 % à 10 % sur les intérêts et 0 % à 10 % sur les redevances. La CDI avec les États-Unis prévoit une retenue maximale de 15 % sur les dividendes (5 % si la société bénéficiaire détient au moins 25 % de la société payeuse), de 10 % sur les intérêts et de 10 % sur *les redevances*. La CDI avec le Brésil – l'un des accords les plus avantageux et préférentiels que le Brésil ait en vigueur avec des pays européens,

notamment en raison de la proximité linguistique – prévoit des taux de 10 % à 15 % sur les dividendes et de 15 % sur *les redevances*, faisant du Portugal une plateforme de structuration fréquemment utilisée par les groupes internationaux.

Le régime de *participation exemption* exonère, en règle générale, de l'impôt sur les sociétés (IRC) les dividendes et les plus-values réalisés par des entreprises portugaises provenant de participations dans des filiales étrangères, à condition que la participation soit d'au moins 10 % et maintenue pendant un an. Cette exonération s'applique tant aux dividendes perçus qu'aux plus-values réalisées lors de la cession de participations, ce qui rend le Portugal compétitif en tant que lieu d'implantation de *holdings* intermédiaires pour les groupes ayant des filiales dans plusieurs pays. L'Irlande et les Pays-Bas disposent de régimes équivalents, mais le Portugal les combine avec des coûts d'exploitation inférieurs et un accès institutionnel à l'espace lusophone et latino-américain.

Le régime de « *patent box* » exonère d'imposition jusqu'à 85 % des revenus éligibles, réduisant ainsi l'imposition effective au titre de l'IRC. Ce régime est conforme aux exigences de l'OCDE concernant le lien entre la déduction fiscale et l'activité de R&D réalisée.

L'IFICI prévoit une exonération pour la plupart des revenus de source non nationale et un taux d'IRP de 20 % sur les revenus du travail salarié et indépendant de source nationale pendant 10 ans, destiné aux chercheurs, enseignants et autres professionnels et cadres qualifiés, remplaçant le régime des résidents non habituels qui, entre 2009 et 2023, a attiré des dizaines de milliers de contribuables.

Parallèlement, le Portugal applique une exonération fiscale sur les plus-values réalisées sur les cryptoactifs détenus pendant plus de 365 jours, une spécificité que peu de pays reproduisent. Et ici, le régime des autorisations de séjour pour les professionnels de pays tiers est bien plus intéressant que celui en vigueur dans d'autres pays, y compris l'Espagne, permettant d'adapter l'immigration aux besoins d'un pays vieillissant et en manque de main-d'œuvre.

La Zone franche de Madère, autorisée par la Commission européenne dans le cadre du régime des aides d'État en tant que région ultrapériphérique prévue par le traité, permet un taux d'impôt sur les sociétés (IRC) de 5 % pour les entreprises éligibles, sous réserve de la création d'emplois et de l'existence d'une substance économique — l'une des rares zones franches au sein de l'Union européenne qui combine une faible fiscalité avec un accès complet au marché intérieur européen et au réseau des CDI portugaises.

Le Registre international des navires de Madère — le MAR — comptait, au 31 décembre 2025, 1.337 navires immatriculés, dont 1 178 navires de commerce, pour un tonnage brut total d'environ 28,8 millions de tonnes. L'objectif (déclaré) du MAR de figurer parmi les 10 premiers registres maritimes mondiaux est légitime et techniquement réalisable. Cela suppose toutefois que le gouvernement national considère l'immatriculation des navires comme un instrument de politique économique extérieure, doté de moyens de promotion, d'interlocuteurs auprès des principaux marchés d'armateurs et d'une coordination réelle et efficace entre les ministères chargés des transports, de l'économie et des affaires étrangères. Cela suppose également que la promotion du MAR ne repose plus sur les entités régionales et s'inscrive désormais dans une nouvelle stratégie nationale pour le secteur maritime.

En termes d'infrastructures physiques, le port de Sines dispose d'une profondeur naturelle supérieure à vingt mètres dans le chenal d'accès, ce qui permet l'accueil de navires de très *grand* tonnage (*ULCC*). Il est situé à moins de 3.000 milles marins de la côte est des États-Unis et à environ 1.800 milles marins de Las Palmas, à la croisée des routes entre l'Europe, l'Afrique de l'Ouest et l'Amérique du Sud. En 2023, il a traité environ 3,5 millions d'EVP (équivalents vingt-pieds), avec une croissance constante, supérieure à 10 % par an au cours de la dernière décennie. Rotterdam a traité environ 14,8 millions d'EVP la même année, mais opère à plus de 5.900 km de New York et fait face à une congestion croissante de ses accès maritimes et terrestres. Contrairement aux grands ports d'Europe du Nord, Sines ne fait face à aucune contrainte, ni urbaine ni d'expansion, et dispose de zones industrielles adjacentes directement reliées au terminal à conteneurs.

Sines est également l'un des principaux points d'atterrissage européens des câbles sous-marins à fibre optique. *EllaLink*, opérationnel depuis 2021, relie l'Europe à l'Amérique du Sud avec des latences nettement inférieures à celles des routes précédentes, *2Africa* fait le tour du continent africain et *Medusa* dessert la Méditerranée et l'Afrique du Nord. Plus de 95 % du trafic mondial de données circule par des câbles sous-marins et la proximité de ces points d'atterrissage réduit la latence et les coûts d'interconnexion, raison pour laquelle, probablement, Microsoft, Google et d'autres opérateurs ont annoncé l'implantation de centres de données au Portugal.

L'aéroport de Lisbonne a dépassé les 31 millions de passagers en 2019, fonctionnant déjà bien au-delà de sa capacité prévue. Celui de Beja, doté d'une piste de 3.450 mètres, est suffisant pour les avions de transport commercial, mais fonctionne encore à moins de 5 % de sa capacité, avec un potentiel de fret aérien intégré à Sines, situé à environ 80 km.

Mais la lacune la plus importante en matière d'infrastructures reste celle du rail, puisque le Portugal ne transporte qu'environ 10 % de ses marchandises par voie ferrée, ce qui est bien en deçà de la moyenne européenne (de 17 % à 18 % - Eurostat, 2023) et nettement inférieur à la Suisse (37 %) ou à l'Autriche (30 %). Sans liaison ferroviaire à écartement européen entre Sines et la frontière espagnole, tout le potentiel logistique de la prochaine décennie restera incomplet.

La généralisation du télétravail a toutefois modifié les critères de localisation des talents. Plus de 70 % des Portugais âgés de 25 à 34 ans possèdent des compétences fonctionnelles en anglais, l'un des taux les plus élevés d'Europe du Sud. Le coût de la vie à Lisbonne est inférieur de 30 % à celui de Londres et de 20 % à celui d'Amsterdam, pour un niveau de services urbains comparable. Le Portugal se classe régulièrement parmi les cinq à dix pays les plus sûrs au monde dans le *Global Peace Index*. Et cet indicateur entre directement en ligne de compte dans l'évaluation des risques par les multinationales pour l'implantation de leurs opérations et l'affectation de personnel étranger.

La Communauté des pays de langue portugaise (CPLP) regroupe neuf pays dont la population totale dépasse 260 millions d'habitants ; le portugais est la cinquième langue la plus parlée au monde et devrait connaître une croissance significative en Afrique au cours des prochaines décennies. L'Angola et le Mozambique disposent de réserves importantes de pétrole, de gaz naturel et de minéraux critiques (lithium, cobalt, graphite) que la transition énergétique européenne rendra de plus en plus importants, et le Portugal est le seul membre de la CPLP à faire partie de l'Union européenne et de l'OTAN, servant ainsi d'interface institutionnelle naturelle entre cet espace et les blocs occidentaux.

Et la géopolitique de la dernière décennie a définitivement modifié le contexte dans lequel s'inscrit le Portugal. L'invasion russe de l'Ukraine en février 2022 a produit trois effets structurels ayant un impact direct sur la stratégie portugaise.

Tout d'abord, cela a accéléré la refonte des chaînes d'approvisionnement énergétique européennes. La dépendance vis-à-vis du gaz russe, qui représentait environ 40 % de la consommation européenne avant la guerre, a rendu urgente la diversification des voies d'approvisionnement et des fournisseurs. Le Portugal, grâce à son terminal de Gaz naturel liquéfié (GNL) opérationnel à Sines et à sa capacité d'accueil de navires de grande taille, a été identifié comme l'un des points d'entrée alternatifs pour le GNL américain et qatari à destination de l'Europe centrale. En 2022 et 2023, les volumes de GNL reçus à Sines ont considérablement augmenté et l'infrastructure d'interconnexion gazière avec l'Espagne et la France a acquis une priorité politique qu'elle n'avait pas avant la guerre.

Deuxièmement, le conflit a renforcé le rôle de l'OTAN et l'importance des membres ayant une présence atlantique dans la surveillance maritime de l'Atlantique Nord.

Troisièmement, la guerre a poussé les capitaux, les entreprises et les personnes des pays proches du conflit vers des juridictions européennes stables et plus éloignées. Le conflit au Moyen-Orient, en particulier la guerre à Gaza qui a débuté en octobre 2023 et l'instabilité qui s'en est suivie en mer Rouge, a eu un impact logistique avec des conséquences directes pour le Portugal. Les attaques des Houthis contre des navires commerciaux dans le détroit de Bab-el-Mandeb ont contraint des dizaines d'armateurs à abandonner la route du canal de Suez et à opter pour le contournement de l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance. Ce détour a allongé la distance moyenne entre l'Asie et l'Europe d'environ 3.500 milles marins et de 10 à 14 jours de navigation, et a un effet secondaire important. Mais les navires qui contournent l'Afrique passent plus près de Sines que ceux qui empruntent le canal de Suez à destination de Rotterdam ou de Hambourg.

## CONCLUSION

La fragmentation géopolitique actuelle tend à valoriser les positions géographiques, les juridictions stables, les infrastructures propres et un alignement institutionnel clair. Dans un monde où les chaînes d'approvisionnement sont raccourcies ou régionalisées, la position du Portugal, au sein de l'Union européenne et de l'OTAN, avec un accès direct à l'Atlantique et à l'espace lusophone, acquiert une importance qu'elle n'avait pas dans un monde de mondialisation sans entraves.

À l'horizon de la prochaine décennie, la stratégie portugaise doit passer par la convergence entre sa position géographique, l'investissement dans les infrastructures et un nouveau cadre institutionnel pour produire des résultats concrets et efficaces. Le Portugal dispose de l'une des plus grandes zones économiques exclusives au monde (environ 1,7 million de km<sup>2</sup>, la troisième plus grande de l'Union européenne), ainsi que d'un potentiel significatif en matière d'énergie éolienne offshore, d'hydrogène vert et de minéraux des fonds marins. L'Union européenne s'est engagée à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 et à réduire sa dépendance vis-à-vis des combustibles fossiles importés. Le Portugal peut devenir un fournisseur d'énergie renouvelable et d'hydrogène vert destiné à l'exportation via Sines, grâce à un corridor vert reliant le Portugal, l'Espagne et la France (gazoduc *H2Med*) et qui reliera Barcelone à Marseille avec une branche portugaise.

La position de Sines, combinée à l'implantation de centres de données de grands opérateurs technologiques, crée également une chaîne de valeur autour des infrastructures numériques qui peut être renforcée par une formation spécialisée et l'attraction de personnes et d'entreprises de services associés. L'achèvement du corridor

ferroviaire à écartement européen entre Sines et la frontière espagnole, prévu dans le cadre du Corridor atlantique du réseau transeuropéen de transport, avec un financement européen déjà alloué, est la pièce manquante pour pouvoir rivaliser avec les grands ports du nord de l'Europe en tant que point d'entrée des marchandises à destination du marché intérieur européen. Et alors que l'Afrique subsaharienne s'apprête à devenir l'une des régions à la plus forte croissance économique au cours des prochaines décennies, avec une population qui pourrait dépasser les 2 milliards d'habitants en 2050, la présence institutionnelle, linguistique et entrepreneuriale du Portugal dans l'espace lusophone constitue un atout dont aucun autre pays européen ne dispose.

Mais la fragilité structurelle la plus importante réside dans la taille de nos entreprises, qui pourrait être renforcée par des mesures fiscales. Plus de 99 % d'entre elles sont des PME et environ 60 % comptent moins de 10 salariés. Les données montrent des gains de productivité de 30 % à 50 % dans les entreprises de plus de 250 salariés par rapport aux micro-entreprises du même secteur. Cette fragmentation limite la capacité d'exportation, l'investissement en R&D et le pouvoir de négociation dans les chaînes de valeur internationales. Et c'est là le principal écart de potentiel qui ressort de l'analyse de la localisation, des infrastructures et du cadre institutionnel. Singapour, avec 5,5 millions d'habitants et dépourvue de ressources naturelles, a bâti une économie dont le PIB par habitant dépasse 65.000 dollars en s'appuyant sur sa position géographique, son cadre institutionnel et ses infrastructures. Les Pays-Bas ont mis en place un modèle où la logistique représente directement environ 13 % du PIB. La Suisse – sans accès à la mer – est devenue une plaque tournante financière et de la propriété intellectuelle grâce à sa stabilité juridique et à son positionnement géographique.

Le Portugal réunit aujourd'hui des conditions comparables dans plusieurs de ces domaines, et le contexte géopolitique actuel renforce ces conditions. Ce qui manque, ce n'est pas la géographie, l'histoire et le moment, mais des décisions stratégiques et une communication internationale cohérente qui transforment tous ces atouts en un projet national et en une croissance durable.

\*\*\*

Rogério Fernandes Ferreira

---

Avenida da Liberdade 136 4e (réception)  
1250-146 Lisbonne • Portugal  
T : +351 215 915 220

contact@rfflawyers.com  
www.rfflawyers.com



---

Ce contenu est destiné à être diffusé auprès de clients et de collègues, et les informations qu'il contient sont fournies à titre d'aperçu général et abstrait. Il ne doit pas servir de base à des décisions, et il convient de solliciter un avis juridique professionnel dans des cas spécifiques. Le contenu de ce document ne peut être reproduit, en tout ou en partie, sans l'autorisation expresse des auteurs. Pour plus d'informations à ce sujet, veuillez nous contacter.

\*\*

Prix et distinctions 2026 : Legal 500 | Chambers & Partners | International Tax Review | Best Lawyers | Lexology Index | Leaders League et autres.