RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

POST TENEBRAS LUX

POUVOIR JUDICIAIRE

A/526/2004-TPE **ATA/144/2005**

ARRÊT

DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

du 15 mars 2005

dans la cause

COMMUNE DE MEYRIN
représentée par Me François Bolsterli, avocat

contre

COMMISSION CANTONALE DE RECOURS EN MATIERE DE CONSTRUCTIONS

et

DÉPARTEMENT DE L'AMÉNAGEMENT, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU LOGEMENT

et

Monsieur Horst WACHSMUTH
représenté par Me Patrice Genoud, avocat

EN FAIT

1. Le 10 décembre 2002, le Conseil municipal de la commune de Meyrin (ci-après : la commune) a voté un crédit destiné à financer la réalisation d'aménagements modérateurs de trafic, la mise en séparatifs de collecteurs d'eaux, ainsi que la pose d'éco-points dans le quartier de la Citadelle.

2. Le 17 décembre 2002, la commune a déposé une requête en autorisation de construire ces aménagements, à l'exception des éco-points, dont la réalisation était encore à l'étude (requête DD 98'1999/6).

3. L'autorisation a été accordée le 16 avril 2003. Elle n'a fait l'objet d'aucun recours.

4. Aux fins de déterminer les emplacements des éco-points, dont la situation géographique était capitale pour assurer une desserte équilibrée, le projet a fait l'objet de plusieurs discussions entre les autorités et les habitants de la commune. Trois séances publiques ont été organisées entre avril 2002 et mars 2003, lors desquelles les personnes présentes ont fait valoir leur point de vue.

5. A l'issue de ces séances et de cette étude, il a été décidé d'installer trois éco-points supplémentaires à ceux existants, aux nos 41-43 de la rue Robert-Adrien Stierlin (ci-après : rue Stierlin), au chemin Perrault-de-Jotemps, et au chemin du Marais-Long.

6. L'éco-point projeté sur la rue Stierlin se trouve sur la voie publique, mais en limite de propriété avec la parcelle de M. Horst Wachsmuth, portant au cadastre de la commune de Meyrin, feuille 14, le n° 10'708.

7. Il était prévu, au début du projet, que cet éco-point serait situé en zone agricole, à meilleure distance des maisons bordant la rue. Il s'est toutefois avéré, à l'étude, que ce dernier emplacement ne pouvait être retenu, l'excavation nécessaire à la pose des containers ne pouvant être réalisée du fait de la présence de conduites à cet endroit.

8. Mécontent de ce changement, M. Wachsmuth s'est opposé au projet, en faisant valoir divers arguments liés aux nuisances produites, ainsi qu'au souhait qu'il avait de construire, dans l'avenir, en limite de sa propriété, un abri pour deux voitures, dont l'accès nécessiterait une emprise sur la voie publique, à l'endroit précis où était prévu l'éco-point.

9. Le 20 mai 2003, il a déposé une requête en autorisation de construire l'abri de voiture susmentionné. Cet abri n'étant constitué que d'un toit posé sur quatre poteaux (APAT 3275-6), le DAEL a considéré qu'il ne nécessitait qu'une annonce

de travaux. Il a donc traité la demande par la voie de la procédure simplifiée (ci-après : APAT).

10. La commune n'a pas été informée de cette demande.

11. Sept jours plus tard, soit le 27 mai 2003, alors qu'elle était dans l'ignorance de ce dépôt, la commune a déposé une requête en autorisation de construire les trois éco-points projetés (DD 98'1999/6-2). Cette demande a été considérée comme étant complémentaire à celle du mois de décembre 2002, les éco-points se trouvant sur les mêmes voies publiques que les aménagements précédemment autorisés.

12. Les nombreux préavis délivrés dans le cadre de l'instruction de cette requête ont tous été favorables.

13. Le 13 juin 2003, l'autorisation de construire l'abri de voiture a été délivrée par le service du DAEL s'occupant des procédures APAT. Cette autorisation prévoyait, conformément à la requête, un accès direct sur la voie publique à l'endroit précis où devait se trouver l'éco-point. Cette autorisation a été publiée dans la Feuille d'avis officielle (ci-après : FAO) le 18 juin 2003 et a fait l'objet d'un recours de la commune auprès de la commission cantonale de recours en matière de constructions (ci-après : la commission), en date du 16 juillet 2003.

14. Le 20 octobre 2003, le service du DAEL chargé de traiter les requêtes en autorisation de construire soumises à la procédure ordinaire, a délivré l'autorisation de construire les trois éco-points aux emplacements prévus. Cette autorisation a été publiée dans la FAO le 24 octobre 2003.

15. Par actes du 31 octobre et du 6 novembre 2003, M. Wachsmuth a recouru contre ladite autorisation par devant la commission, en faisant valoir qu'elle violait la loi sur les constructions et les installations diverses du 14 avril 1988 (LCI - L 5 05) ainsi que le droit fédéral (loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin l979, LAT - RS 700 ; loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983, LPE - RS 814.01) et qu'elle vidait de sa substance l'autorisation qui venait de lui être octroyée en empêchant l'accès prévu à sa construction.

16. La commission a ordonné la jonction des recours.

17. Lors d'une comparution personnelle ayant eu lieu le 19 octobre 2003, la commission a relevé que le service de protection contre le bruit et les rayonnements non ionisants (ci-après : SPBR) n'avait pas été consulté s'agissant des éco-points.

18. Suite à cette audience, le 21 octobre 2003, le DAEL a adressé un courrier à la commission.

Elle avait sollicité le préavis du SPBR sur le bruit produit par les éco-points.

Si la commission envisageait de renvoyer la cause au DAEL pour défaut d'instruction, il se justifiait, en vertu du principe d'économie de procédure, d'attendre ce préavis avant de statuer.

19. La commission n'a pas répondu à ce courrier.

20. Le 30 janvier 2004, le SPBR a rendu un préavis favorable.

La construction projetée respectait le principe de prévention (art. 11 LPE).

En effet, les containers choisis pour la récupération du verre et commandés par la commune étaient enterrés et munis d'une isolation acoustique renforcée. Il s'agissait d'équipements performants du point de vue acoustique, plus silencieux que des containers ordinaires. L'expérience montrait que les voisins des éco-points équipés de ce type de containers n'étaient pas dérangés. Les autres containers, de même que le trafic automobile induit ne devaient pas générer d'effets sensibles, du fait que les installations étaient destinées à la récupération des déchets dans une zone villa de faible densité.

21. Le DAEL a communiqué ce préavis à la commission le 5 février 2004.

22. A cette date, la commission avait déjà pris sa décision, datée du 29 janvier 2004, qu'elle n'a notifiée aux parties que le 10 février 2004.

Le DAEL n'ayant pas fait procéder à une évaluation des émissions de l'installation des éco-points par le SPBR, l'autorisation délivrée à la commune devait être annulée et celle autorisant l'abri de voiture maintenue. Une telle évaluation était en effet nécessaire, car il était de notoriété publique que ce genre d'installation était bruyante, même lorsque les containers étaient encastrés dans le sol.

De plus, aucune mesure n'avait été prise pour que les usagers puissent arrêter leurs véhicules ailleurs que sur la route, ce qui constituait un inconvénient grave pour M. Wachsmuth, dont la parcelle se trouvait en limite de l'éco-point.

23. La commune a recouru contre cette décision le 12 mars 2004 auprès du Tribunal de céans et conclu à l'annulation de l'autorisation de construire l'abri de voiture accordée à M. Wachsmuth (ci-après : l'intimé) et à la confirmation de sa propre autorisation.

Elle mettait en place un nouveau système de collecte des déchets ménagers sur l'ensemble de son territoire. Dans le quartier de la Citadelle, où vivait l'intimé, cette démarche s'inscrivait dans un projet d'aménagement plus vaste, visant à

améliorer la qualité de l'habitat. Une première partie de ces aménagements avait déjà fait l'objet d'une autorisation.

Pour organiser la collecte des déchets ménagers dans ce quartier, composé d'environ 650 habitants, il avait été prévu de répartir 5 éco-points ayant chacun une capacité de 30 à 40 logements.

Ce nouveau système permettrait, à terme, de supprimer la levée des déchets « porte à porte », ce qui signifiait moins de camions**,** soit moins de bruit et de trafic pour les habitants du quartier.

Une répartition équilibrée des éco-points était déterminante pour le succès du système projeté. La marge de manœuvre dont l'autorité disposait pour décider de leur positionnement était en conséquence fortement limitée.

De même, il fallait tenir compte du fait que les molochs (containers) étant implantés à 3 mètres au dessous du sol, la présence de conduites souterraines rendaient leur construction impossible.

La décision de mettre l'éco-point aux nos 41-43 de la rue Stierlin tenait compte de ces impératifs. Elle était également motivée par le fait que la largeur de la route à cet endroit permettait l'édification de la construction sans que l'accès routier aux villas ne soit perturbé.

Les éco-points prévus étaient conçus pour être esthétiques (bordés de barrières en bois et enterrés), de sorte qu'ils s'intégraient très bien au paysage et à l'environnement bâti.

La demande en autorisation de construire déposée par l'intimé concernant l'abri de voiture avait été faite dans le seul but de contrer le projet des éco-points. En effet, rien ne s'opposait à ce que M. Wachsmuth édifie un garage sur sa parcelle auquel il accéderait en empruntant le même chemin que celui menant à sa maison. Son obstination à vouloir conserver un deuxième accès sur la route, à l'endroit où se situait l'éco-point, constituait une mesure préventive destinée d'abord à préserver sa tranquillité, mais aussi à lui garantir un autre accès à sa parcelle, le jour où il déciderait de procéder à un remaniement parcellaire.

Le DAEL avait traité à tort la demande de M. Wachsmuth sous forme de simple APAT. En effet, du fait de l'accès sur la voie publique dont se prévalait cette construction, la demande aurait dû suivre la voie de la procédure ordinaire, laquelle aurait permis à la commune d'être informée de la requête et d'émettre un préavis. De même, les autres organismes concernés auraient été consultés, tel que l'office des transports et de la communication (ci-après : OTC).

La décision de la commission avait annulé l'autorisation de construire les éco-points au motif que ces installations étaient notoirement bruyantes et que le

DAEL n'avait pas consulté le SPBR, alors qu'un préavis, délivré par cette autorité et contredisant totalement cette affirmation, lui avait été annoncé en janvier déjà, puis envoyé avant la notification de sa décision.

La commission avait enfin retenu qu'aucune mesure n'avait été prise pour les véhicules des usagers de l'installation projetée, alors que des discussions avec l'OTC avaient donné lieu à un projet final que cette autorité avait favorablement accueilli. L'emplacement en cause avait d'ailleurs précisément été choisi pour la marge de sécurité laissée aux usagers de la route et des riverains.

Il découlait de tous ces éléments que la construction projetée ne causait pas d'inconvénients graves au sens de l'article 14 LCI.

24. L'intimé a répondu au recours le 16 avril 2004. Il a conclu à la confirmation de sa propre autorisation et à l'annulation de l'autorisation de construire délivrée à la commune.

N'ayant pas la possibilité de parquer ses deux véhicules automobiles dans le garage de sa maison, il avait conçu depuis longtemps le projet de construire un abri de voiture à l'endroit litigieux.

La forme de sa parcelle, relativement étroite du côté de la chaussée, ne permettait pas d'autre implantation que celle prévue par l'autorisation.

L'expérience des éco-points disposés aux alentours démontrait que des nuisances importantes découlaient de leur fréquentation ; ils se transformaient rapidement en dépotoirs à ciel ouvert, augmentaient la circulation et causaient des nuisances sonores, qui constituaient des inconvénients graves au sens de l'article 14 LCI.

Contrairement à ce que soutenait la commune, les problèmes liés à la circulation persistaient, malgré les modifications apportées au projet.

D'autres emplacements auraient pu être prévus, la rue Stierlin étant longue de plusieurs centaines de mètres.

Enfin, l'autorisation délivrée en faveur de la commune, postérieurement à la sienne vidait de sa substance sa propre autorisation, en violation des principes de l'antériorité des décisions et de la proportionnalité.

25. Le même jour, le DAEL a indiqué se rallier aux termes du recours interjeté par la commune de Meyrin et s'en rapporter à justice, s'agissant de l'autorisation délivrée à l'intimé.

26. Le 6 septembre 2004, le juge délégué a appointé un transport sur place.

A cette occasion, le DAEL a expliqué que la contradiction existant entre les deux autorisations était due à un manque de coordination au sein du département.

L'intimé a exposé que le système actuel de récupération des déchets sur la commune, avec un éco-point pour 600 habitants, n'était pas opportun, et que le choix fait par la commune de Nyon, avec un éco-point pour 2000 habitants, était préférable.

Le maire de la commune a indiqué que le trafic entre la rue Stierlin et la douane avait été récemment supprimé.

Les parties n'ont pas apporté d'autres arguments, complémentaires à leurs écritures.

27. Suite à cette mesure d'instruction, le juge délégué a interpellé l'OTC sur le sens qu'il fallait donner à son préavis datant du 23 juillet 2003, réservant l'accord de cet office au repositionnement de l'éco-point situé rue Stierlin.

28. Par courrier du 29 septembre 2004, l'OTC a fourni les précisions suivantes.

La réserve figurant dans son préavis du 23 juillet 2003 concernait la première version de la demande d'autorisation. Ultérieurement, une séance conduite par la commune avait débouché sur un déplacement de 30 cm de l'éco-point. Cette modification avait aplani les points litigieux. La nouvelle version avait reçu un préavis favorable le 2 octobre 2003.

29. Par lettre du 13 octobre 2004 adressée au tribunal de céans, l'intimé a réagi à la position de l'OTC.

Contrairement à ce que soutenait cet office, les différents problèmes liés à la circulation n'avaient jamais été réglés. Ainsi que l'avait relevé la commission, ceux-ci persistaient. En particulier, le stationnement des véhicules, le danger lié au manque de visibilité de l'accès du n° 41 de la rue Stierlin, l'étroitesse de la chaussée pour la levée des ordures et le danger occasionné par les manœuvres des véhicules venant déposer les déchets n'avaient pas trouvé de solution.

30. Le 5 octobre 2004, les parties ont été informées que la cause était gardée à juger.

EN DROIT

1. Interjeté en temps utile devant la juridiction compétente, le recours est recevable (art. 56A de la loi sur l'organisation judiciaire du 22 novembre 1941 - LOJ - E 2 05, art. 63 al. 1 litt. a de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 - LPA - E 5 10).

2. La commune a qualité pour recourir contre la délivrance de l'autorisation accordée à l'intimé, conformément à l'article 145 alinéa 2 , 1ère phrase LCI.

3. La première décision qui se trouve à l'origine du projet d'aménagement global engagé par la commune et visant la réalisation d'aménagements modérateurs de trafic, la mise en séparatifs des collecteurs d'eaux, ainsi que la pose d'éco-points dans le quartier de la Citadelle, date du 16 avril 2003.

Cette décision est aujourd'hui entrée en force.

4. En revanche, l'autorisation litigieuse, de même que celle concernant les éco-points, ne sont pas entrées en force.

Cette situation emporte deux conséquences. Tout d'abord, contrairement à ce que soutient l'intimé - qui s'est vu délivrer son autorisation avant la commune - cette autorisation ne lui confère pas de droit acquis. A défaut, on rendrait inopérante la voie de recours prévue par la loi.

Enfin, lorsqu'on se trouve en présence de deux autorisations incompatibles, comme c'est le cas en l'espèce – et ce point n'est pas contesté par les parties – il convient de se mettre dans la position du DAEL au moment où il a été saisi des deux demandes et de déterminer si, à ce moment-là, il a statué conformément à la loi.

5. Saisi de deux requêtes s'opposant l'une et l'autre, le DAEL aurait dû, fin mai/début juin 2003, instruire conjointement les deux demandes.

Comme l'a indiqué le représentant du DAEL devant le tribunal de céans, c'est un manque de coordination entre les différents services du département qui est à l'origine de la contradiction existant dans la délivrance des autorisations litigieuses.

6. Il convient donc de procéder ainsi qu'aurait dû le faire le DAEL, soit examiner, en premier lieu, si les constructions litigieuses sont autorisables au regard de la loi.

7. S'agissant de l'autorisation de construire l'éco-point à la rue Stierlin, la conformité de la construction à la loi est contestée par l'intimé.

L'argumentation de l'intimé se concentre sur les nuisances qu'occasionnerait cette installation. Celles-là constitueraient des inconvénients graves au sens de l'article 14 alinéa 1 lettre a LCI, justifiant un refus d'autorisation.

Selon cette disposition, le DAEL peut refuser les autorisations prévues à l'article 1 LCI lorsqu'une construction ou une installation peut être la cause d'inconvénients graves pour les usagers, le voisinage ou le public.

Il découle de la jurisprudence constante du Tribunal de céans que les dispositions cantonales concernant la limitation quantitative des nuisances n'ont plus de portée propre dans les domaines réglés par le droit fédéral (ATF 117 Ib 157; 113 Ib 220). Elles conservent toutefois une portée propre dans la mesure où elles tendent à lutter contre un type de nuisances secondaires (ATA/377/2002 du 25 juin 2002; ATA/5/2001 du 9 janvier 2001).

L'article 14 LCI appartient aux normes de protection destinées à sauvegarder les particularités de chaque zone, en prohibant les inconvénients incompatibles avec le caractère d'une zone déterminée. Ces normes ne visent pas au premier chef la protection de l'intérêt des voisins (ATA/649/2002 du 5 novembre 2002; ATA/104/2001 du 13 février 2001; ATA/585/1996 du 15 octobre 1996; ATA DTP c/ Association des intérêts de la Belotte et autres du 5 juin 1991 publié in SJ 1992 516).

Par ailleurs, le Tribunal administratif observe une certaine retenue pour éviter de substituer sa propre appréciation à celle des commission de préavis, pour autant que l'autorité inférieure suive l'avis de celles-ci (ATA/183/1999 du 23 mars 1999; ATA/585/1996 du 15 octobre 1996).

S'agissant des nuisances sonores, elles sont réglées par le droit fédéral (ATA/684/2004 du 31 août 2004 et références citées).

Selon le préavis du SPBR, dont la commission de recours n'a pas tenu compte, l'installation projetée est conforme au principe de prévention des émissions fixé par l'article 11 LPE. Ce préavis est motivé par le caractère performant, du point de vue acoustique, des containers commandés par la commune, ainsi que par leur enterrement dans le sol. Ces indications sont précises et convaincantes, de sorte qu'il n'y a pas de raisons de mettre en doute leur pertinence et la conformité de l'installation avec la LPE et ses règles d'exécution.

Les griefs relatifs à la prétendue insalubrité des installations de ce type n'emportent pas non plus la conviction. En effet, cette question relève de l'entretien de ces installations et non de leur construction. De plus, la pose d'éco-points par la commune s'inscrit dans la perspective d'une amélioration de la situation existante, notamment du point de vue de la récolte des déchets. Un des buts visés est précisément de lutter contre les déchetteries sauvages et non entretenues. L'autorisation accordée contribue à cet objectif, même si la propreté de l'éco-point relève aussi d'autres facteurs, qu'il appartiendra à la commune de contrôler.

Les griefs relatifs au trafic engendré par la fréquentation de l'éco-point ne sont pas davantage justifiés. Certes, cette fréquentation causera une certaine augmentation du trafic dans la zone, mais l'intimé n'a pas de droit acquis à ce que la fréquentation de la route demeure comme elle l'est. Aux dires du maire de la commune, cette fréquentation a d'ailleurs diminué avec la suppression récente du trafic de transit entre la rue Stierlin et la douane à proximité.

Du point de vue de la sécurité routière, du stationnement des véhicules, du danger lié au manque de visibilité de l'accès du n° 41 de la rue Stierlin, de la largeur de la chaussée pour la levée des ordures et du prétendu danger occasionné par les manœuvres des véhicules venant déposer les déchets, l'OTC a délivré un préavis favorable. Ce préavis, d'abord négatif, a donné lieu à un réexamen du projet et à une séance réunissant l'OTC et la commune, d'où il est ressorti des modifications mineures, qui ont suffi, selon l'OTC, à aplanir les différents points litigieux. De plus, à l'examen du plan versé à la procédure, il n'apparaît pas que la chaussée soit rendue anormalement étroite par la construction, ni que la sortie de la propriété de l'intimé soit rendue difficile. Des places de parc sont prévues sur le trottoir, large à cet endroit, pour garantir le stationnement des véhicules des usagers. Il n'y a pas de raison, dans ces circonstances, de remettre en cause le préavis positif finalement délivré par l'OTC, ce d'autant que ce préavis a fait l'objet d'un examen particulièrement attentif par cette autorité.

Au vu de ce qui précède, l'autorisation de construire l'éco-point aux nos 41-43 de la rue Stierlin est conforme à la LCI.

8. La conformité à la loi de l'autorisation de construire l'abri de voiture, composé d'un toit et de quatre piliers, est également contestée. Elle aurait dû être instruite, selon la commune, conformément à la procédure ordinaire et non par simple annonce de travaux (APAT), du fait de l'accès direct sur la voie publique dont bénéficierait cette construction (art. 3 LCI). Cette question peut rester ouverte en l'espèce, vu l'issue du litige.

9. En effet, en présence de deux requêtes d'autorisations portant sur deux constructions a priori autorisables, mais qui sont en conflit, comme c'est le cas en l'espèce, le DAEL aurait dû procéder à une pesée des intérêts, mettant en balance, d'une part, l'intérêt public avancé par la commune et, d'autre part, l'intérêt privé du recourant à construire un abri de voiture à cet endroit, avec l'accès prévu et à se réserver un deuxième accès à sa parcelle dans l'attente d'un éventuel remaniement parcellaire. Or, il apparaît clairement, dans cette pesée, que l'intérêt public visé par la construction de l'éco-point l'emporte sur l'intérêt privé de l'intimé.

La situation de l'éco-point, par rapport à la desserte des habitations, est déterminante pour le succès de la politique globale de la levée et du recyclage des ordures ménagères. De ce point de vue, les arguments de la commune sont

facilement compréhensibles. De plus, comme le démontre le premier projet, prévoyant la construction de cet éco-point à proximité, mais en zone agricole, la commune a tenté de trouver d'autres solutions moins dommageables pour les voisins. Les exigences de la construction n'ont pas permis le maintien de ce projet initial.

A l'inverse, rien n'a été fait pour que la construction du garage se réalise à un autre endroit. Bien au contraire, l'intimé s'est clairement fixé sur l'endroit de l'éco-point pour faire échec au projet de la commune. Sur la base des plans versés au dossier, on ne voit pas ce qui s'opposerait à la réalisation de l'abri de voitures, avec un autre accès. L'intimé pourrait utiliser l'entrée existante de sa propriété, puis accéder à son garage par un chemin longeant sa parcelle. Certes, l'accès de la route se ferait par l'entrée desservant la maison, ce qui, en cas de remaniement parcellaire, ne permettrait pas la constitution d'un chemin propre à la nouvelle parcelle ainsi constituée. Cet intérêt, bien que légitime, doit céder le pas devant l'intérêt public visé par la construction de l'éco-point, dont la commune a démontré, à satisfaction de droit, qu'elle ne pouvait se faire à de meilleures conditions à un autre endroit. L'intimé n'en propose d'ailleurs pas.

10. Au vu de ce qui précède, le recours doit être admis.

Un émolument de CHF 2'000.- sera mis à la charge de M. Wachsmuth, qui succombe (art. 87 LPA). Aucune indemnité ne sera allouée à la commune de Meyrin qui, au vu de sa taille, est réputée disposer des compétences nécessaires pour se défendre elle-même (ATA/813/2003 du 4 novembre 2003).

PAR CES MOTIFS,
LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF

à la forme :

déclare recevable le recours interjeté le 12 mars 2004 par la commune de Meyrin contre la décision de la commission cantonale de recours en matière de construction du 29 janvier 2004;

au fond :

l'admet;

annule l'autorisation de construire délivrée à Monsieur Horst Wachsmuth le 13 juin 2003 (APAT 3275-6) ;

confirme l'autorisation de construire délivrée à la commune de Meyrin le 20 octobre 2003 (DD 98'1999/6-2) ;

met à la charge de M. Wachsmuth un émolument de CHF 2'000.-;

dit qu'aucune indemnité n'est allouée à la commune de Meyrin ;

dit que, conformément aux articles 97 et suivants de la loi fédérale d'organisation judiciaire, le présent arrêt peut être porté, par voie de recours de droit administratif, dans les trente jours dès sa notification, par devant le Tribunal fédéral; le mémoire de recours doit indiquer les conclusions, motifs et moyens de preuve et porter la signature du recourant ou de son mandataire; il doit être adressé en trois exemplaires au moins au Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14; le présent arrêt et les pièces en possession du recourant, invoquées comme moyen de preuve, doivent être joints à l'envoi;

communique le présent arrêt à Me François Bolsterli, avocat de la recourante, à la commission cantonale de recours en matière de constructions, ainsi qu'au département de l'aménagement, de l'équipement et du logement et à Me Patrice Genoud, avocat de Monsieur Horst Wachsmuth.

Siégeants : Mme Bovy, présidente, M. Paychère, Mme Hurni, M. Thélin, Mme Junod, juges.

Au nom du Tribunal administratif :

la greffière-juriste adj. :	la vice-présidente :
M. Tonossi	L. Bovy

Copie conforme de cet arrêt a été communiquée aux parties.

Genève, le la greffière :