



Modifiez avec fierté et gagnez ! Participez à Wiki Loves Pride 2026



# Lutte de Sanrizuka

8 langues

[Article](#) [Discussion](#)

[Lire](#) [Modifier](#) [Modifier le code](#) [Voir l'historique](#)

35° 45′ 55″ N, 140° 23′ 08″ E

La **lutte de Sanrizuka** (三里塚闘争, *Sanrizuka tōsō*<sup>?</sup>) fait référence à un conflit civil impliquant le gouvernement japonais et la communauté agricole de Sanrizuka, comprenant une opposition organisée d'agriculteurs, de résidents locaux et de groupes de gauche à la construction de l'**aéroport international de Narita** (alors **Nouvel aéroport international de Tokyo**). La lutte est née de la décision du gouvernement de construire l'aéroport de Sanrizuka sans la participation ou le consentement de la plupart des résidents de la région. Cette lutte a commencé vers les années 1960 et se poursuit encore aujourd'hui<sup>1,2,3</sup>.

## Histoire régionale [ modifier | modifier le code ]



Chevaux dans une pâture de *Goryō bokujō* en 1930

La partie nord de la **préfecture de Chiba** est connue comme terre agricole depuis au mois l'an 700 quand l'empereur ordonna la création de pâtures, notamment pour les chevaux, dans la région<sup>4</sup>. Les villages agricoles existants depuis l'**époque d'Edo** sont connus sous le nom de *koson* (古村<sup>?</sup>, litt. « vieux village »). L'autorité des magistrats impériaux ne s'y exerçait pas, ce qui aurait favorisé une culture

## Lutte de Sanrizuka



Cadre

**Type** Attaque terroriste, protestation, émeute, conflit

**Pays**  Japon

**Coordonnées** 35° 45′ 55″ N, 140° 23′ 08″ E



Wikimedia | © OpenStreetMap

[modifier](#) - [modifier le code](#) - [modifier Wikidata](#)



d'indépendance et de défiance à l'autorité politique dans ces villages. Les mouvements paysans et autres révoltes y étaient plus fréquente qu'ailleurs dans la préfecture<sup>5</sup>.

Au début du xx<sup>e</sup> siècle, la région devient zone agricole de la **famille impériale** sous le nom de *Goryō bokujō* (御料牧場?). La famille impériale venait régulièrement visiter les étables<sup>6</sup>. Les locaux avaient attachement tant économique qu'émotionnel au *Goryō bokujō*, certains disant que cela avait contribué à leur opposition à l'aéroport : « En apprenant que le Goryō bokujō allait disparaître [à cause de la construction] a rendu tout le monde complètement fou. »<sup>7</sup>.

En 1923 et 1946, une partie des terres appartenant à la famille impériales est vendue<sup>6</sup>. Ces terres attirent des personnes désavantagées appelées collectivement nouveaux pauvres (新窮民?). Ce sont surtout des travailleurs manuels, travaillant jour et nuit, vivant dans des huttes de paille sans eau ni électricité. Ceux qui ne pouvaient pas supporter ces conditions partaient, leur terres étant récupérées par ceux qui restaient<sup>7,8</sup>.

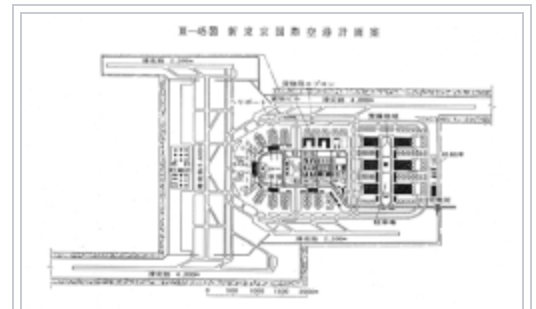
## Origines des luttes [ modifier | modifier le code ]

### Besoins de l'aviation et projet de nouvel aéroport [ modifier | modifier le code ]

Dans les années 1960, les besoins de l'aviation explosent grâce au **miracle économique japonais**. Selon les estimations, l'**Aéroport International de Tokyo** (l'aéroport d'Haneda) atteindrait ses limites en 1970<sup>8,9</sup>. Pour des raisons logistiques, il n'était pas possible d'étendre Haneda<sup>10</sup>. Le gouvernement **Ikeda** propose la construction d'un second aéroport, formalisée par une décision du cabinet le 16 novembre 1962<sup>8</sup>.

En juin 1963, le **Ministère des Transports** publie des plans pour un nouvel aéroport s'étendant sur 23 km<sup>2</sup> (2 300 ha)<sup>11</sup>. Il propose plusieurs sites d'implantation potentiels, dans les préfectures de Chiba (**Tomisato**, **Yachimata**...) ou d'**Ibaraki**. En décembre 1963, le Conseil sur l'aviation dépendant du Ministère des Transports propose la ville de Tomisato, sans faire référence à l'acquisition des terrains.

Le 18 novembre 1965, le cabinet d'**Eisaku Satō** prend la décision provisoire et informelle de construire l'aéroport à Tomisato, ce que le Secrétaire du Cabinet annonce de façon inattendue en conférence de presse. La construction de l'aéroport correspondrait à la moitié de la surface de la ville de Tomisato, détruisant de nombreux hameaux agricoles. Par ailleurs, l'aviation n'étant pas encore entrée dans les mœurs, les gens attribuaient de nombreuses nuisances aux aéroports. Des mouvements d'opposition avaient déjà émergé sur chaque site potentiels, comme l'Union anti-aéroport de Tomisato-Yachimata formée en 1963. Les agriculteurs concernés se révoltèrent contre cette décision unilatérale de la part du gouvernement et se rapprochèrent des partis d'opposition (**Parti Communiste Japonais** et **Parti Socialiste Japonais**). Les collectivités locales entrèrent également en résistance car elles n'avaient pas été informées de ces décisions. Ces manifestations d'opposition conduisirent à la suspension de la décision du Cabinet<sup>5,12</sup>.



Plan général du nouvel aéroport international de Tokyo (1964)

## Relocation à Sanrizuka [ modifier | modifier le code ]

En 1966, les mouvements d'opposition étaient toujours aussi forts. Craignant que le projet ne s'enlise, le gouvernement Satō organise en secret des négociations entre le vice-ministre des transports **Tokuji Wakasa**, le gouverneur de la préfecture de Chiba **Taketo Tomonō** et le vice-président du **Parti Libéral Démocrate Shōjirō Kawashima**<sup>5</sup>. Ils décident de déplacer le projet de 4 kilomètres vers le nord-est, sur les terrains du *Goryō bokujō*, afin de limiter les problèmes liés à l'acquisition des terrains. Du fait de la pauvreté des résidents de la région, ils pensaient pouvoir limiter les oppositions en proposant des compensations adéquates. Cependant, le Ministère des transports considère alors Sanrizuka comme une position de repli et Tomisato comme l'option préférée. Le 21 juin 1966, après que la décision de s'implanter à Sanrizuka a déjà été actée entre le gouvernement et la préfecture de Chiba, le ministre des transports **Torata Nakamura** dit en conférence de presse que « Tomisato/Yachimata est la seule option pour l'aéroport »<sup>7,12</sup>.

Le lendemain, le Premier ministre Satō annonce le choix de Sanrizuka lors d'une annonce télévisée conjointe avec le gouverneur Tomonō. Si, cette fois, la décision est prise en coordination avec la préfecture, les villageois n'ont eux toujours pas été consultés. Les habitants de Sanrizuka et **Shibayama** ont été choqués d'apprendre le projet lors de la conférence de presse et une opposition furieuse se met en place comme à Tomisato<sup>8,13</sup>. Des opposants de Tomisato rejoignirent Sanrizuka pour leur prouver que la résistance était possible<sup>7</sup>.

Le 4 juillet, le cabinet Satō, souhaitant accélérer l'ouverture de l'aéroport, pris un autre décret concernant la construction de l'aéroport. Ce décret précisait les terrains concernés par la construction, dont les terrains du *Goryō bokujō* ne représentent que 40% du total, rendant l'acquisition de terrains aux mains de petits propriétaires un problème majeur<sup>4</sup>.

Les instructions du ministère des Transports de décembre 1966 prévoyaient une construction en deux phases, la première ouvrant au public au printemps 1971, la seconde terminée fin 1973<sup>14</sup>.

## Organisation du groupe d'opposition [ modifier | modifier le code ]

### Constitution de l'Union anti-aéroport [ modifier | modifier le code ]

La décision du cabinet attira une opposition quasi unanime dans la région. En juillet ou août 1966, l'Union conjointe Sanrizuka-Shibayama contre l'aéroport (三里塚芝山連合空港反対同盟, *Sanrizuka Shibayama rengō kūkō hantai dōmei*<sup>?</sup>) était constituée<sup>15</sup>.

Le gouvernement parvient finalement à acquérir les terrains de nombreux résidents qui vendent pour des raisons sociales ou financières<sup>7</sup>. Pour acquérir le reste des terrains nécessaires, il utilisa autant la méthode forte que la méthode douce mais l'opposition restait forte<sup>15</sup>. À partir d'août 1966, l'Union s'organise pour acheter des parcelles individuelles sur le terrain prévu pour l'aéroport<sup>5,16</sup>.



Le même mois, le gouverneur Tomonō annonce sa volonté d'organiser des investigations sur site. En réponse, l'opposition mit en œuvre des manifestations, des [sit-in](#) et des pétitions, toutes sans effet. Il y eut également de nombreux appel aux membres du Parti Libéral Démocrate, qui avaient des soutiens parmi l'opposition, mais ceux-ci persistent dans leur soutien de l'aéroport<sup>4</sup>.

Tôt le 10 octobre, la compagnie de l'aéroport dépêche des engins de chantiers pour commencer à installer des pieux de fondation, escortés de 1 500 policiers anti-émeutes. Les manifestants tentèrent de bloquer l'accès en faisant un sit-in mais furent délogés par les forces de police. Trois engins de chantiers furent installés sur le site, une victoire pour le projet d'aéroport<sup>17</sup>.

## Arrivée d'autres groupes politiques [ [modifier](#) | [modifier le code](#) ]

En 1967, le mouvement étudiant commençait à se faire remarquer et l'Union espérait pouvoir profiter de l'expérience des étudiants ayant participé aux manifestations contre le [Traité de sécurité](#) avec les États-Unis, indifféremment de leurs factions politiques<sup>4,13</sup>. Soutenue par divers groupes de gauche ([Zengakuren](#), [Zenkyōtō](#)...), l'Union organise des sit-in, récupère et détruit de l'équipement de chantier, met en place des barricades, lance des pierres et harcèle le personnel du projet<sup>7,18</sup>. Ils ont généralement réussi à mobiliser une lutte armée contre le gouvernement. Cependant des dissensions se sont développées parmi les membres de l'Union quant aux relations avec ces partis de gauche ce qui conduisit à des scissions<sup>4</sup>.

## Intensification des protestations [ [modifier](#) | [modifier le code](#) ]

D'avril à juillet 1968, la compagnie de l'aéroport prend inventaire des terrains des résidents ayant cédé leurs terres. Les groupes de gauche tout autant que les fermiers opposèrent une résistance physique farouche qui conduisit à des dégâts sur les habitations et les champs<sup>7,18</sup>.

Le 18 août 1969, une cérémonie de clôture de la ferme du *Goryō bokujō* est organisée. L'Union y proteste et sa section jeunesse détruit la salle où se tenait la cérémonie. La police durcit ses actions et place leur chef Issaku Tomura sur la liste des personnes recherchées au niveau national puis l'arrête, ainsi que 13 autres manifestants, pour avoir bloqué une route et immobilisé un bulldozer<sup>8,14</sup>.

Devant l'opposition, l'acquisition paisible des terrains est vue comme impossible et la compagnie de l'aéroport fait appel à la puissance de l'État pour exproprier les récalcitrants<sup>15</sup>. En 1970, elle organise un arpentage de terres non encore en sa possession. Les opposants jetèrent des ordures, de la [chloropicrine](#) et des pierres sur les employés et combattirent avec des faucilles et des lances en bambou. Ils construisirent également des fortifications sur ces terres, certaines en sous-sol. Le 22 février 1971, le gouvernement acte la première [subrogation](#) administrative et les opposants firent face aux employés de construction et à la police anti-émeutes. Les fortins furent démolis<sup>13</sup>.



Drapeau de la section jeunesse du mouvement d'opposition

Le 16 septembre 1971, une deuxième subrogation est mise en œuvre. Trois officiers de police sont tués ce jour-là, dans ce qu'on appelle l'**Incident du carrefour de Tōhō** (**ja**). Quatre jours plus tard, la police anti-émeutes et le personnel de chantier arrivent pour déloger une femme âgée, Yone Koizumi, et détruire sa maison. Cet incident est pris en exemple de l'état détruisant des vies et de la nécessité de continuer la lutte<sup>13</sup>.

Le 1<sup>er</sup> octobre 1971, Fumio Sannomiya, membre central de la section jeunesse, se suicide, laissant une note disant qu'« [il] hait tous ceux qui ont amené l'aéroport sur ces terres » et qu'« [il] a perdu la force de continuer à combattre ». D'autres échauffourées en 1971 conduisent à la mort de 3 autres policiers et de nombreux blessés de chaque côté<sup>13</sup>.

En mars 1972, les opposants, inspirés par des actions similaires des militants anti-bases américaines<sup>19</sup>, construisent une tour de 60,6 m dans la zone d'approche de la piste A, gênant ainsi les vols d'essai. Les opposants ralentirent également la construction d'un pipeline reliant l'aéroport au port maritime de Chiba. La construction put continuer mais retarda l'ouverture de l'aéroport. L'Union subit également un revers sérieux à la suite d'arrestations massives lors de la lutte contre les subrogations, le nombre d'adhérents passant de 320 initialement à 45 puis 23 en 1976<sup>13</sup>.



Reliquat de la tour construite par les opposants en 1972

## Ouverture de l'aéroport [ [modifier](#) | [modifier le code](#) ]

En janvier 1977, le **gouvernement Fukuda** annonce que l'aéroport pourra ouvrir dans le courant de l'année. Le 17 avril, les opposants réunissent le nombre record de 17 500 manifestants dans le parc de Sanrizuka en opposition au projet<sup>5</sup>.

En mai 1977, le projet obtient de la cour préfectorale l'autorisation de détruire la tour des manifestants. Le 6 mai, la police anti-émeute parvient à prendre le contrôle de la tour et de la zone attenante. Les manifestants sont repoussés et la tour démolie. Des heurts continuent entre les opposants au projet et la police menant à un conflit d'ampleur le 8 mai. Un manifestant est touché à la tête par une grenade lacrimogène et décède deux jours plus tard des suites de cette blessure. En réaction, ses parents assignent le gouvernement et la préfecture au tribunal pour 94 millions de **yens**. Une attaque considérée comme un acte de revanche par les manifestants conduit à la mort d'un policier le 9 mai<sup>5</sup>.

Pendant ce temps, la construction de l'aéroport continue et l'ouverture est prévue pour le 30 mars 1978. Cependant, le 26 mars, plusieurs groupes de gauche mènent un assaut contre l'aéroport, occupent une tour de contrôle et détruisent des équipements et installations. Devant l'ampleur des dégâts, l'ouverture est repoussée, et le gouvernement fait passer de nouvelles lois anti-violence tout en renforçant le dispositif policier<sup>20</sup>.

Le 20 mai, la première phase de l'aéroport est officiellement ouverte au public, malgré l'opposition toujours active. Il restait alors 17 foyers d'agriculteurs refusant de quitter leur terrain concerné par la deuxième

phase, dont 15 affiliés à l'Union<sup>14,18</sup>. Les expulsions continuent en 2023<sup>21</sup>.

## Poursuite de l'opposition [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Après l'ouverture de l'aéroport, les syndicats changent leur slogan pour « Abolition de l'aéroport / Arrêt de la 2<sup>e</sup> phase de construction ». Issaku Tomura, le leader et pilier de l'Union décède peu après de causes naturelles et, en plus du succès de l'aéroport, cela met un coup d'arrêt à l'engagement de beaucoup de militants. Petit à petit, les premiers soutiens de la lutte — les groupes libertaires et les organisations étudiantes — reprennent le contrôle des opérations<sup>7,8</sup>.



Heurts entre opposants et la police, 20 octobre 1985

Les autorités, pensant impossible de protéger l'aéroport des attaques des militants pendant l'acquisition des terrains pour la deuxième phase de construction, tentent des négociations en sous-main avec les membres restants de l'Union. Cependant, la fuite de ces négociations dans les médias décrédibilise les membres du syndicat impliqués et conduit à son effondrement. Des actions ponctuelles de destruction continuent à avoir lieu, plus de 511 incidents ont ainsi été recensés entre 1978 et 2017<sup>22</sup>.

En 2024, des paysans et activistes occupent toujours le terrain et refusent de vendre leurs parcelles pour l'expansion de l'aéroport<sup>3</sup>.

## Articles connexes [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

- [Chūkaku-ha](#)
- [Zengakuren](#)
- [Zenkyōtō](#)
- [Ligue communiste révolutionnaire du Japon \(Quatrième Internationale\)](#)
- [Lutte de Sunagawa](#) (en)

## Notes et références [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

- (en)** Cet article est partiellement ou en totalité issu de l’article de Wikipédia en anglais intitulé « [Sanrizuka Struggle](#) » (voir la liste des auteurs).
  - ↑ **(ja)** 三里塚闘争とは [[archive](#)], *Kotobank*.
  - ↑ **(ja)** 成田空港反対闘争とは [[archive](#)], *Kotobank*.
  - ↑ <sup>a</sup> <sup>et</sup> <sup>b</sup> Johann Fleuri, « À l'aéroport de Narita, la résistance perdure sous le passage incessant des avions [[archive](#)] », sur *Mediapart*, 19 août 2024 (consulté le 25 novembre 2025)
  - ↑ <sup>a</sup> <sup>b</sup> <sup>c</sup> <sup>d</sup> <sup>e</sup> <sup>t</sup> **(ja)** Fumio Satō, « はるかなる三里塚 », *TANSO*, vol. 2012, n<sup>o</sup> 254, 2012, p. 209–212 (ISSN 0371-5345 et 1884-5495, DOI 10.7209/tanso.2012.209, lire en ligne [[archive](#)], consulté le 26 novembre 2025)
  - ↑ <sup>a</sup> <sup>b</sup> <sup>c</sup> <sup>d</sup> <sup>e</sup> <sup>f</sup> **(ja)** Keifumi Ōtsubo, ドキュメント成田空港 傷だらけの15年, avril 1978 (ISBN 9784808301897)
  - ↑ <sup>a</sup> <sup>et</sup> <sup>b</sup> Hirofumi Uzawa, « *Narita* *to wa nani ka: sengo Nihon no higeiki*, Iwanami Shoten, coll. « Iwanami shinsho. Shin akaban », 1992 (ISBN 978-4-00-430216-2)
  - ↑ <sup>a</sup> <sup>b</sup> <sup>c</sup> <sup>d</sup> <sup>e</sup> <sup>f</sup> <sup>g</sup> <sup>et</sup> <sup>h</sup> **(ja)** Katsuhiko Fukuda, 三里塚アンドソイル, 15 octobre 2001, 622 p. (ISBN 9784938391263)

- <sup>a b c d e e t f</sup> **(ja)** Takeshi Ōwada et Mikio Kano, « 「ナリタ」の物語 - 1978成田開港から, avril 2010, 160 p. (ISBN 9784845501960)
- (ja)** Keisuke Kinmoto, « 羽田空港の歴史 », 地図, vol. 48, n<sup>o</sup> 4, 16 décembre 2010, p. 7-14 (lire en ligne [archive]  [PDF])
- (en)** 新東京国際空港公団, « 新東京国際空港公団 20年のあゆみ », *Lithos*, vol. 20, n<sup>o</sup> 6, décembre 1987, p. 503–504 (DOI 10.1016/0024-4937(87)90033-8, lire en ligne [archive], consulté le 27 novembre 2025)
- « 4 新東京国際空港の建設 [archive] », sur *www.mlit.go.jp* (consulté le 27 novembre 2025)
- <sup>a e t b</sup> **(ja)** 朝日ジャーナル編集部, 三里塚 : 反権力の最後の砦, 三一新書, 1970 (ISBN 4380700089)
- <sup>a b c d e e t f</sup> **(ja)** Hiroyuki Shima, Hiromichi Ishige et Taisuke Satō, 三里塚燃ゆ 北総台地の農民魂, 平原社, 30 mai 2017, 281 p. (ISBN 9784938391607)
- <sup>a b e t c</sup> **(ja)** Kazuhisa Haraguchi, 成田空港365日 1965-2000, mai 2000, 304 p. (ISBN 9784845510672)
- <sup>a b e t c</sup> **(ja)** Mikio Sumiya, 成田の空と大地 闘争から共生への途, Iwanami Shoten, 1996, 397 p. (ISBN 9784000015462)
- Kōji Kitahara, *Daichi no ran Narita tōsō: Sanrizuka Hantai Dōmei Jimu Kyokuchō no 30-nen*, Ochanomizu Shobō, 1996 (ISBN 978-4-275-01629-4)
- (ja)** ドラム缶が鳴りやんで 元反対同盟事務局長石毛博道・成田を語る, 24 juin 1998 (ISBN 9784946515194)
- <sup>a b e t c</sup> **(ja)** Nobuo Maeda, 特命交渉人用地屋, 5 aout 2005, 285 p. (ISBN 9784776202592)
- William Andrews, *Dissenting Japan: A History of Japanese Radicalism and Counterculture from 1945 to Fukushima*, Hurst, 2016 (ISBN 978-1-84904-918-4)
- Philippe Pons, « APRÈS DE VIOLENTES ÉMEUTES L'ouverture de l'aéroport de Narita pourrait être retardée Un phénomène sociologique complexe », *Le Monde*, 28 mars 1978 (lire en ligne [archive] , consulté le 26 novembre 2025)
- (en-US)** Hiroyuki Kamisawa et Kohei Uwabo, « Police begin evicting farmer from land within Narita Airport | The Asahi Shimbun: Breaking News, Japan News and Analysis », *The Asahi Shimbun*, 23 août 2023 (lire en ligne [archive] , consulté le 26 novembre 2025)
- Nicolas Celnik, « Zad contre aéroport : au Japon, le combat dure depuis plus de 50 ans [archive] » , sur *Reporterre*,, 16 septembre 2023 (consulté le 25 novembre 2025)

## Liens externes

 [modifier | modifier le code ]

- Notices d'autorité  ✎ : LCCN · Japon · Israël



**Portail de la préfecture de Chiba**



**Portail de la politique japonaise**

Catégories : Manifestation au Japon | Histoire de la préfecture de Chiba | Narita [+

La dernière modification de cette page a été faite le 22 avril 2026 à 01:35. La page a été rendue avec  Parsoid.

**Droit d'auteur** : les textes sont disponibles sous licence Creative Commons attribution, partage dans les mêmes conditions ; d'autres conditions peuvent s'appliquer. Voyez les conditions d'utilisation pour plus de détails, ainsi que les crédits graphiques. En cas de réutilisation des textes de cette page, voyez comment citer les auteurs et mentionner la licence.

Wikipedia® est une marque déposée de la Wikimedia Foundation, Inc., organisation de bienfaisance régie par le paragraphe 501(c)(3) du code fiscal des États-Unis.

Politique de confidentialité À propos de Wikipédia Avertissements Contact Contacts juridiques & sécurité Code de conduite

Développeurs Statistiques Déclaration sur les témoins (cookies) Version mobile

