

REPUBLIQUE ET



CANTON DE GENEVE

POUVOIR JUDICIAIRE

A/436/2025 IMPV

JTAPI/576/2026

JUGEMENT

DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

DE PREMIÈRE INSTANCE

du 15 juin 2026

dans la cause

Madame A_____, représentée par **B**_____, Sàrl, avec élection de domicile

contre

OFFICE CANTONAL DES VÉHICULES

EN FAIT

1. Le 3 mars 2024, le corps électoral genevois a voté sur l'initiative populaire 178 (ci-après : IN 178) visant à réduire l'impôt sur les véhicules, ainsi que sur la loi 12'888 valant contreprojet à l'IN 178. L'IN 178 a été rejetée et le contre-projet, accepté.
2. Madame A_____ (ci-après : la contribuable ou la recourante) est détentricrice d'un véhicule électrique, une Audi Q6 SUV e-tronquattro À teneur du permis de circulation, son poids à vide s'élève à 2'560 kg et sa puissance, à 285 kW. Sa première mise en circulation remonte au _____ 2024.
3. Le 2 novembre 2024, l'office cantonal des véhicules (ci-après : OCV) a notifié à la contribuable un bordereau d'impôt sur les véhicules d'un montant de CHF 1'320.-. Cette somme se déterminait, en ajoutant à l'impôt annuel de base de CHF 120.-, la surtaxe de CHF 1'200.- calculée sur le poids à vide.
4. Le 21 novembre 2024, à la suite de reportages publiés dans les media les 15 et 19 novembre précédents, un citoyen genevois a interjeté recours devant la chambre constitutionnelle de la Cour de justice (ci-après : la chambre constitutionnelle) à l'encontre du résultat de la votation du 3 mars 2024.
5. Le 6 décembre 2024, la contribuable a élevé réclamation à l'encontre du bordereau du 2 novembre précité, faisant valoir qu'il violait le principe de la proportionnalité et celui de l'interdiction de l'arbitraire. Tout au plus l'OCV pouvait-il prélever l'impôt annuel de base de CHF 120.-
6. Par décision du 9 janvier 2025, l'OCV a rejeté la réclamation, rappelant que sa mission ne constituait pas à juger une loi, mais uniquement à l'appliquer. Pour le surplus, le calcul de l'impôt était correct.
7. Par acte du 7 février 2025, la contribuable, sous la plume de son conseil, a interjeté recours devant le Tribunal administratif de première instance (ci-après : le tribunal) en concluant à la suspension de la procédure, à l'annulation de la décision du 9 janvier précédent et au prélèvement d'un impôt de base de CHF 120.- au plus.

L'associé gérant de son mandataire (ci-après : l'associé gérant) était détenteur d'une Audi Q7 50TDI Quattro à moteur thermique pesant 2'406 kg qui devait être taxée selon les émissions de CO₂. Selon un bordereau annexé, l'impôt dû ne s'élevait qu'à CHF 750.-.

L'impôt frappant une Land Rover Disco Sp. PHEV hybride d'un poids de 2'160 kg ne se chiffrait qu'à CHF 129.50, soit CHF 120.- à titre de montant annuel de base auquel s'ajoutait la surtaxe sur les émissions de CO₂.

Elle-même était détentricrice d'un véhicule électrique qui n'émettait pas de CO₂. Selon l'objectif de la réforme de la loi générale sur les contributions publiques du 9 novembre 1887 (LCP - D 3 05), elle devrait profiter d'un certain avantage fiscal. Tel n'était cependant pas le cas puisqu'elle devait payer CHF 1320.-, soit presque

deux fois plus d'impôts que l'associé gérant, détenteur d'un véhicule diesel polluant.

La décision attaquée consacrait une violation du principe de la proportionnalité et de l'interdiction de l'arbitraire.

8. Par décision du 18 mars 2025 (DITAI/118/2025), le tribunal a prononcé la suspension de l'instruction de la cause jusqu'à droit jugé dans la cause pendante devant la chambre constitutionnelle.
9. Par arrêt du 24 mars 2025 (ACST/15/2025), la chambre constitutionnelle a rejeté le recours déposé à l'encontre de la votation du 3 mars 2024.
10. Par arrêt du 29 août 2025 (1C_212/2025), le Tribunal fédéral, a rejeté le recours interjeté contre l'ACST/15/2025 du 24 mars précédent.
11. Dans ses observations du 20 octobre 2025, l'OCV a conclu au rejet du recours.

Contrairement aux véhicules thermiques, les véhicules électriques ne produisaient pas d'émissions directes de CO₂. Dès lors le critère d'imposition fondé exclusivement sur les gaz polluants se révélait inapplicable à leur égard. Cependant, le poids à vide de ces derniers produisait des effets externes environnementaux et infrastructurels comparables, voire supérieurs à ceux d'un véhicule thermique.

Le grief tiré de la violation du principe de la proportionnalité devait être rejeté. La mesure était adéquate étant donné que le poids constituait un indicateur pertinent pour mesurer l'impact infrastructurel et indirectement environnemental d'un véhicule. Elle était nécessaire, car il n'existait aucune alternative équivalente permettant de tenir compte des effets externes propres aux véhicules thermiques. Enfin, elle était raisonnablement exigible, puisque les véhicules électriques les plus lourds étaient les plus coûteux, ce qui traduisait une capacité contributive supérieure de leurs acquéreurs. Il était donc raisonnable que la fiscalité tienne compte de cette réalité économique.

Le choix du critère du poids ne saurait être qualifié d'arbitraire, mais se fondait sur une rationalité économique et écologique. L'autorité avait appliqué avec cohérence la distinction prévue entre, d'une part, les véhicules thermiques et hybrides, taxés d'après leurs émissions de CO₂ et, d'autre part, les véhicules électriques, imposés selon leur poids

L'inégalité de traitement alléguée par la recourante ne constituait pas une discrimination, mais une différenciation justifiée par la volonté du législateur de favoriser les véhicules thermiques émettant les plus faibles quantités de CO₂ et les véhicules électriques les plus légers, de manière à limiter leur consommation énergétique et leur impact environnemental global.

12. Par réplique du 11 novembre 2025, la contribuable a maintenu son recours.

C'était à tort que l'OCV soutenait que le poids à vide des véhicules électriques entraînerait des effets environnementaux comparables, voire supérieurs à ceux des véhicules thermiques.

Le litige ne portait pas sur la capacité financière prétendument plus élevées des détenteurs de véhicules électriques, ni sur la comparaison entre ces différents modèles, ni sur les conséquences liées à leur poids valable. Le litige concernait la question de savoir si un véhicule électrique pouvait être considéré comme plus nuisible à l'environnement qu'un véhicule thermique, ce qui ne saurait être admis.

Elle ne comprenait pas sur quoi l'OCV se fondait pour affirmer qu'un véhicule électrique entraînait une usure significativement accrue de la chaussée par rapport aux véhicules hybrides ou thermiques, ni en quoi un tel argument se révélerait pertinent au regard des objectifs environnementaux poursuivis par la réforme, ni non plus pour quelle raison une éventuelle augmentation de l'usure de la chaussée justifiait le résultat manifestement disproportionné et choquant que constituait le montant de l'impôt qu'elle supportait.

Le principe de la proportionnalité n'était pas respecté, puisque les détenteurs des véhicules hybrides et thermiques, soit les plus polluants, étaient fiscalement favorisés. Enfin, le principe de l'arbitraire était enfreint, si l'on comparait le montant de l'impôt dû par la recourante, l'associé gérant et le détenteur de la Land Rover.

13. Dans sa duplique du 2 décembre 2025, l'OCV a conclu à la confirmation de la taxation litigieuse.

La fiscalité automobile ne visait pas uniquement à récompenser l'absence d'émissions de CO₂, mais prenait en compte l'ensemble des effets directs et indirects générés par un véhicule sur l'environnement, ainsi que sur les infrastructures publiques. Or, les véhicules électriques les plus lourds engendraient une usure accrue des chaussées, une consommation énergétique plus élevée lors de leur mobilité et une émission indirecte de particules fines par abrasion des pneus et des freins, malgré le recours au freinage régénératif. Ces externalités justifiaient le critère du poids à vide comme assiette fiscale pour les véhicules électrique.

En outre, comparer la taxation d'un véhicule électrique et celle d'un véhicule thermique ou hybride se révélait dépourvu de pertinence. Le législateur avait choisi des critères différenciés, propres à chaque catégorie. La démarche de la recourante, qui juxtaposait un impôt fondé sur les émissions, à un impôt calculé sur le poids, revenait à comparer des assiettes fiscales hétérogènes, élaborées selon des logiques normatives différentes. La réforme ne poursuivait pas pour objectif d'instaurer une hiérarchie fiscale entre des catégories techniques différentes, mais de garantir, à l'intérieur de chaque catégorie, une fiscalité cohérente, équitable et proportionnée à l'impact des véhicules concernés.

L'impôt dû ne constituait ni une discrimination, ni une mesure arbitraire.

14. Les arguments des parties seront repris, ci-après, dans la mesure utile.

EN DROIT

1. Le Tribunal administratif de première instance connaît des recours dirigés, comme en l'espèce, contre les décisions de l'office cantonal des véhicules (art. 115 al. 1 et 116 al. 1 de la loi sur l'organisation judiciaire du 26 septembre 2010 - LOJ - E 2 05 ; 430 al. 2 LCP).
2. Interjeté en temps utile et dans les formes prescrites devant la juridiction compétente, le recours est recevable au sens des art. 62 à 65 de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 (LPA - E 5 10).
3. La recourante conteste le montant d'impôt sur les véhicules que lui réclame l'OCV.
4. A teneur de l'art. 415 LCP, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2025 :

Les véhicules automobiles destinés au transport de personnes comportant neuf places au plus (y compris celle du conducteur) sont taxés d'un impôt annuel de base de CHF 120.- (al. 1).

En sus, pour les voitures 100 % électriques ou à hydrogène, une surtaxe sur le poids à vide est calculée selon le barème suivant (al. 2) :

Voitures dont le poids à vide est :

a	de 1'401 à 1'650 kg	CHF 50.-
b	de 1'651 à 1'750 kg	CHF 100.-
c	de 1'751 à 1'900 kg	CHF 200.-
d	de 1'901 à 2'100 kg	CHF 400.-
e	de 2'101 à 2'300 kg	CHF 600.-
f	de 2'301 à 2'400 kg	CHF 800.-
g	de 2'401 à 2'500 kg	CHF 1'100.-
h	de 2'501 à 2'600 kg	CHF 1'200.-
i	> 2'600 kg	CHF 1'400.-

En sus, pour les voitures thermiques (y compris les hybrides), une surtaxe sur les émissions de CO₂ est calculée selon le barème suivant (al. 3) :

émissions de CO₂

a	≤ 120 g/km	CHF 0.25
b	de 121 à 135 g/km	CHF 0.75
c	de 136 à 155 g/km	CHF 1.25
d	de 156 à 175 g/km	CHF 2.25
e	de 176 à 200 g/km	CHF 3.50
f	de 201 à 250 g/km	CHF 4.50
g	de 251 à 300 g/km	CHF 8.00
h	> 300 g/km	CHF 12.00

Pour les voitures thermiques (y compris les hybrides) dont les émissions de CO₂ en g/km n'est pas répertorié, la surtaxe se monte forfaitairement à CHF 500.-. II

appartient au détenteur de la voiture d'amener la preuve de l'émission de CO₂, cas échéant (al. 4).

En sus, les voitures thermiques (y compris les hybrides) dont la norme d'émission est antérieure à EURO 03 sont soumises à une surtaxe forfaitaire de CHF 200.- (al. 5).

Les véhicules vétérans ne sont pas soumis aux surtaxes prévues à l'art. 415 al. 4 et 5 (al. 6).

5. Le 13 décembre 2024, le Grand Conseil a voté une disposition transitoire à la LCP (art. 459 al. 6 à 8).

À teneur de l'art. 459 al. 7 LCP, pendant les périodes annuelles débutant le 1^{er} janvier 2025, le 1^{er} janvier 2026 et le 1^{er} janvier 2027, l'impôt annuel sur les voitures de tourisme (art. 415) immatriculées pour la dernière fois avant le 1^{er} janvier 2025 ne peut excéder au total 200 % de la charge fiscale qui aurait résulté d'un impôt calculé de la manière suivante :

- a. un barème de base dépendant de la puissance effective du moteur de la voiture calculée en kilowatts (kW) serait appliqué comme suit :

1	jusqu'à 31 kW	CHF 182.-
2	en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 76 kW	CHF 5.50
3	en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 106 kW	CHF 22.-
4	en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 141 kW	CHF 33.-
5	en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW	CHF 44.-

- b. pour les voitures de tourisme dont la puissance en kW n'est pas répertoriée, le Conseil d'État établit un coefficient de conversion entre la cylindrée et la puissance, charge au détenteur du véhicule d'amener la preuve de la puissance inférieure de son véhicule, cas échéant ;

- c. au montant calculé selon le barème de base susmentionné s'appliquerait – pour les voitures dont la date de première mise en circulation est postérieure au 1^{er} janvier 2010 – un coefficient multiplicateur selon le barème suivant :

émissions de CO ₂	coefficient multiplicateur	bonus/malus
1 ≤ 120 g/km	0.5	bonus de 50 %
2 > 120 g/km et ≤ 200 g/km	1	bonus de 0 %
3 > 200 g/km	1.5	malus de 50 %

- d. pour les voitures de tourisme dont les émissions de CO₂ ne sont pas répertoriées, le système de coefficient multiplicateur de la lettre c ne s'appliquerait pas.

6. Selon l'exposé des motifs du PL 12'888 (ROLG 2023, 488 ; ROLG 2024, 119 et ROLG 2024, 350), l'objectif est d'accélérer le renouvellement du parc automobile par une mesure incitative, qui privilégie l'achat de voitures efficaces sur le plan écologique.

Les véhicules munis d'un moteur à combustion immatriculés après l'entrée en vigueur de la loi seront imposés suivant un barème fixé en fonction des émissions de CO₂, selon la nouvelle norme WLTP (*worldwide harmonized light vehicles test procedure*), référence obligatoire depuis le 1^{er} septembre 2019. Le barème tient en outre compte des nouvelles prescriptions d'émission de CO₂ de la Confédération, entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

Le passage à une imposition basée sur les émissions de CO₂ sera une incitation aux consommateurs à choisir des véhicules à faible émission. Les véhicules uniquement mus par une motorisation électrique seront taxés en fonction de leur poids à vide. Le poids est en effet un indicateur majeur de l'impact environnemental du véhicule (matériaux de production, gamme de véhicule, encombrement et source d'usure des revêtements, etc.). Il indique ainsi le « bilan carbone » du véhicule, ce qui revient à imposer indirectement sur le CO₂.

L'objectif des auteurs du PL 12'888, en tenant compte des nouvelles normes en matière de calcul des émissions de polluants, consiste à instaurer dans la loi des critères écoresponsables clairs, avec un barème non plus fondé sur la puissance des véhicules, mais sur les émissions de CO₂. Selon le principe du pollueur-payeur, celui qui émet plus de CO₂ doit payer plus d'impôts. L'imposition sur la simple puissance est anti-écologique et injuste, une analyse effectuée sur près de 2'300 véhicules figurant dans le catalogue de consommation du TCS indique que, pour une puissance donnée, les émissions de CO₂ peuvent varier du simple au double. Un impôt selon les émissions de CO₂ est donc plus en adéquation avec son impact environnemental, car celles-ci participent en effet au phénomène de réchauffement climatique. Enfin, pour rappel, les émissions de CO₂ sont aussi en étroite corrélation avec la consommation des véhicules. Un véhicule qui consomme peu émet logiquement moins de CO₂.

En résumé, ces modifications ont l'avantage de privilégier l'acquisition des véhicules les plus efficaces, sur le plan environnemental, ce qui aura un réel effet positif pour le climat de manière durable.

Lors de l'élaboration du PL 12'888, le TCS a été entendu. Il a indiqué que pour ce qui concerne le critère du poids, il est intéressant pour les véhicules à moteur purement électrique (un moteur hybride demeure un moteur thermique, puisqu'il émet du CO₂ ; à ce titre il devrait être taxé dans la catégorie des voitures à moteur thermique). Généralement, plus la batterie d'un véhicule électrique est puissante, plus il lui faut de l'autonomie, plus il est lourd et encombrant, plus l'énergie grise est importante. En fait, en taxant un véhicule électrique sur son poids, globalement, on est généralement assez proche de le taxer sur son bilan carbone.

7. Selon la jurisprudence (ATA/411/2020 du 30 avril 2020 consid. 4b), l'impôt sur les véhicules à moteur est une contribution mixte, à savoir un impôt proprement dit combiné avec une taxe causale. Son fait générateur est l'utilisation de la voie publique par un véhicule qui se concrétise par la demande d'immatriculation de ce dernier (art. 10 de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR - RS 741.01 ; art. 424 LCP *a contrario*)).
8. Selon la jurisprudence (arrêt du Tribunal fédéral 2C_516/2018 du 18 juin 2018 consid. 5.2), l'impôt sur les véhicules, de même que l'impôt sur les chiens et les bateaux, est un impôt réel qui frappe un élément économique indépendant de la capacité contributive de l'assujetti, soit la possession (détention).
9. Selon la jurisprudence (ATF 141 I 235 consid. 7.1 et les réf.), en matière fiscale, le principe de l'égalité de traitement est concrétisé par les principes de la généralité et de l'égalité de l'imposition, ainsi que par le principe de la proportionnalité de la charge fiscale fondée sur la capacité économique. Le principe de la généralité de l'imposition interdit, d'une part, que certaines personnes ou groupes de personnes soient exonérés sans motif objectif (interdiction du privilège fiscal), car les charges financières de la collectivité qui résultent des tâches publiques générales qui lui incombent doivent être supportées par l'ensemble des citoyens ; il prohibe, d'autre part, une surimposition d'un petit groupe de contribuables (interdiction de la discrimination fiscale). Les différents principes de droit fiscal déduits de l'égalité de traitement ont été codifiés à l'art. 127 al. 2 Cst. En vertu de cette disposition, dans la mesure où la nature de l'impôt le permet, les principes de l'universalité, de l'égalité de traitement et de la capacité économique doivent, en particulier, être respectés.

La protection de l'égalité (art. 8 Cst.) et celle contre l'arbitraire (art. 9 Cst.) sont étroitement liées. Une décision est arbitraire lorsqu'elle ne repose pas sur des motifs sérieux et objectifs ou n'a ni sens ni but. Elle viole le principe de l'égalité de traitement lorsqu'elle établit des distinctions juridiques qui ne se justifient par aucun motif raisonnable au regard de la situation de fait à réglementer ou lorsqu'elle omet de faire des distinctions qui s'imposent au vu des circonstances, c'est-à-dire lorsque ce qui est semblable n'est pas traité de manière identique et lorsque ce qui est dissemblable ne l'est pas de manière différente. Il faut que le traitement différent ou semblable injustifié se rapporte à une situation de fait importante. L'inégalité de traitement apparaît ainsi comme une forme particulière d'arbitraire, consistant à traiter de manière inégale ce qui devrait l'être de manière semblable ou inversement (*ibid.*).

10. En l'espèce, la recourante, détentrice d'un véhicule électrique, fait valoir que le montant d'impôt qui lui est réclamé, à savoir CHF 1'320.-, excède celui dû par l'associé de son mandataire, propriétaire d'un véhicule thermique et qui ne se monte qu'à CHF 750.-. Elle fait valoir qu'elle aurait dû bénéficier d'un avantage fiscal dès lors qu'elle a acquis une voiture qui n'émet pas de CO₂. Elle se plaint d'une violation du principe de la proportionnalité.

De l'avis de l'OCV, la comparaison à laquelle la contribuable procède entre la taxation d'un véhicule électrique et l'imposition d'un véhicule thermique se révèle dépourvue de pertinence, car le législateur a choisi des critères différenciés.

11. La recourante ne peut être suivie.

Dès lors qu'elle-même est détentrice d'un véhicule électrique, l'impôt est calculé sur le poids à vide. En revanche, puisque l'associé en question possède un véhicule thermique, l'impôt est déterminé d'après les émissions de CO₂. En d'autres termes, l'assiette de l'impôt diffère complètement, suivant que le contribuable concerné détient un véhicule thermique ou électrique. Pour cette raison, comparer le montant d'impôt frappant ces deux types de véhicules n'aboutit à aucun résultat interprétable. Le fait qu'en l'occurrence l'intéressée paie plus d'impôt que le détenteur d'un véhicule thermique ne constitue pas une violation du principe d'égalité de traitement étant donné qu'elle ne se trouve pas dans la même situation qu'un tel détenteur.

12. Par ailleurs, ainsi qu'il ressort des travaux préparatoires du PL 12'888, le poids à vide d'un véhicule électrique constitue un critère approprié permettant de mesurer son impact environnemental (matériaux de production, gamme de véhicule, encombrement et source d'usure des revêtements, etc.). Plus la batterie d'un véhicule électrique est puissante, puis il lui faut de l'autonomie, plus il est lourd et encombrant, plus l'énergie grise est importante. En taxant un véhicule électrique d'après son poids, globalement, on est généralement assez proche de le taxer sur son bilan carbone.

Contrairement à ce que la recourante soutient, le barème fiscal inscrit à l'art. 415 LCP respecte le principe de la proportionnalité. En effet, il incite les consommateurs à acquérir des véhicules causant moins d'impact à l'environnement, en taxant de manière plus faible les véhicules électriques les plus légers.

13. Cela étant, la question se pose de savoir si le montant de l'impôt dû par la recourante doit être réduit, compte tenu de l'art. 459 al. 7 LCP, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2025. Cette disposition s'applique, car selon le permis de circulation, la voiture détenue par l'intéressée a été mise en circulation pour la première fois le _____ 2024. La puissance du véhicule en question se monte à 285 kW.

L'impôt maximal se calcul comme suit :

	Tranche en kW	Tranches de 5 kW	Coût de la tranche	Impôt
jusqu'à 31 kW	31			182.00
en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 76 kW	45	9	5.50	49.50
en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 106 kW	30	6	22.00	132.00

en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 141 kW	35	7	33.00	231.00
en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW	144	28	44.00	1'267.20
	285			1'861.70

L'impôt annuel ne peut excéder deux fois cette somme, soit CHF 3'723.40.

La recourante n'a pas droit à une réduction de l'impôt, car le montant qui lui est réclamé par l'OCV, soit CHF 1'320.-, n'excède pas le maximum prévu en application de l'art. 459 al. 7 LCP, à savoir CHF 3'723.40.

14. Ne reposant sur aucun motif valable, le recours doit être rejeté.
15. En application des art. 52 al. 1 LPFisc, 87 al. 1 de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 (LPA - E 5 10) et 1 et 2 du règlement sur les frais, émoluments et indemnités en procédure administrative du 30 juillet 1986 (RFPA - E 5 10.03), la recourante, qui succombe, est condamnée au paiement d'un émolument s'élevant à CHF 700.-.

Aucune indemnité de procédure ne sera allouée (art. 87 al. 2 LPA).

PAR CES MOTIFS
LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE PREMIÈRE INSTANCE

1. déclare recevable le recours interjeté le 7 février 2025 par Madame A_____ contre la décision sur réclamation de l'office cantonal des véhicules du 9 janvier 2025 ;
 2. le rejette ;
 3. met à la charge de la recourante un émolument de CHF 700.-, lequel est couvert par l'avance de frais ;
 4. dit qu'il n'est pas alloué d'indemnité de procédure ;
 5. dit que, conformément aux art. 132 LOJ, 62 al. 1 let. a et 65 LPA, le présent jugement est susceptible de faire l'objet d'un recours auprès de la chambre administrative de la Cour de justice (10 rue de Saint-Léger, case postale 1956, 1211 Genève 1) dans les 30 jours à compter de sa notification. L'acte de recours doit être dûment motivé et contenir, sous peine d'irrecevabilité, la désignation du jugement attaqué et les conclusions du recourant. Il doit être accompagné du présent jugement et des autres pièces dont dispose le recourant.
- Siégeant: Olivier BINDSCHIEDLER TORNARE, président, Caroline GOETTE et Yuri KUDRYAVTSEV, juges assesseurs.

Au nom du Tribunal :
Le président
Olivier BINDSCHIEDLER TORNARE

Copie conforme de ce jugement est communiquée aux parties.
Genève, le

La greffière