

## Gare de Bruxelles-Central

**Construction :** 1952 -

Architectes : V. Horta et M. Brunfaut

Style architectural : fonctionnalisme

**Code télégraphique :** FBCL

**Lignes :** située sur la ligne 0, Jonction Nord-Midi

**En quelques mots :** L'histoire de la gare de Bruxelles-Central est liée à celle de la construction de la Jonction Nord-Midi. La conception du bâtiment est confiée à Victor Horta dans les années 1930. C'est après la mort de l'architecte, en 1947, que Maxime Brunfaut, fils de l'architecte Fernand Brunfaut, président de l'Office de la Jonction Nord-Midi, se voit confier la réalisation de la gare. La Halte centrale est établie en souterrain, au point kilométrique (BK) 1,829 sur la ligne 0, Bruxelles-Midi - Bruxelles-Nord, dénommée couramment Jonction Nord-Midi.



Façade sur l'esplanade de l'Europe (Réf. L3588-10)

### Histoire

Le projet d'une gare située au centre de la ville de Bruxelles semble dater de l'instauration de la première ligne de chemin de fer dans la capitale, en 1836. Dès cette date, la ville insiste auprès du gouvernement sur la nécessité d'une station « *aussi rapprochée que possible du centre* » ... mais le gouvernement reste sourd à cette requête et décide d'établir deux gares de rebroussement au sud et au nord de la ville.

Dans les années 1860, le trafic ferroviaire a pris de l'ampleur. De nombreux projets de jonction entre les deux gares de rebroussements au nord et au sud de la capitale voient le jour mais la ville se préoccupe principalement du voûtement de la Senne et de la création des boulevards centraux.

Entretemps, la gare du Nord, terminée en 1862, prend peu à peu le pas sur l'Allée Verte et la nouvelle gare du Midi, qui remplace la station des Bogards, est inaugurée en 1869.

On va créer une alternative avec la ligne de ceinture Ouest, ouverte à l'exploitation le 5 juin 1871, entre les gares du Nord et du Midi.

Il faut attendre 1903 pour qu'une décision concrète soit prise par l'Etat Belge et la Ville de Bruxelles, convaincus tous deux de la nécessité d'une jonction entre les gares mais pas tant de la création d'une nouvelle gare ! Mais de grands travaux d'assainissement des quartiers du centre sont mis en place afin de revoir profondément la liaison entre la ville haute et la ville basse ainsi qu'en vue de recevoir une halte centrale.

De multiples commissions enquêtent sur la faisabilité du projet de halte centrale et, malgré l'accord des Chambres et le choix, en 1910 <sup>1</sup>, de l'architecte Victor Horta, le projet sera toujours à l'étude en 1914 lorsque débute la guerre.

L'après-guerre n'est pas propice au lancement de grandes réalisations <sup>2</sup> et il faudra attendre la création, par la loi du 11 juillet 1935, de l'Office national pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi (ONJ), pour que le projet soit véritablement remis sur les rails !

Horta va livrer plusieurs avant-projets. Le projet retenu de la Halte Centrale, sur l'emplacement actuel, date de 1936. Le contrat avec Horta sera quant à lui conclu en mars 1937.

La demande de bâtir de la Halte Centrale est introduite par l'Office National de la Jonction en juillet 1945 auprès du Collège de la Ville de Bruxelles. L'architecte a alors 84 ans et ne se sent plus capable de terminer l'œuvre qu'il a peaufinée durant 25 ans. Il demande à l'ONJ de mettre fin à sa mission, le 11 avril 1945, pour raison de santé. Il présente, pour lui succéder, Maxime Brunfaut, son collaborateur qui a travaillé sur le projet jusqu'en mai 1940. Brunfaut succède alors à Horta tout en refusant de modifier l'aspect architectural extérieur du monument.

Mais des modifications aux plans de base devront malgré tout être apportées car les données du problème ont évolué ! Des 250 trains à vapeur par 18 heures d'exploitation prévus en 1937, le passage à la Halte Centrale montait en 1945 à 750 trains électriques par 20 heures d'exploitation !

La gare souterraine est caractérisée par six voies en courbe. Trois quais de 8 m de large et de 300 m de long la desservent.

De plus, une 7<sup>e</sup> voie en cul de sac devait relier la Halte Centrale à l'aéroport de Melsbroek. On en parlera plus loin.

---

<sup>1</sup> L'Etat va d'abord choisir Ernest Acker comme architecte du projet. Au décès de celui-ci, Victor Horta, son grand rival de toujours, va être chargé de dresser les plans de la future « Gare centrale ».

<sup>2</sup> Il est même question, en 1923-1924, d'abandonner les travaux de la Jonction, à la demande du nouveau ministre des Chemins de fer, des Postes et de la Télégraphie.

## L'inauguration



Inauguration de la Gare Centrale (Réf. Z07039A)

La Gare Centrale sera inaugurée par le roi Baudouin le 4 octobre 1952, en même temps que la Jonction Nord-Midi. Il faudra attendre 1954 pour que la gare soit pourvue d'un souterrain débouchant rue du Marché aux Herbes, l'actuelle galerie Horta, fermée au début des années '90, et 1965-1969, pour que la gare soit reliée à la station de métro.

## De Halte à Gare

Petite anecdote, lors du projet de la Jonction, les gares situées entre celles du Nord et du Midi seront qualifiées de « haltes ». En effet, elles constituent des étapes de la jonction plutôt que des gares monumentales avec une imposante façade. Elles sont alors considérées comme des simples arrêts ... On parlera de Gare Centrale et non plus de Halte dès l'inauguration de la Jonction Nord-Midi.

## L'architecture selon Horta

Dès le début du projet, Horta a choisi d'abandonner l'Art Nouveau pour une architecture sobre et fonctionnelle. Elle s'inscrit dans le contexte des architectures officielles internationales, typiques de la fin des années 1930. Ce sera sa dernière réalisation.

La conception de la Halte Centrale comportait de nombreuses difficultés dues aux impératifs définis par la construction d'un bâtiment de forme triangulaire (cerné par les rues de la Putterie, le Cantersteen et le boulevard de l'Impératrice) au-dessus d'une gare souterraine en courbe.

Le problème se compliquait encore du fait des niveaux : une rue se situant à un niveau supérieur et les deux autres en déclivité vers un carrefour.

## Affectation du bâtiment

L'affectation du bâtiment à construire se divisait en deux parties : La SNCB devait occuper environ un tiers du bâtiment avec le rez-de-chaussée et l'entresol inférieur situé entre le niveau des rues environnantes et les pertuis du tunnel où se trouvent les voies et les quais.

Le reste de l'immeuble abritait des organismes divers tels que : un bureau postal et télégraphique, le Commissariat Général au Tourisme, les offices commercial et colonial, la Maison de la Presse, des bureaux de diverses compagnies de chemins de fer, de navigation et d'aviation.

## La Halte proprement dite

La Halte Centrale comporte **trois niveaux essentiels** :

Au **niveau inférieur** se trouvent les voies et trois doubles quais accessibles chacun par un escalier, deux escalators et un ascenseur.



La Halte Centrale. — Coupe longitudinale.

Extrait de l'article « La Halte Centrale » par Maxime Brunfaut. Paru dans la revue *Trains*, p. 14 (Réf. K17786)

Au **niveau intermédiaire** ou entresol, on trouve une salle d'attente, le salon royal, des sanitaires, des services divers, des commerces et des espaces de circulation entre les divers accès.

Le **rez-de-chaussée** abrite la salle des guichets, la consigne, le buffet, la poste et, au nord, un accès vers un passage voûté reliant la Putterie et le Cantersteen. Il comporte également les accès à la gare. Les voyageurs au départ pénètrent par l'entrée principale située sur le Carrefour de l'Europe ou par la rue Cantersteen.



Escalier vers les quais (Réf. D3345-01)

La façade de l'entrée principale est concave et offre un passage largement ouvert entre quatre colonnes supportant un auvent qui porte l'inscription «BRUXELLES CENTRAL» et «BRUSSEL CENTRAAL» de part et d'autre de la plaque inaugurale.



Façade principale (Réf. L2705-56)

L'accès vers l'entresol se fait via un escalier monumental, d'une largeur de 9 mètres, au départ de la salle des guichets.

La Halte Centrale était également appelée à devenir une réelle station du métro, permettant une liaison entre la gare et le métro bruxellois.

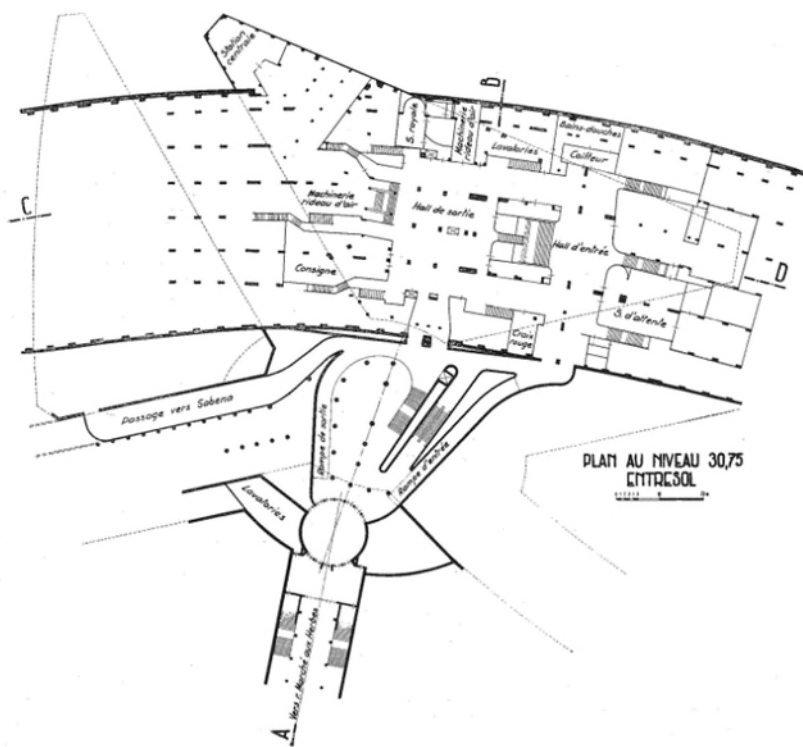


Le grand escalier vers la salle des guichets (Réf. D1862-21)

## La circulation des voyageurs dans la Halte

Une attention toute particulière est attribuée à la circulation des voyageurs. La distinction est faite entre les voyageurs entrant dans la halte et ceux qui en sortent.

Les voyageurs au départ accèdent au hall de départ soit de plain-pied par le carrefour elliptique, soit en descendant le grand escalier qui part de la salle des guichets.



18

La circulation des voyageurs dans l'entresol Extrait de K703230

Les voyageurs qui débarquent à la Halte Centrale disposent sur chaque quai d'un escalier fixe, de deux escalators ainsi qu'un ascenseur. A l'entresol, le voyageur quitte la halte via l'escalier fixe de sortie, flanqué de part et d'autre d'un escalator et arrive ainsi dans le hall de sortie situé dans le côté sud de la Halte, sur une rue privée reliant les rues Cantersteen et Putterie et où les voyageurs trouvaient les taxis nécessaires. Une autre sortie est réalisée via le carrefour elliptique vers la rue du Marché-aux-Herbes.

## Spécificités techniques

La halte Centrale proposera une grande innovation pour l'époque. Les battants des portes d'entrée et de sortie sont totalement supprimés et remplacés par un rideau d'air en circuit ! Les voyageurs traverseront ce « rideau » sans s'en rendre compte. De plus, ce système empêche tout courant d'air dans le bâtiment !

Tout le tunnel est équipé d'une ventilation forcée, tandis que les locaux de l'entresol inférieur de la Halte (sous le niveau rue) sont climatisés et ventilés. Le problème de l'éclairage artificiel sera également de première importance. En effet, la gare est souterraine et le voyageur qui entre ou sort de la gare passe de la lumière naturelle extérieure à celle des niveaux inférieurs, éclairés artificiellement.

Brunfaut estimait qu'il était indispensable que la transition soit graduée, et que l'éclairage des escaliers, dégagements, et des 300 mètres de quais assure une sécurité absolue par une lumière diffuse se rapprochant de celle du jour.

## Les façades

Aux **étages**, neuf hautes verrières symbolisent les provinces belges (elles n'étaient que neuf à l'époque).

Les façades sont parementées de pierre de Gobertange (pierre blanche calcaire, extraite près de Jodoigne) et de pierre de Reffroy (extraite en France), sur un soubassement et sous couronnement en Petit Granit, la célèbre Pierre Bleue de Belgique, extraite près de Soignies.



Entrée principale de la gare (Réf. Z07216)

## Eléments intérieurs

À l'intérieur de la gare, des dalles de verre inondent la salle des guichets de lumière naturelle zénithale.

Le revêtement des murs est fait en travertin, le tout souligné par des plinthes en marbre bleu belge.

Le sol est dallé de pierres de Larrys (ou pierre de Mirabeau), ponctuées de motifs en laiton incrusté dans la pierre (voir plus loin).

Les guichets et leurs abords, ainsi que les grands escaliers qui descendent vers les niveaux inférieurs, sont en gneiss du Tessin. Au niveau de l'entresol, l'encadrement de porte du Salon royal est recouvert de granite du Labrador, comme à l'extérieur, sur le Cantersteen.

## Classement

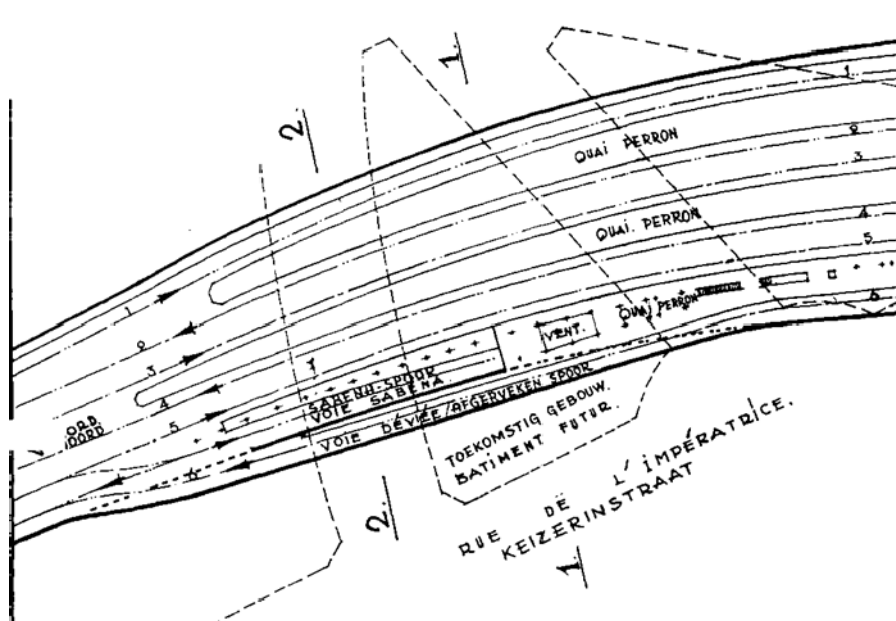
Un arrêté du gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale a, en date du 16/03/1995, inscrit sur la liste de sauvegarde comme monument certaines parties de la Gare Centrale.

Cela comprend l'ensemble des façades extérieures de l'îlot, les toitures, la structure intérieure d'origine, la salle des guichets et l'escalier menant de la salle des guichets au premier niveau en sous-sol.

Voici ce qu'en dit l'arrêté : « La Gare centrale mérite de figurer sur la liste de sauvegarde pour son intérêt historique, artistique et esthétique. Ce bâtiment est un intéressant témoin du style officiel international des 50 dernières années. Il présente les caractéristiques de l'architecture fonctionnaliste mais aussi des réminiscences Arts-Déco. De plus, la gare est la dernière réalisation marquante de Victor Horta, dont l'œuvre abondante traduit une évolution de l'Art Nouveau vers le modernisme; ainsi le Palais des Beaux-Arts, édifié dans les années 1925 et situé dans les environs immédiats. Plusieurs artistes ont collaboré à la décoration de la Gare centrale, parmi lesquels Charles Leplae et D. Ledel. »

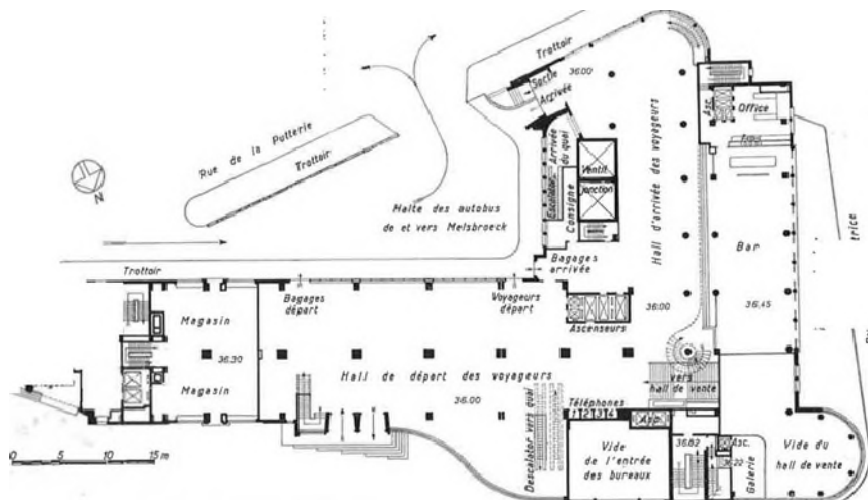
La Commission Royale des Monuments et Sites de la Région de Bruxelles-Capitale va suivre également de près le processus de transformation de l'édifice.

## L'Air Terminus



Vue de l'implantation du quai SABENA. Extrait de K19026

A la fin de la guerre, en 1945, les travaux de la Jonction reprennent. A cette époque, le transport aérien a pris un réel essor et la SABENA envisage alors de construire au centre-ville un immense building qui concentrerait tous ses services, y compris une aérogare et un héliport pour hélicoptères. Les dirigeants de la SABENA et ceux de la SNCB ont l'idée de créer une liaison ferroviaire entre Bruxelles et Melsbroek, où se situait à l'époque l'aéroport. Ils vont également confier ce projet à Maxime Brunfaut.



Aménagement de l'Air Terminus pour les voyageurs. Extrait de K713835

Il était impossible de sacrifier une des six voies existantes. Aussi fallut-il élargir le tunnel afin de loger une septième voie sous l'immeuble de la SABENA et en liaison verticale avec lui. On établit ce que les ingénieurs du rail appellent « une bretelle », septième voie qui, à partir de la Gare du Nord, emprunte la ligne Bruxelles-Louvain pour bifurquer vers l'aéroport à partir de Zaventem. Cette voie supplémentaire sera placée entre les voies 5 et 6, sur une longueur de 150 mètres, avec quai adjacent d'une soixantaine de mètres.

Du bâtiment Sabena, des ascenseurs permettent de descendre de l'aérogare au quai souterrain les bagages, les malades, les infirmes. Les voyageurs partant de Bruxelles emprunteront des tapis roulants.



Bâtiment de la Sabena à la Gare Centrale (Réf : Z07238E)

Elle permettait également à tout voyageur en provenance de la province, de profiter d'une relation directe entre l'Air Terminus et les lignes du réseau des chemins de fer.

Erigé au-dessus du tunnel de la Jonction, l'immeuble devait être en communication directe avec les voies ferrées qui passaient sous ses fondations et devait disposer d'un quai auquel aboutirait un train diesel d'abord, électrique ensuite, reliant l'aéroport à la Halte Centrale.

Mais le tunnel de la jonction ne permettait pas l'aménagement d'une ligne et d'un quai en cul-de-sac pour le stationnement de trains à destination de Melsbroek. Il était

La partie inférieure du building est réservée au public. Elle constitue la gare aérienne proprement dite, comprenant les guichets de réservation, d'enregistrement, les bureaux de change, les salles d'attente, toilette, bar, restaurant, bureau de poste, infirmerie, coiffeur, bureau de tabac, etc... Les étages supérieurs grouperont non seulement les services de la SABENA, actuellement éparpillés dans Bruxelles, mais aussi les bureaux des compagnies étrangères.

Cette réalisation met le cœur de la ville à 16 minutes de son aéroport. Elle permettait également à tout



En 1998, lorsque le plan IC-IR a été introduit, cette liaison a été supprimée au profit de liaisons directes entre l'aéroport et diverses villes belges qui traversaient la Jonction, y compris Bruxelles-Midi. Ce raccordement en impasse a finalement été démonté et ses accès murés.

Lors de la faillite de la SABENA, l'Air Terminus a été réaffecté. Depuis 2005, il accueille un bar à bières en son rez-de-chaussée.

## Bruxelles-Central insolite

Sous la gare restent encore quelques vestiges du Bruxelles de jadis : on y trouve un morceau de rue du Moyen-Age avec ses vieux pavés et un morceau de façade mais aussi une rampe de béton (accès pompiers) qui s'enfonce en pente légère dans le sol et qui mène à ... la nappe phréatique. Certainement dans l'optique de construire un parking souterrain.

## L'art pour tous

La Gare Centrale est ornée de nombreuses œuvres d'arts. On en retrouve aussi bien sur les façades extérieures qu'à l'intérieur.

Sur la façade extérieure, de part et d'autre de l'entrée principale située à l'angle du Carrefour de l'Europe et de la Putterie, on découvre deux reliefs de Charles Leplae datant de 1954. Ils représentent les anciens quartiers de la Putterie, démolis lors des travaux de la Jonction.

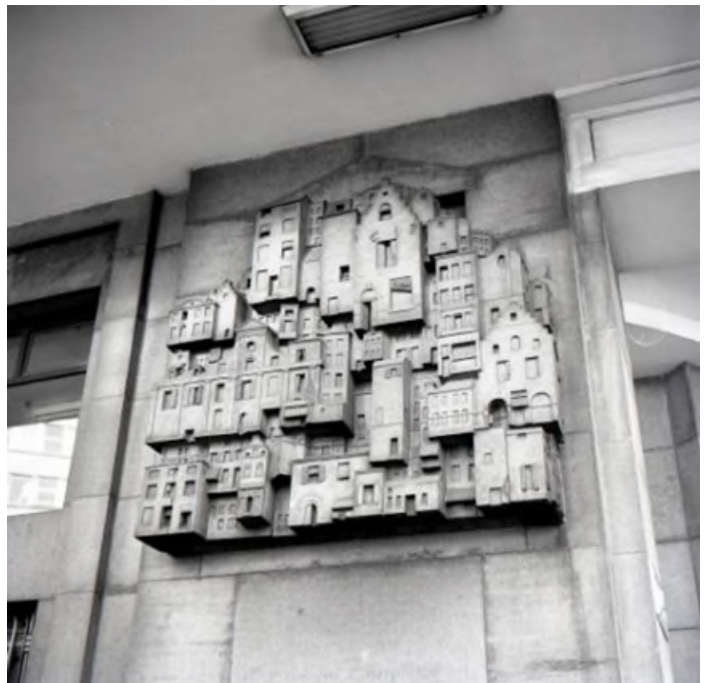
Deux plaques commémoratives en l'honneur de Victor Horta et Maxime Brunfaut ont été réalisées par Dof Ledel et se trouvent à l'une des entrées de la gare.

Près de l'accès du côté Cantersteen, on trouve un autre relief, signé par Elisabeth Barmarin (Le jeu de quilles)

A l'intérieur, dans la salle des guichets, se trouvent plusieurs œuvres.

Une plaque commémorative offerte par l'Office National pour la Jonction Nord-Midi est dédiée à la mémoire de messieurs Eudore Franchimont (1880-1947), Victor. Waucquez (1874-1952) et Marcel Castiau (1877-1950). Elle est l'œuvre de Adolphe Wansart.

La plaque est installée dans la salle des guichets, à gauche de l'entrée principale du bâtiment.



Bas-relief à l'entrée de la gare avant sa restauration (Réf. Z10054B)

Une figure féminine à demi-étendue, tient dans sa main une représentation de Saint Michel en armure terrassant le démon. Elle est surmontée des profils en médaillon des trois administrateurs.



Plaque aux promoteurs de la Jonction Nord-Midi - Bruxelles (BE-monumen)



Commémoration des cheminots résistants à Bruxelles-Central (Réf. D4061-20)

Toujours dans la salle des guichets, au-dessus de l'escalier principal d'accès aux quais se dresse le monument dénommé la Libération dédié aux cheminots morts pendant les guerres mondiales. Il est composé d'une sculpture en ronde-bosse, le "Machiniste", tenant un fusil d'une main et de l'autre une clé anglaise, et de deux reliefs, relatant des épisodes des deux conflits. L'oeuvre est de Fernand Debonnaires.



Fresque de l'archange Saint-Michel (Réf. D3500-11)

Au-dessus de l'entrée côté carrefour de l'Europe, une gigantesque fresque évoque l'archange saint Michel et quelques villes belges. Elle a été réalisée par Joseph Hayez.



Dalles incrustées (Réf. D3500-15, D3500-16, D3500-14)

Enfin, dans le dallage en pierres de Mirabeau sont incrustés en laiton les emblèmes des villes de Bruxelles, Liège et Anvers.

## Le salon royal



Entrée du Salon royal à l'entresol de la gare. Copyright Candice Athenais (Réf. A0246-02)

Avant 1914, époque où fut décidée l'implantation de la gare, les visites de chefs d'État ne se faisaient pas encore en avion. Afin d'accueillir les hôtes de marque, et de servir de salle d'attente à la famille royale, un "Salon Royal" discret, destiné à accueillir les délégations étrangères est prévu par les architectes. Ce salon, situé à l'entresol, sera inauguré le 4 octobre 1952 par le roi Baudouin, en même temps que la gare.

Le salon est accessible via l'intérieur ou via le Cantersteen.



Entrée du Salon royal (Réf. Z07214C)

A l'entresol, une double porte d'entrée, surmontée d'un écusson aux armes de Belgique, s'ouvre sur un couloir aux revêtements de marbre blanc, qui relie l'entresol au salon d'honneur. Celui-ci est meublé d'un mobilier de bois précieux, marqué d'un monogramme royal. Des tapis, quelques tableaux de peintres connus et la lumière, décoraient le lieu. Sur les murs, des appliques murales estampillées du lion belge diffusent une lumière jaune. Quelques fauteuils de cuir blanc recouverts de cuir estampillé par le maroquinier Delvaux sont disposés autour d'une imposante table. Un grand canapé blanc est posé contre le mur. Attenant à ce petit salon, une petite salle d'eau dont les murs sont couverts de mosaïques et les éviers garnis de robinets dorés.

Dans l'ouverture d'une porte, un escalier d'une dizaine de marches et un ascenseur doré à la feuille relie le salon vers le Cantersteen.

Lors de l'Expo 58, c'est dans ce salon qu'ont été reçues les délégations étrangères. Le salon a accueilli entre autre, outre le Roi et des membres de la famille royale de Belgique, des souverains et des chefs d'Etats étrangers, dont l'empereur d'Ethiopie, Hailé Sélassié, le shah d'Iran, la Grande-Duchesse Charlotte et le prince de Luxembourg, etc.

Il n'est à ce jour plus utilisé par la famille royale.

## Transformations

De 2000 à 2009, d'importants travaux de restauration ont été entamés afin donner un coup de jeune à la gare.

Parmi les travaux, on peut mentionner le ravalement des façades, la restauration et le réaménagement de la grande salle des guichets proposant des guichets, modernisés et la création d'un *Travel Centre* pour la vente de voyages internationaux, les informations SNCB ainsi qu'un guichet "contentieux".

A l'entresol, un nouveau couloir central, en prolongement de l'escalier monumental donnant accès à la salle des guichets a été réalisé, offrant l'espace pour de nouveaux commerces et une salle d'attente.

Ce couloir central est doté d'une coupole en verre de 12 m laissant entrer la lumière naturelle dans l'espace.



Coupole du nouveau couloir central (Réf. D3326-01)

Un nouvel accès à la gare, reliant l'accès Madeleine, est réalisé à la hauteur du « Mont des Arts ».

D'autre part, les quais ont également été modernisés.

Toutes ces restaurations devaient évidemment tenir compte des contraintes inhérentes au classement de la gare de 1995.



Nouvel accès au Mont-deArts (Réf. L3588-35)

Catherine Walravens  
Septembre 2022

## Bibliographie succincte

- Articles :** Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale inscrivant sur la liste de sauvegarde comme monument certaines parties de la Gare Centrale sise Cantersteen/Boulevard de l'Impératrice à Bruxelles. Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering inschrijvende op de bewaarlijst als monument van sommige delen van het Centraal Station gelegen Kantersteen/Keizerinlaan te Brussel. *Moniteur belge / Belgisch Staatsblad*, 16-03-1995, p. 7, K35416
- Brussel-Centraal: nog maar eens verhuizen! *Connect NL*, n° 10, (01,02-2006, p.12-13, K711025
- Bruxelles-Central: ça va encore déménager! *Connect FR*, n° 10, 01-02-2006, p.12-13, K711026
- Bruxelles- Première gare aéro-ferroviaire. Un exemple à méditer. *Rail et Route*, n° 91, 01-09-1953, p.25-27, K700298
- BRUNFAUT, M. Le nouvel immeuble "Air Terminus" aérogare et bâtiments administratifs de la Sabena, à Bruxelles. *Technique des Travaux (La)*, n° 5-6, 05-06-1954, p.139-152, K713835
- CLAEYS G. De spoorweg in dienst van de luchtvaart. Brussel (Centraalstation) verbonden met de Nationale Luchthaven van Melsbroek. *Treinen*, Vol. 2, n° 10, 01-10-1952, p.14-18, K19025
- CLAEYS, G. Le rail au service de l'aviation. La liaison Bruxelles (Gare centrale) - Aéroport national de Melsbroeck. *Trains (Fr)*, n° 10, 01-10-1952, p.14-18, K19026
- LEBBE, F. Men bouwt aan een nieuwe uitgang en een bijkomende ingang in de Centrale Halte. *Treinen*, 01-06-1951, p. 49-63, K18771
- MARTINY V.-G. La halte centrale. Baron Victor Horta et Maxime Brunfaut, architectes S.C.A.B. *Rythme*, n° 14, 1953, p.16-22, K703230
- PETIT, M. Het koninklijk salon van het station Brussel-Centraal. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, n° 52, 01-12-1960, K540582
- PETIT, M. Le salon Royal de Bruxelles Central. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, n° 52, 01-12-1960, p.8, K21499
- VAN USSEL M. Brussel-Centraal weldra in het nieuw. *Spoorweg Journaal*, n° 126, 03-04 2002, p.56-57, K35348
- VAN USSEL M. Bruxelles-Central bientôt rénovée. *Journal du Chemin de Fer*, n° 126, 03-04 2002, p.56-57, K35347
- WEBER M.R. Réalisation d'une jonction ferroviaire au centre de Bruxelles. Aperçu des aménagements et perspectives d'exploitation. *Bulletin de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de fer*, 01-05-1949, p.453-512, K18791

**Livres :** *Het station Brussel-Centraal en zijn steensoorten.* Brussel : B-Holding, 2010, 24 p. ill. A440347

*La gare Centrale de Bruxelles et ses matériaux pierreux.* Bruxelles : B-Holding, 2010, 24 p. ill. A439907

BRUNFAUT F. *Victor Waucquez, Marcel Castiau, Eudore Franchimont. Discours de Fernand Brunfaut,* 1955, 20 p., B700379

KELLER P. *Bruxelles embelli et assaini. La Senne-boulevard. Raccordement direct des stations de l'Etat par un chemin de fer souterrain à travers Bruxelles, avec débarcadère central. Projet présenté par P. Keller et Cie.* Bruxelles :, 1864, 32 p., B10196

QUITTELIER P. *Réorganisation générale du bâtiment de gare de Bruxelles-Central.* Bruxelles, 1992, 64 p. ill. E0088

***Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :***

***Catalogue Bibliothèque : gare de Bruxelles-Central***

***Collection musée : gare de Bruxelles-Central***