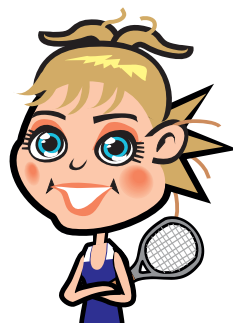


Timea Bacsinszky

Biography Note

Timea Bacsinszky is a Swiss professional tennis player. She was born on 8 June 1989, in Lausanne, where she lives. She has won several singles and doubles titles on the WTA tour, as well as many singles and doubles titles on the ITF circuit. In 2015, she reached the third round at the Australian Open and the Semi-Final at Roland Garros. Also in 2015, she won a career-best 15 consecutive matches, winning two titles on the WTA Tour, and played a major role in Switzerland's win over Poland in the World Group Play-off of the Fed-Cup, where she won both her singles and was part of the winning double team. Timea Bacsinszky speaks French, Hungarian, English, German and Italian.

The interview was conducted by Nicolas Cottier, Member of the Board of ASDS, together with Alexandre Ahr.



Il y a deux ans, vous songiez à arrêter le tennis après de nombreuses blessures. Aujourd'hui, vous faites partie de l'élite mondiale : comment expliquez-vous cette renaissance ?

En 2011, j'ai connu une grave blessure au pied qui a en quelque sorte mis fin à ma « première carrière ». J'ai ensuite connu deux années de galère, période au cours de laquelle je suis passée par tous les états d'âme. Mais celle-ci m'a permis de prendre du recul et de réaliser beaucoup de choses sur la vie, sur ma vie. Finalement, cette blessure fut un mal pour un bien.

A l'été 2013, j'ai décidé de donner une nouvelle impulsion à ma carrière ou de débiter une « deuxième carrière ». J'ai mis en place autour de moi l'équipe dont j'avais besoin. J'ai notamment entamé ma collaboration avec Dimitri Zavialoff qui fut pendant 15 ans l'entraîneur de Stan Wawrinka et qui l'a amené dans le top 10 mondial, ainsi qu'avec Beni Linder à Swiss Tennis pour la condition physique.

Depuis lors, j'ai beaucoup travaillé sur les plans tennistique, physique et mental. Et puis, j'adore ce que je fais.

Quels sont les domaines dans lesquels vous avez le plus évolué ?

Sur le plan physique, je pense être devenue une vraie athlète grâce au travail. De manière générale, je suis devenue plus professionnelle. Le travail que j'ai effectué sur moi-même m'a permis de réaliser pour quoi je n'avais jusqu'alors jamais été pleinement dédiée au tennis. J'ai désormais pris mon projet en main. J'ai trouvé un équilibre dans ma vie, sur le court et en dehors. Cela me donne beaucoup de sérénité et de confiance. Cela me permet aussi de m'épanouir en donnant le 100% de moi-même à l'entraînement et en compétition. C'est une condition nécessaire pour être un sportif de haut niveau.

On vous sent en effet très épanouie sur le terrain, et en dehors ?

C'est vrai que j'ai trouvé un bon équilibre dans ma vie. Je suis heureuse car je suis bien entourée et j'aime ce que je fais. C'est tellement important. Mais je suis aussi consciente que les choses peuvent vite changer dans la vie. Cet équilibre, il m'appartient donc de veiller à le préserver.

Votre vie de joueuse de tennis vous impose-t-elle des sacrifices ?

Il est clair que je dois renoncer à un certain nombre de choses. Et puis ce n'est pas toujours facile d'être absente de la maison la majeure partie de l'année. Mais je n'ai pas le droit de me plaindre. Je suis vraiment une privilégiée. J'ai la chance de faire ce que j'aime, alors j'essaie vraiment de me donner les moyens de le faire au mieux.

Vous avez déclaré à plusieurs reprises ne pas avoir fixé d'objectifs particuliers pour votre carrière, qu'est-ce qui vous motive dès lors au quotidien ?

Donner le meilleur de moi à l'entraînement et en match, tenter de m'améliorer chaque jour, garder la notion de plaisir. Voilà ma philosophie et elle me réussit plutôt bien pour l'instant... A vrai dire, je ne sais pas où se situent mes limites. N'est-ce pas la plus belle des motivations que de chercher à les explorer.

Merci de cet entretien. Vous rayonnez...

Merci du compliment. J'aime la vie, j'aime les gens et j'essaie de partager un maximum de choses avec les personnes qui m'entourent. Et puis la vie est quand même plus sympa avec le plaisir, non... 😊 !

Sébastien Buemi

Biography Note

In 2004, Sébastien Buemi made his single-seater debut in Formula BMW, finishing second behind Sebastian Vettel. That performance was spotted by a Red Bull talent scout who was there that day: impressed by the youngster, the Red Bull signed him up and set him up on the nursery slopes of a racing career. One year later, Sébastien Buemi won the German Formula BMW series and was runner up in Formula 3 in 2007. He then moved up to GP2, taking two wins, one of which came having started from 21st on the grid on a damp track. He was picked by Toro Rosso to make his Formula 1 debut and drove for them from 2009 to 2011. He took part in 55 Grands Prix, scoring 29 points. He even finished his first ever Grand Prix in Melbourne in the points, with his best F1 results being two seventh places. Since 2012, he has been the Infiniti Red Bull Racing reserve driver and attends all the Grands Prix with the team. He is also part of the Toyota driver line-up in WEC, the World Endurance Championship. He won the first two rounds of the 2014 season, at Silverstone and Spa.



The interview was conducted by
Olivier Ducrey, Member of the
Board of ASDS.

Bonjour Sébastien, je suis chanceux de vous avoir à mes côtés, vous qui voyagez énormément, je pense que vous êtes rarement en Suisse.

En effet, je suis souvent en déplacement, je suis d'ailleurs en partance pour le Mans, en France.

De manière générale, quel est votre rapport en droit ? Le sport automobile est un sport qui est très concerné par la réglementation qui change régulièrement, les règles du jeu évoluent chaque année. Pour vous, est-ce plutôt une bonne chose ou au contraire un cauchemar ?

Je dirais que dans le sport auto, c'est en effet très réglementé et nous sommes submergés par les contrats. On s'engage avec chaque pilote, chaque firme, chaque fournisseur à produire des performances dans un sens ou dans un autre, et il est vrai que pour nous c'est très important, car c'est aussi quelque chose qui nous assure l'avenir. Dans tous les cas, ce n'est pas le job de « monsieur tout le monde ». Ce qui est sûr, c'est qu'il est important d'être bien protégé de ce côté-là. Et paradoxalement, dans ce milieu-là, tous les contrats sont des contrats qui sont faits pour être cassés et c'est pour cela qu'on essaie de se prémunir de la meilleure des façons.

Ce n'est pas que négatif, vous le voyez aussi positivement du point de vue de la protection du pilote ?

Oui absolument, c'est une protection, une sorte d'assurance pour l'avenir, c'est important. Voilà le lien particulier que j'ai avec le droit.

J'imagine que vous travaillez avec des avocats. Est-ce que je peux vous poser la question suivante : quelle a été votre pire expérience avec un avocat ?

A vrai dire, à ce jour, je n'ai pas eu de très mauvaises expériences, exceptée une petite phrase dans un contrat qui m'a contraint à continuer une relation contractuelle que je ne voulais pas. C'était probablement de ma faute. Je ne m'étais peut-être pas assez bien renseigné à propos de ce contrat et il n'allait pas dans le sens que je souhaitais. Cela n'a donc pas été une expérience très positive mais ce n'était pas catastrophique non plus. Il est bien de signer des contrats, mais il faut

aussi être très au courant de ce que l'on formule, comment on s'organise, dans quoi on se lance pour qu'ensuite, le jour où l'on décide d'arrêter ou si l'on a une autre idée, on puisse s'en sortir. Ce n'est parfois pas évident de coordonner ses différents engagements. Après signature, cela devient évidemment plus difficile de s'en sortir...

A ce sujet, quels seraient les conseils que vous auriez à donner par rapport à un jeune qui se lancerait dans le sport auto et qui serait inexpérimenté par rapport à toutes ces réglementations et ces exigences ?

Je pense qu'il faut investir un petit peu. Il ne faut pas se dire tout le temps que cela va coûter cher, « je peux me débrouiller moi-même », ce n'est pas un problème parce que je ferai contrôler à un avocat, après. On se fait proposer des contrats quand on est dans le sport auto et c'est vrai qu'il faut simplement investir/anticiper et aller les faire contrôler par quelqu'un de professionnel, je dirais « à temps ». Et même s'il faut payer le prix, on se dit qu'on en aura peut-être besoin à l'avenir. Quand on s'engage à signer quelque chose, il faut savoir ce que l'on fait et j'inciterais vraiment à aller faire contrôler par quelqu'un de compétent même si cela coûte une certaine somme, mais il faut le faire à temps.

Vous partez pour Le Mans en ce moment. J'ai suivi votre parcours et je vous félicite pour vos résultats de l'année passée. La Chine, la Malaisie, la Russie, l'Argentine. Vous voyagez beaucoup. Au niveau des restrictions, avez-vous eu des expériences par rapport aux visas ou aux droits de douane ? Quelles sont vos expériences par rapport à cette vie à la fois hors norme, mais aussi assez lourde en terme d'organisation ?

Je dirais que nous sommes entourés de teams et ce n'est pas la première fois que je vais dans ces pays, je sais donc un peu à quoi m'attendre. Nous avons des teams, par exemple comme RedBull, qui m'organise tous les visas. Je leur donne mon passeport quelques mois à l'avance et ils s'occupent de tous les visas des projets de courses. Donc clairement, il est important d'être bien organisé de ce côté-là. Dans le cas contraire, cela peut vite poser de grands problèmes. Lorsque j'étais plus jeune et que je me suis rendu en Chine pour la première fois, je n'étais pas au courant du visa requis. On ne

m'avait pas informé. Arrivé à Zurich, je n'ai pas pu embarquer. Il faut être bien organisé et connaître les règles de chaque pays et ne pas prendre de risques inutiles.

Etant Suisse, que pensez-vous de l'évolution du sport auto en Suisse ? Il existe un certain nombre de restrictions. On parle parfois d'assouplissement et même éventuellement d'une possibilité d'organiser des grands prix en Suisse, mais cela semble être très compliqué, non ?

Je dirais que dans le court et le moyen terme, il est impossible d'organiser un grand prix en Suisse. Il est déjà difficile d'organiser des grands prix dans des pays européens sans grands problèmes, donc en Suisse, c'est quasiment impossible, mais sait-on jamais. Dans tous les cas, si cette loi pouvait être abrogée, ce serait très positif. Un exemple de circuit pour apprendre la conduite aux jeunes, par exemple, serait mieux que les routes. Cela étant, la probabilité d'avoir un grand prix de formule 1 dans quelques années en Suisse est quasi nulle, c'est certain, même si la loi venait à disparaître, le manque de sponsors serait décisif...

Qu'avez-vous comme rapport au droit, à l'image ? En football, on parle de « Third Party Ownership » tel un joueur « appartenant » parfois à des fonds d'investissement et est transféré au gré de décisions économiques. En sport auto, on a souvent des pilotes payants. Comment voyez-vous cette évolution de l'économique sur le sportif ?

Il est évident qu'aujourd'hui, tous les sports où il y a beaucoup d'argent sont très différents actuellement de ce qu'ils étaient dans le passé. Par exemple dans la formule 1, il y a beaucoup de pilotes qui amènent de l'argent pour pouvoir rouler. Ce n'est pas une très bonne chose, mais c'est un peu la direction que prend ce sport. Cela va être difficile de sortir de cette situation, il faut vivre avec, c'est ainsi. Pour le droit d'image, en général, pour les classiques de formule 1, l'équipe a tous les droits d'utiliser votre image. Il y a peut-être certaines exceptions. Par exemple à la fin de sa carrière, Michael Schumacher avait des règles un peu différentes, mais généralement l'équipe a vos droits et les utilise avec beaucoup de