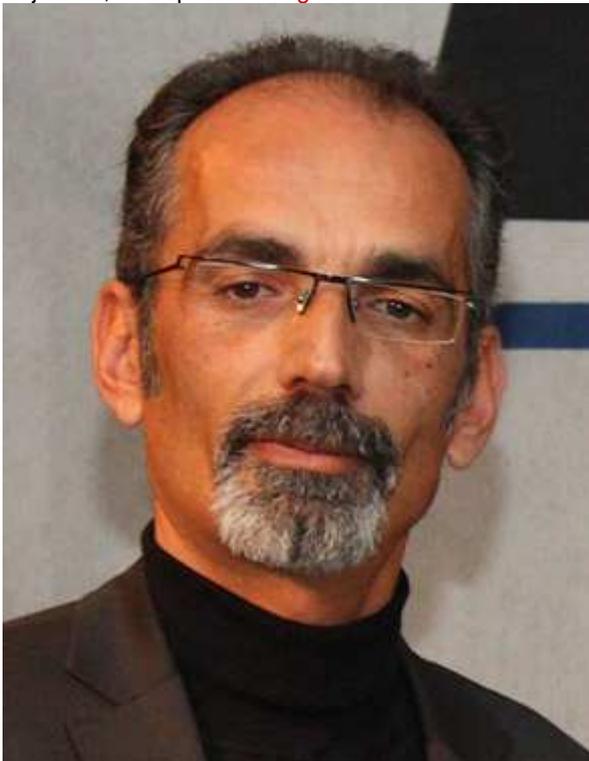


- ACCUEIL
- FIL DE L'INFO
- INTERVIEW
- LES PROFESSIONNELS
- GALERIES PHOTOS
- RESULTATS

Navigation > [Accueil](#) / [Interview](#) / Nicolas Zervos: "Développer la base"

## Nicolas Zervos: "Développer la base"

25 janvier, 2011 par [Kartmag](#)



Nicolas Zervos

**Nicolas Zervos est récemment devenu le nouveau Président de la CRK Languedoc-Roussillon. Agent immobilier dans la vie, mais aussi passionné de karting, il a su gagner la confiance de la quasi totalité des clubs et des circuits de sa région afin de poursuivre le travail qui a été effectué ces dernières années. Objectif: Que le nombre de licenciés continue de progresser en Languedoc-Roussillon et que le karting se porte le mieux possible, en compétition comme en loisir...**

[Nicolas Zervos, pouvez-vous nous raconter votre parcours dans le karting?](#)

En 1991, j'ai acheté un kart et on a commencé à rouler en entraînement avec mon fils Olivier. Au fil des séances, je me suis davantage retrouvé à faire la mécanique. Olivier s'est ensuite lancé dans la compétition, puis mon autre fils – Alexis – a pris le relais quelques années plus tard. Alors qu'il avait arrêté depuis de nombreuses années, Olivier s'est inscrit à la Coupe de France Formule FFSA Senior à Marcillat en 2004, pour aider Alexis qui disputait sa première grande course nationale. Finalement, Olivier a gagné. Un très bon souvenir ! Alexis a failli l'imiter en 2006 à Septfontaine. A la Coupe de France Formule FFSA Junior, il remontait sur le premier, mais **il lui a manqué 66 millièmes de seconde** pour gagner !

[Quand êtes-vous rentré à la CRK?](#)

C'est au milieu des années 2000 que j'ai senti qu'il y avait **vraiment des choses à faire et à reconstruire au niveau de la région**. C'est l'époque où Gilbert Rives a décidé de quitter la présidence de la CRK et que Bernard Maurin a assuré ce poste par intérim durant un an. Je suis devenu le trésorier de l'ASK Montpellier Occitan, présidée par Georges Noto. Pendant un an j'ai fait campagne avec lui et, comme nous le souhaitions, notre équipe a été élue à la CRK en février 2009. Georges Noto assurant la présidence, René Florès et moi-même la vice présidence. En 2009, nous avons eu l'opportunité, grâce à certains membres du club, d'organiser une course dans les rues de la Grande Motte: la Kart Cup. L'épreuve a connu un très grand succès populaire et

sportif, si bien que la ville a souhaité aller plus loin en affirmant sa volonté qu'un club de karting soit créé dans la commune. L'ASK La Grande Motte 34 est née et j'ai été élu Président.

**Puis, un problème est survenu au niveau de la CRK...**

A ce niveau, il convient d'être précis. Il s'agit d'un retard, certes très long (18 mois, Ndlr), dans la procédure de mise en place de la CRK en tant qu'entité morale. Je m'explique. Début mai 2009, le Comité Régional du Sport Automobile du Languedoc-Roussillon a décidé de donner à la CRK son indépendance juridique et financière, comme cela se fait dans presque toutes les régions françaises. Pour cela, il fallait simplement des statuts approuvés et signés par les clubs lors d'une Assemblée Constitutive, puis procéder à l'élection du Comité Directeur et du Bureau. Il est fort probable que, si cela avait été fait courant 2009, l'Assemblée Elective aurait confirmé l'équipe qui venait d'être élue quelques mois plus tôt. Mais les mois ont passé, beaucoup de clubs poussaient pour que ces Assemblées aient lieu, mais rien ne se passait malgré les demandes successives faites au Président Georges Noto.

Jusque là, nous ne pouvions gérer que les affaires courantes, du fait que nous étions dans une situation juridiquement ambiguë. Nous n'étions pas en règle vis à vis des statuts et du règlement intérieur du Comité Automobile, nous n'avions pas de statuts propres, pas de règles de fonctionnement définies. Difficile dans ces conditions de travailler sereinement et de gérer autre chose que les affaires courantes. Impossible d'avoir une vision sur le long terme. **Cette mise en conformité de notre indépendance devenait urgente.** Finalement, le Comité Régional du Sport Automobile du Languedoc-Roussillon est intervenu et a organisé en novembre et décembre 2010 les Assemblées Constitutive et Elective de notre CRK.

**Certains parlent d'irrégularités?**

Non, l'élection a eu lieu en présence de la quasi totalité des clubs du Languedoc-Roussillon, des dirigeants du Comité Automobile et de Jean-Philippe Gaudichau, Directeur du Pôle Juridique de la FFSA. Il est vrai qu'un club n'a pas pu prendre part au vote pour semble t-il un problème avec une licence. Problème dénoncé par un autre club, lequel a préféré quitter l'Assemblée avant le vote. Le dossier est en cours d'instruction à la FFSA, qui statuera. Quoiqu'il en soit, le club incriminé n'a pas pris part au vote. Au vu des résultats de l'élection, même si ces deux clubs avaient participé, cela n'aurait absolument rien changé au final. Je pense plutôt, et c'est cela qui est important, que les idées que j'ai véhiculées, les liens amicaux que j'ai pu entretenir durant ces deux dernières années avec les dirigeants des ASK et les gestionnaires des circuits de notre région ainsi que le projet que j'ai présenté **a su retenir l'attention de la très grande majorité d'entre eux** et a contribué à l'élection de l'équipe qui est en place depuis le 8 décembre dernier.

**Quels sont vos objectifs?**

En premier, fédérer autour du Comité Directeur de la CRK toutes les personnes de bonne volonté qui souhaitent comme nous que le Languedoc-Roussillon retrouve son aura d'antan. Je souhaite insuffler une nouvelle dynamique basée sur une entente cordiale et constructive. **J'ambitionne d'être le Président de tous les licenciés du Languedoc-Roussillon et de l'ensemble des clubs sans exception.** Ces derniers ont la volonté de se développer et il faut travailler dans cette optique en toute sérénité. Avec leur soutien, nous allons œuvrer pour la promotion et le développement du karting régional. Plus les régions seront fortes et plus le niveau national sera fort. Comme j'ai essayé de le faire pour 2011 côté calendrier, j'aimerais proposer le meilleur équilibre possible entre les épreuves comptant pour les Championnats du Sud et Régional, ainsi que pour les Courses Clubs. Celles-ci sont importantes pour permettre à certains de mettre le pied à l'étrier et à d'autres de continuer à courir de manière conviviale.

**Que pensez-vous de la collaboration avec la CRK Midi-Pyrénées?**

Elle est cordiale et surtout essentielle. Quand on est dirigeant, il faut trouver les meilleures solutions, tant au niveau sportif que financier. Or, une région qui possède moins de 1000 licenciés peut très difficilement autofinancer les courses de son Championnat Régional, car les licenciés possesseurs de licences type "Entraînement", "Tuteur", "Encadrement", représentent largement la moitié des effectifs. Et quand nous savons qu'un licencié pratiquant participe environ à cinq courses par an en moyenne... **Organiser des compétitions, cela coûte très cher** aujourd'hui et le faire avec une soixantaine de pilotes comporte de gros risques. La CRK perdrait de l'argent à chaque course avec des conséquences néfastes évidentes pour son développement et, facteur aggravant, cela entraînerait très vraisemblablement un désintérêt et une désaffection de la part des pilotes pour le Championnat Régional par manque d'intérêt sportif.

C'est en partie pour cette raison qu'au début des années 2000, nous avons perdu beaucoup de compétiteurs. Certains ont arrêté, d'autres ont pris leur licence dans les CRK voisines. Nous sommes passés de 688 licenciés en 2001 – ce qui est un record que nous souhaitons dépasser à terme – à 291 licenciés fin 2006. Une chute vertigineuse. Aujourd'hui, après quatre années de hausse, grâce au travail accompli par l'ensemble des clubs de la région, **nous sommes à 596 licenciés.** C'est positif et il faut continuer dans ce sens. C'est pour ces raisons que le Championnat du Sud intégrant les Championnats Régionaux a été créé par les CRK Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, qui ont réuni ainsi leurs forces et leurs effectifs. A nous deux, nous pesons à peu près le poids d'une CRK comme Pacac.

**En Languedoc-Roussillon, on a l'impression que les pilotes ne profitent pas du potentiel très élevé de circuits?**

Je ne crois pas que cela soit vrai mais nous devons faire encore mieux. La clé du succès d'une région est l'implication de ses clubs mais également celle de ses gestionnaires de circuits. **Nos gestionnaires de pistes ont fait un travail exemplaire ces dernières années.** Nous disposons de six pistes homologuées pour la compétition. Notre CRK a la chance d'avoir vu de nouveaux circuits fleurir et d'autres se développer. C'est pour cette raison que je commence à discuter avec les gestionnaires pour trouver des solutions afin de proposer aux pilotes un calendrier à la fois riche et équilibré. Alès, où aura lieu la 3e manche du Championnat Régional et le Trophée Brasserie Didier Racing, va opérer une grande transformation avec un nouveau tracé kart-auto modulable et un second pour le loisir et l'entraînement.

A Ganges, les travaux avancent bien et la 5e manche du Championnat Régional, programmée en fin de saison, va permettre à tous de découvrir très bientôt ses nouvelles infrastructures. Cinq courses seront organisées à Grabels, dont la Finale Nationale X30. A Rivesaltes, avec la naissance d'un nouveau club, l'ASK 66, il y a une volonté pour renouer avec la compétition. Le circuit de Saint Cyprien et son jeune et dynamique club, l'ASK Catalogne, accueille les licenciés pour l'entraînement et un projet vient de sortir de terre près de Béziers. Il y a eu deux courses à Carcassonne en 2010 et le Trophée Audois y sera organisé en 2011. **Des discussions vont être menées avec d'autres circuits**, comme Beaucaire par exemple.

Sans oublier le circuit occasionnel de La Grande Motte et le nombre important de plus petits circuits de catégorie 2 (karts 4-temps) comme la piste karting de Lédenon, actuellement à l'abandon et qui sera remise en état très prochainement, ou celle de La Calmette au nord de Nîmes pour en citer que deux, mais il y en a beaucoup d'autres de ce type, inconnues de la plupart des licenciés. Ces pistes de catégorie 2 sont primordiales pour faire découvrir la pratique du karting au plus grand nombre. Indispensables pour la promotion et le développement de notre sport en Languedoc-Roussillon. Vous voyez, **le potentiel est bien là** et les licenciés peuvent en profiter et le pourront encore plus dans les années à venir.

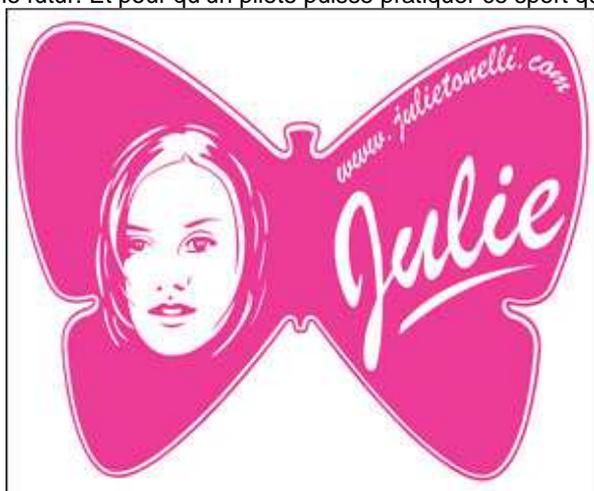
**En tant que Président de CRK, vous allez aussi avoir des responsabilités à l'échelon national...**

Je suis dans le monde du karting depuis 20 ans en tant que père de deux pilotes, membre de Bureau ou Président de club, organisateur de courses ou encore Vice Président de CRK et maintenant Président. Je pense avoir les compétences **pour contribuer à défendre les intérêts du karting français**. Il faut impérativement militer pour la réduction des coûts et la limitation du nombre de catégories et d'épreuves. Sans oublier les mesures à prendre pour limiter au maximum la triche. Un mal qui fait fuir bon nombre de licenciés de la pratique de notre sport.

Concernant le nombre de catégories différentes: Tout le monde y perd son latin. Un débutant ne sait plus quelle catégorie choisir. Cela pose également des problèmes aux organisateurs. D'un côté, ils ne peuvent pas refuser des pilotes, de l'autre ils doivent composer avec un espace temps limité. **Faire une compétition sur deux jours revient trop cher**. Il serait bien également de rendre les catégories fédérales plus cohérentes et moins onéreuses.

Concernant le nombre d'épreuves, il y en a beaucoup trop. Championnats Régionaux, amicales diverses, Trophées de Coupe de Marque, Championnats et Coupes de France, etc., les pilotes ne peuvent plus suivre (financièrement). **Très peu de pilotes font plus de cinq courses par an**. Il y a trop d'offres pour pas assez de pilotes. Les plateaux sont de plus en plus restreints et les organisateurs en paye financièrement les conséquences. Il faut faire en sorte de privilégier nos Championnats Régionaux.

Par ailleurs, les décisions de la CNK ne doivent pas concerner que l'élite et les niveaux national et international. Le haut d'une pyramide ne peut se développer que si elle repose sur une base solide. Cette base, ce socle doivent être les régions. D'où l'obligation de ne pas déconnecter le régional du haut niveau. Après, il faut se rendre compte que ce qui se dit dans les paddocks n'est pas toujours possible à appliquer, car les intérêts à prendre en compte sont multiples. Enfin, il ne faut pas sous-estimer l'écologie, qui intègre aussi **la pollution sonore**. La limitation de celle-ci est essentielle pour les pistes et le sera encore plus dans le futur. Et pour qu'un pilote puisse pratiquer ce sport qu'il aime, il a besoin d'un circuit !



Publié dans : [Interview](#)

Tag:

## Commentaires

Les commentaires sont fermés.



## Sondage

**Pensez-vous qu'il faut créer une catégorie fédérale (FFSA) entre la Nationale et le KZ125, en plus du X30 et du Rotax?**

- Oui, avec un moteur type KF4  
15% des votes
- Oui, avec un moteur 4-temps  
6% des votes
- Oui, avec un moteur 125cc économique  
8% des votes
- Non, c'est une vraie catégorie de promotion qu'il manque  
24% des votes
- Non, pas de nouvelles catégories  
47% des votes

## Magazine

- Abonnement
- Actuellement en kiosque
- Anciens numéros
- Euro Endurance
- Hors-Séries KART mag
- Où trouver KART mag
- Shopping KART mag
- Trophées KART mag

## Guide du kart

- Débuter en Karting
- Les catégories
- Les professionnels
- Palmarès

## Rubriques

- Baromètre KART mag
- Calendriers 2010
- Matériel
- Petites annonces

