

En 1680, Louis XIV offre le château de Maintenon à sa maîtresse. Elle emprunte alors pour s'y rendre la route royale qui passe par Epernon, ce qui va entraîner un développement des auberges de la ville, plutôt implantées dans les faubourgs.

A la même période des grands travaux sont lancés pour le château de Versailles.

Afin d'alimenter les fontaines des jardins, les eaux de l'Eure doivent être détournées. La construction d'un aqueduc à Maintenon fait partie du dispositif et les carrières d'Epernon sont sollicitées pour édifier l'ouvrage. Dans un premier temps les pierres sont acheminées par la route, puis pour plus d'efficacité par voie d'eau. La Drouette, affluent de l'Eure est alors canalisé entre Epernon et Maintenon. Les travaux se feront sous la direction de Louvois et de Vauban

Les travaux, très ambitieux sont abandonnés en 1687.

En 1790, la municipalité obtient du dernier seigneur d'Epernon l'autorisation d'abattre ce qui reste des ruines du donjon et d'utiliser les pierres pour consolider la sente qui serpentait à flanc de coteau au milieu des vignes (actuel chemin des vignes)

Au début du 19^{ème} siècle, le bourg perd son enceinte et ses portes. L'état de la ville est assez proche de celui des 2 siècles précédents.

En 1827, les faubourgs de la Madeleine et de Saint Thomas sont annexés à Epernon (ils étaient jusqu'alors indépendants). En 1853, Epernon reçoit de la ville de Hanches les hameaux de Savonnière et de Grand Pont. La taille conséquente de ces faubourgs est liée à l'activité artisanale, celle des tanneurs et carriers, qui s'y est développée.

Les diverses églises paroissiales attachées à ces lieux disparaissent au profit de Saint -Pierre qui était la plus importante

L'arrivée du chemin de fer en 1849 marque un tournant décisif dans le développement d'Epernon dont l'industrie va s'ouvrir sur le reste de la France.

Si Epernon fut de tous temps un très grand centre carrier qui permit à la cité de prospérer et de se développer « l'âge d'or » de ce passé industriel se situe véritablement au 19^{ème} siècle et au début du 20^{ème} siècle.

C'est à cette époque que se développe également à Epernon une industrie de la mode.

Avec l'arrivée des trains, les terrains de Savonnière et des Prairies seront le lieu de construction éclectique d'une bourgeoisie parisienne (famille Plassard du Bon Marché)

Les pavés et pierres d'Epernon furent alors utilisés en tous lieux et particulièrement à Paris avec les grands travaux Haussmanniens

Au début du 19^{ème} siècle, on distingue dans la ville et les faubourgs deux types de parcelles : des parcelles étroites et des parcelles plus larges héritées des époques antérieures. Dans les 2 cas, le bâti y est dense, implanté à l'alignement sur rue entre mitoyen

Le parcellaire du centre est d'origine médiéval. L'espacement entre mitoyen est dicté par la portée d'une poutre en bois (variation entre 4.50 et 6 m). Ces maisons représentent généralement deux corps de bâti, l'un à l'alignement sur la voie, l'autre au fond de cour, éventuellement reliées l'un à l'autre par une galerie sur courette sur laquelle s'articule parfois un escalier. Elles s'organisent sur 1 ou 2 niveaux. Le rez de chaussée est réservée à l'activité commerciale.

Les maisons de ville constituent un bâti fragile dont les façades ont fait l'objet de nombreuses « mises au goût du jour » au cours des siècles ;

Selon l'implantation de divers corps de bâtiments et leur composition, se dégagent une ou des cours qui peuvent être ouvertes sur la rue ou disposées sur l'arrière. On y accède alors par une porte cochère.

Les plans d'alignement des rues datent du deuxième tiers du 19^{ème} siècle. Epernon étant traversée par la route nationale 10 (route d'Espagne) bénéficie d'un plan dit de traverse en 1845 visant à supprimer les rétrécissements occasionnés par le bâti. A cette occasion, apparaît des fronts d'une grande homogénéité. Une deuxième campagne de mise à l'alignement de cette voie fait suite à l'arrivée du chemin de fer et au percement de la rue Neuve dans le but d'articuler au mieux les 2 artères de la ville. Ces plans seront à l'origine d'un certain nombre de modifications du bâti (reconstruction, refaçadage,...) le long des voies concernées. Deux voies sont également créées pour desservir les communes voisines (route de Gallardon et route de Nogent le roi). Le moulin de crochet sera directement impacté par le tracé des voies, qui coupe la Guéville. Bien que son cours soit modifié, elle ne permettra plus d'alimenter convenablement l'eau en moulin

La ville se densifie dans les faubourgs et autour de la gare. A la fin du 19^{ème} siècle, apparaissent les villas et les maisons de maître qui se développent à proximité de la gare, la rue Neuve et le faubourg Saint Thomas. Si les maisons de maître sont généralement des constructions de grande taille, implantées au centre de vastes terrains, les pavillons sont de taille plus modeste. Du fait de la surface limitée des terrains, ces constructions s'implantent généralement en adossement sur un des mitoyens.

Epernon, située sur la ligne ferroviaire Paris Brest sera la cible des bombardements alliés en 1944. Aucun quartier de la ville ne sera épargné, un certain nombre de maisons seront reconstruites à la fin de la guerre dans un style caractéristique de cette époque.

Les années 50 voient aussi la création de la zone industrielle au sud de la voie ferrée ; cela constituer avec l'expansion du tissu urbanisé la principale modification profonde du territoire.

Les constructions réalisées depuis les années 60, jusqu'à nos jours sont en grande partie des maisons individuelles mais également des immeubles collectifs ou semi collectifs implantés dans des lotissements ou établis sur des terrains restés libres aux franges de l'urbanisation existante.

Epernon, une ville en balcon :

- Le belvédère du château, emplacement de l'ancien donjon ; au premier plan église Saint –Pierre, Au deuxième les prairies et boisements de la Drouette. Au dernier plan les coteaux cultivés d'Houdreville
- Le chemin des vignes et la sente du cormier : ces deux tracés pourraient correspondre au pied des premières fortifications qui accompagnaient le donjon.
- Le cimetière et la terrasse des Pressoirs
- Le belvédère des carrières ((côté Droue au-dessus de la gare)
- Au pied de la ville, depuis les prairies
- Au pied de la ville, depuis Vinerville

- Les escaliers : une expression de la pente dans l'espace public. Conséquence directe de l'implantation de la ville à flanc de coteau sont nombreux et présents sous diverses formes : marches de seuil, pas d'âne (en grès), escaliersdonnent du caractère à la ville.