

## Par les places et par les rues

Durant l'époque médiévale, la trame des rues d'orientation nord-sud / est-ouest largement héritée de l'Antiquité évolue peu. Les seules modifications notables sont liées à l'aménagement des murailles défensives aux III<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles. Dès la fin du XV<sup>e</sup> siècle, un souci d'amélioration du cadre de vie des habitants apparaît avec le lancement d'importants travaux de réfection de la voirie. Mais il faut attendre la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle pour que s'impose la nécessité d'harmoniser et de planifier les actions entreprises en matière d'urbanisme. Le conseil des échevins décide ainsi du numérotage des maisons (1780), puis du marquage des noms de rues (1786) ; en 1804, on place des réverbères dans les rues et carrefours et deux ans plus tard le conseil municipal décide qu' « il y aurait lieu [...] de faire faire un plan général de la ville ».

Malgré les nombreux travaux d'urbanisme réalisés tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, les rues du centre-ville conservent leur étroitesse et leur tracé sinueux jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. C'est le plan de reconstruction qui procède à l'élargissement et au redressement des artères principales.



Rue de l'Horloge, fin du XVIII<sup>e</sup> siècle



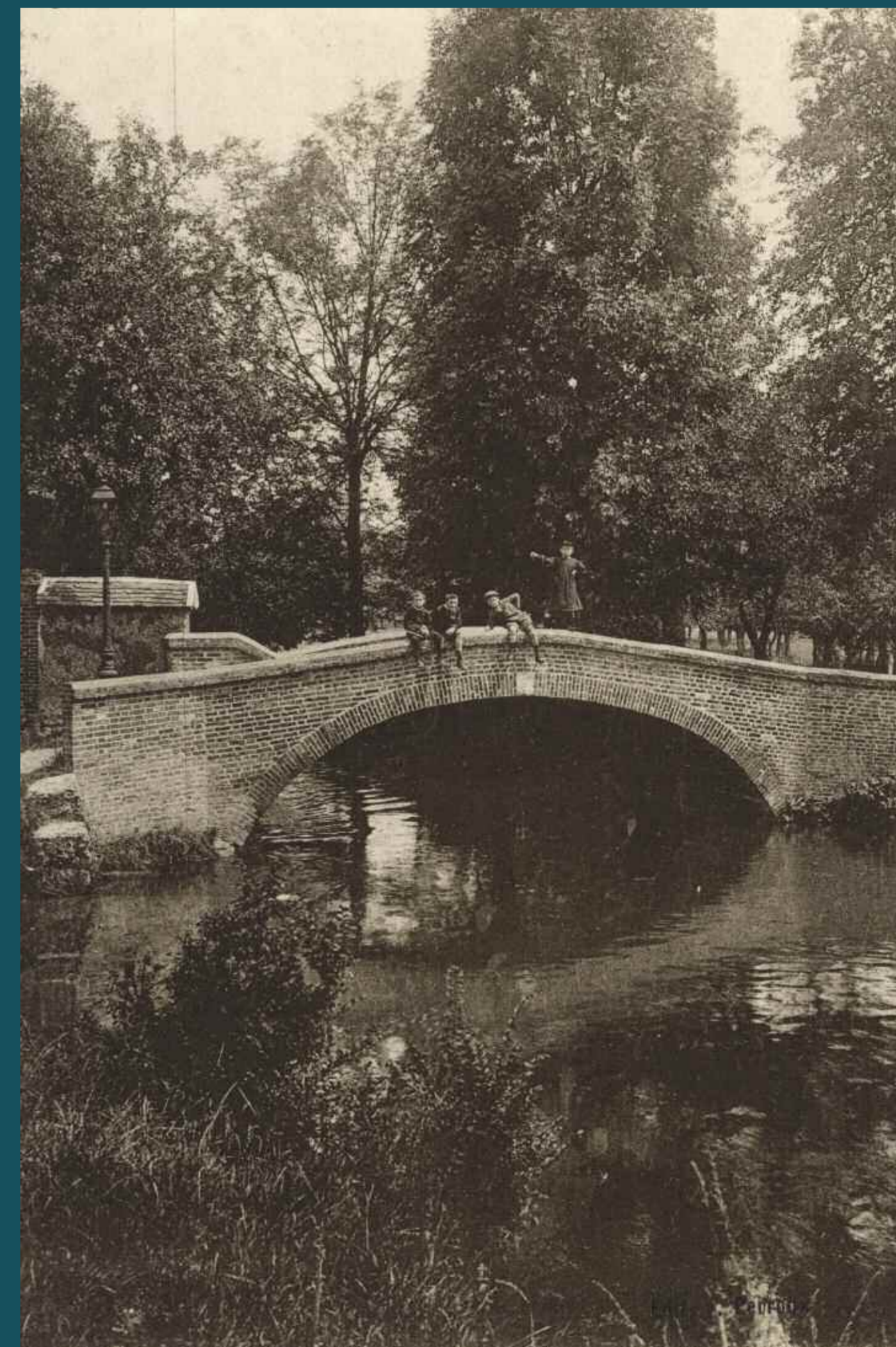
## Les ponts

D'une importance essentielle pour la circulation au cœur d'une ville bâtie entre les bras de l'Iton, les ponts jalonnent très tôt le cours de la rivière. Le bois utilisé à l'origine pour la construction est progressivement remplacé au Moyen Âge par la pierre pour les ouvrages les plus importants.

Les portes de l'enceinte médiévale possèdent toutes des ponts-levis et des « planchettes », petites passerelles permettant de franchir la rivière en évitant de manœuvrer les lourds ponts-levis. Le rôle défensif de la muraille s'amenuisant au cours de la période moderne, les ponts-levis sont immobilisés et remplis de pavés et de terre. Il faut attendre le XIX<sup>e</sup> siècle pour qu'apparaissent les ponts en béton armé et les ponts métalliques.

Les nombreuses passerelles privées qui permettent d'accéder aux résidences riveraines de l'Iton restent longtemps en bois. Certains propriétaires en construisent cependant en maçonnerie afin d'autoriser le passage de véhicules.

L'Iton et la Tour de l'Horloge, milieu XIX<sup>e</sup> siècle  
Le pont d'Harrouard, vers 1900





## Routes et boulevards

Idéalement placée au carrefour d'axes commerciaux tant routiers que fluviaux, *Mediolanum* affirme dès l'Antiquité sa vocation de ville de circulation et d'échanges. La cité gallo-romaine est desservie par des voies venant de Rouen (au nord-est), Paris (à l'est), Chartres (au sud), Condé-sur-Iton (au sud-ouest) et Brionne (à l'ouest). L'Iton qui reste navigable jusqu'au XII<sup>e</sup> siècle permet en outre de rejoindre l'Eure puis la Seine.

Conscients de l'importance des voies de communication pour le rayonnement d'Évreux, les édiles accordent, à l'époque moderne, une attention croissante au développement du réseau routier. Le XVIII<sup>e</sup> siècle est une période charnière avec le réaménagement des routes en direction de Paris, Rouen et Caen. En 1786, un projet de « périphérique » avant la lettre, reliant le Pont-du-Bois-Jollet au faubourg Saint-Léger en passant par l'extérieur de la ville derrière le couvent des Capucins, est même proposé par la municipalité, mais doit être abandonné faute de crédits.

Course cycliste Avenue Foch, vers 1908





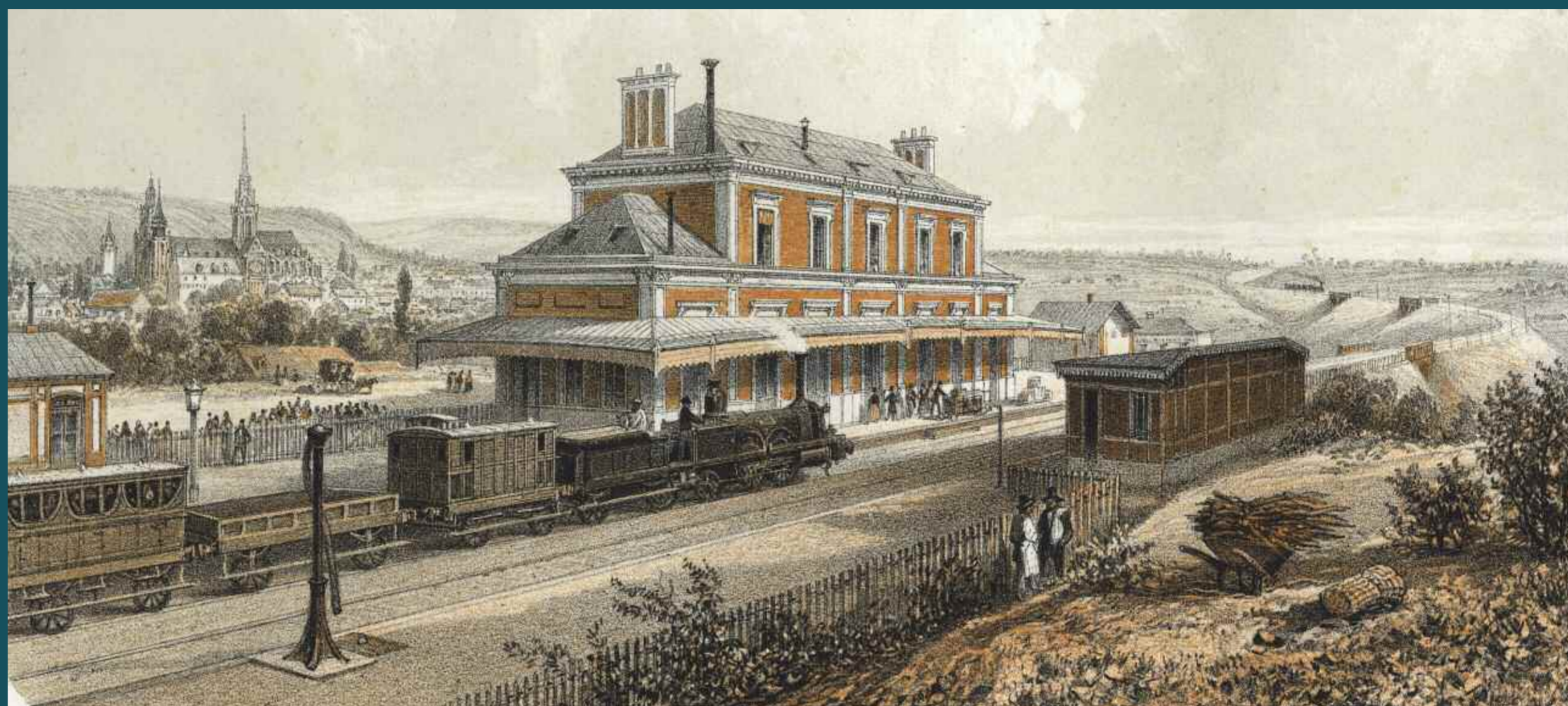
[10/21] ville en mouvement

## Le chemin de fer

En 1845, la ville de Cherbourg soumet un projet de ligne la reliant à Paris. L'année suivante, une étude commandée par la municipalité d'Évreux démontre la nécessité d'implanter à Évreux un embranchement ferroviaire sur cette ligne. Les travaux débutent 9 ans plus tard. La gare mise en service en juillet 1855 est construite au niveau de l'actuelle rue Portevin sur une voie qui arrive à l'origine du Coudray et traverse les routes de Paris (Winston-Churchill) et de la Madeleine (Jean-Moulin).

Face à l'expansion du trafic, cette première gare s'avère rapidement trop petite. Un projet, approuvé par le Ministère en 1881, propose de la déplacer 35 mètres en contrebas et de détourner le parcours de la voie sur plus de 7 kilomètres. Pour éviter le plateau, il nécessite la construction des deux tunnels encore existants (Nétreville et la Justice).

La mise en service de ce nouveau tracé a lieu le 21 décembre 1887. Bientôt raccordée aux lignes Évreux-Louviers, Évreux-Honfleur, Évreux-Dreux et Évreux-Verneuil (1888-1896), la gare d'« Évreux-Embranchement » est née.



Image(s) d'Évreux

L'ancienne gare d'Évreux, vers 1860

Gare d'Évreux-Embranchement, vers 1900

