

Médecine

Avec sa technologie ultrarapide, Lunaphore s'attaque au cancer

La start-up fondée en 2014 propose une technique d'analyse dix fois plus rapide que celles existant actuellement

Olivier Wurlo

Dans la lutte contre le cancer, la partie détection et diagnostic est fondamentale. Nommée immunohistochimie par le milieu médical, elle seule permet de définir avec précision la gravité de la maladie, mais également quel sera le meilleur traitement à administrer au patient.

Dans ce domaine, Lunaphore, une jeune pousse de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), ne cesse de s'illustrer depuis sa fondation en avril 2014. En

plus des nombreux prix remportés au cours de ces dernières années - dont le PERL un mois après sa création -, elle est désormais classée 10e dans le Top 100 des start-up les plus prometteuses publiées chaque automne par *PME Magazine*.

Cette notoriété, la start-up la doit en majeure partie à la rapidité de sa technologie. «Notre technique d'analyse des tissus est non seulement dix fois plus rapide que celles existant actuellement, mais elle permet en plus d'obtenir de meilleurs résultats pour observer la manière dont les tumeurs évoluent», assure Déborah Heintze, cofondatrice de la start-up avec Diego Dupouy et Ata Tuna Ciftlik.

Un trio de base renforcé

L'origine de Lunaphore remonte concrètement à 2012, lorsque les deux hommes décident de s'associer. «Après avoir développé les

«Nous prévoyons d'arriver à un produit final dès l'année prochaine afin de pouvoir débiter les études cliniques et obtenir les certifications nécessaires»

Déborah Heintze
Cofondatrice de Lunaphore

bases de la technologie au cours de ses six années de doctorat, Ata Tuna Ciftlik a proposé à Diego Dupouy - avec qui il avait déjà collaboré - de lancer ensemble leur entreprise», explique Déborah Heintze, qui les a rejoints quelques mois plus tard.

Depuis, le trio de base s'est pas mal étoffé, puisque la start-up emploie aujourd'hui 14 personnes et compte encore en engageant deux d'ici à la fin de l'année. Ces forces supplémentaires - qui pourraient encore s'étoffer en 2017 - permettront à la spin off de l'EPFL d'être mieux à même de répondre aux enjeux qui l'attendent ces prochains mois.

«Nous prévoyons d'arriver à un produit final dès l'année prochaine (ndlr: neuf prototypes sont actuellement en test) afin de pouvoir débiter les études cliniques et obtenir les certifications nécessaires aux Etats-Unis comme en Europe», explique Déborah Heintze. Une fois cette étape franchie, la phase commerciale pourra être lancée. «D'ici à la fin 2018», espère celle qui se charge notamment de toute la partie communication pour la start-up lausannoise.

Reste que pour parvenir à atteindre de tels objectifs, Luna-

phore aura besoin de moyens financiers supplémentaires. Pour le moment, en plus des dizaines de milliers de francs encaissés avec ses divers prix, la start-up est parvenue à lever 2 millions en avril 2015 auprès de Redalpine Venture Partners et d'investisseurs privés basés en Suisse et au Royaume-Uni. A cela s'ajoute 1 million généré au cours de cette année dans le cadre de partenariats académiques.

Rester à l'EPFL

La spin off de l'EPFL s'est donc lancée dans une nouvelle levée de fonds à hauteur de 5 millions de francs supplémentaires. Cette souplesse financière devrait d'ailleurs permettre à Lunaphore de se trouver de nouveaux locaux. «Nous commençons à être à l'étroit actuellement», confirme Déborah Heintze, qui souligne vouloir toutefois rester dans le parc de l'innovation de l'EPFL.

La semaine en Bourse



Thomas Veillet*

Fausse torpeur à la Bourse

La semaine des marchés qui vient de s'écouler était un peu comme un contrat d'assurance: a priori, rien de spécial! Sauf qu'en lisant les tout petits caractères en bas de page, on se rend vite compte que rien n'est si simple. Prenez l'exemple des principaux indices mondiaux, à première vue rien à signaler. Vous pourriez rapidement refermer votre journal. Pourtant, en jetant un œil du côté des monnaies, vous verrez que l'on vient de subir un tremblement de terre. Enfin, surtout les Anglais qui possèdent un chalet dans la région du val de Bagnes.

Alors que, depuis le Brexit, la monnaie britannique était déjà bien mal en point, durant la semaine tout est parti en vrille. Depuis un moment, on sentait bien que le 1,30 dollar la livre sterling ne représentait qu'un mur psy-

«Si la livre sterling était déjà bien mal en point, durant la semaine passée tout est parti en vrille»

chologique bien fragile entre nos deux monnaies. Mais c'était sans compter les fameux et merveilleux algorithmes de la finance qui ont encore fait leur office.

Une fois de plus, serais-je tenté de dire, puisqu'il semblerait qu'un «algorithme rebelle» ait interprété lui-même les formules de calcul qui le composent. Il aurait ainsi «pété un câble» et lancé des ordres de vente désordonnés. Résultat, la livre ne valait plus que 1,18 dollar. Ça ne serait pas grave si nous étions partis de 1,19, mais comme nous étions autour de 1,29, ça fait mal. Si les traders ont immédiatement corrigé le tir, le mal était fait. L'or s'est du coup cassé la figure dans les escaliers, lui qui ne pouvait que monter au moment où les chiffres de l'emploi américain ont déçu, avec un taux de chômage en hausse à 5%.

En conclusion, il s'est passé des choses que l'on ne peut pas ignorer. Mon conseil: partez en vacances à Londres, ce n'est pas cher. Et revenez skier cet hiver à Verbier, ça sera plus calme et ça parlera valaisan à la place de l'anglais. Enfin n'oubliez pas: un jour les algorithmes nous coûteront très cher, même si l'on préfère encore l'ignorer.

* Fondateur du site Investir.ch

Au volant de ses camions, Tinguely sillonne tout le canton

Des entreprises multiculturelles

En collaboration avec le



La société lausannoise, fondée en 1969, s'est peu à peu spécialisée dans le transport de déchets et les services de voirie

Camions basculants tout-terrain, véhicules multibennes, chasse-neige, camions-grues ou encore balayeuses de voirie de tout volume... La variété de véhicules parqués au siège lausannois de Tinguely Transports et Service de Voirie est grande. «Tous types confondus, nous possédons aujourd'hui un parc de plus de 100 véhicules», précise son patron Francesco Munafo. Avec son associé Pierre Stutzmann, il a racheté en 2005 la PME vaudoise à Jean-Claude Tinguely, le fils du fondateur André Tinguely.

L'origine du groupe remonte au milieu du siècle dernier, lorsqu'en 1951 André Tinguely fait l'acquisition d'un premier camion basculant de 3m³. La société anonyme qui porte toujours son nom ne voit toutefois le jour que plusieurs années plus tard. En 1969, précisément, lorsque cet ancien chauffeur de profession rachète plusieurs camions multibennes et diversifie son entreprise vers le transport de déchets de chantier.

Il faut ensuite attendre l'arrivée du fils pour que l'entreprise familiale se diversifie, en 1976, vers les services de voirie, puis en 1979 vers les services de triage et de recyclage des déchets récupérés sur les chantiers. «A cette époque l'entreprise était précurseuse dans ce domaine», rappelle Francesco Munafo. Concernant cette activité, les plus vieux habitants d'Ecublens ont certainement conservé en mémoire le bras de fer qui, en 1997, les avait opposés à l'entreprise vaudoise. A cette époque, le groupe Tinguely y exploitait sans autorisation un centre de tri des déchets dans la zone industrielle.



Au petit matin, l'activité est grande au siège lausannois de Tinguely Transports et Service de Voirie. PHILIPPE MAEDER



«Tous types confondus, nous possédons aujourd'hui un parc de plus de 100 véhicules»

Francesco Munafo et Pierre Stutzmann (de g. à dr.)
Copropriétaires du groupe Tinguely Transports et Service de Voirie

Depuis, le site a disparu et la page s'est tournée. Pour preuve, depuis quelques années, la PME vaudoise est de retour dans la commune. En 2012, elle inaugurait une toute nouvelle halle de tri, d'une surface couverte de 1200 m². «Un investissement de plus d'un million et demi de francs», souligne le patron qui évoque un chiffre d'affaires annuel de 15 à 20 millions pour l'ensemble du groupe (Transports et Voirie). De quoi en tout cas concasser, recycler puis revendre les déchets de démolition récupérés sur les chantiers dont l'entreprise en gère parfois la gestion sur place (à l'aide de ses 700 bennes) puis surtout le transport.

Paradoxalement, au dire du patron, l'excellente santé de la construction durant la dernière décennie n'aura pas été aussi bénéfique que ce que la PME lausannoise aurait pu espérer. «Si le gâteau n'a effectivement cessé de grossir ces dernières années, le problème est que le nombre d'acteurs à s'en oc-

troquer une part s'est également fortement étoffé», explique-t-il. Du coup, malgré une claire augmentation du volume de déchets à transporter, les prix et les marges sont restés sous forte pression. «Une situation qui se ressent d'autant plus pour une entreprise comme la nôtre qui arrive tout au bout de la chaîne», constate Francesco Munafo.

Ce dernier précise qu'heureusement la partie voirie, qui représente 40% des revenus du groupe, n'a pas été confrontée à une telle augmentation de la concurrence. Cette branche se serait bien développée au cours des dernières années et cela à travers tout le canton. «Être fort en terres vaudoises» fait d'ailleurs partie de la stratégie du groupe. Mise à part une petite succursale ouverte de longue date à Genève (en 2000), les deux repreneurs ont investi tous leurs efforts et moyens pour renforcer leur position et présence dans le canton de Vaud.

Depuis deux ans, Tinguely subit toutefois - comme beaucoup d'autres - le ralentissement auquel le secteur de la construction fait face depuis l'application des mesures anticycliques, imposées par la Confédération sur recommandation de la Banque nationale suisse. «Cette situation a effectivement légèrement impacté nos affaires», confirme Francesco Munafo.

Pour contrer cette tendance, la PME qui emploie 73 salariés (regroupant une dizaine de nationalités) se cherche de nouvelles pistes de croissance. «Nous venons de débiter un audit pour essayer de comprendre quelle pourrait être la meilleure stratégie à suivre», explique l'entrepreneur. Plusieurs pistes sont ainsi à l'étude dont celle de se renforcer dans les deux corps de métiers historiques du groupe, que sont la voirie et le transport (puis retraitement) des déchets.

Olivier Wurlo