

de passementerie pour les femmes, occupent les temps morts des basses saisons.

Le réseau de la circulation d'aujourd'hui emprunte pour une large part celui que nous ont légué nos ancêtres paysans du Moyen Age et de l'Ancien Régime. Il relie d'abord Domont à ses hameaux d'alors : Pontcelles à l'est, les Vinciennes au sud, le Fossé d'Allu à l'ouest, Manine, du nom d'une ancienne seigneurie, au nord, les Marais au nord-est. Bien qu'à l'écart des grandes voies de passage anciennes, Domont est relié à Montmorency, Eaubonne, Ezanville, Saint-Brice. Le chemin des coteaux, de Chauvry et Bouffémont à Piscop et Groslay, joue alors un plus grand rôle qu'aujourd'hui. Mais le village est davantage tourné vers Ecoeuven et Paris que vers

Enghien. La construction et l'entretien des chemins relèvent des corvées, assurées par chacun, ou échangées contre une contribution financière, tant sous l'Ancien Régime qu'au XIX^e siècle.

Le développement de la capitale crée une demande de matériaux de construction : outre les carrières, s'implantent, à partir de 1865, les briqueteries qui utilisent une argile ferrugineuse d'excellente qualité. Après l'usine Marchand, fondée en 1865 aux Vinciennes, d'autres briqueteries s'ouvrent vers la route de Calais, autour de la voie ferrée et de la gare de Domont mise en service en 1877. Mais, là, commence une autre histoire – celle du village qui se transforme en ville – que nous vous invitons à découvrir en vous y promenant.

