

Janvier 2020

viewpoint

Face à l'aggravation de la pollution de l'air qui affecte de plus en plus de personnes, que peuvent faire les employeurs pour protéger leurs collaborateurs ?

Au risque d'ajouter au blues de janvier, la question ne peut plus être éludée. La pollution nous affecte tous et ne fait qu'empirer. Quelque 3,6 millions de décès prématurés par an sont attribués à la pollution de l'air extérieur. La majorité de ces décès sont dus à des insuffisances cardiaques et à des accidents vasculaires cérébraux, un cinquième à des maladies respiratoires et à des cancers. D'après une récente étude menée dans 4 300 villes dans le monde, seuls 20 % de la population urbaine vit dans des zones conformes aux recommandations en matière de particules fines PM2,5, polluant atmosphérique le plus nocif. Un constat alarmant.

Sans compter le coût de cette pollution. En 2017, les particules PM2,5 auraient coûté au système de santé et de protection sociale britannique près de 41,2 millions de livres sterling, la fourchette la plus haute faisant état de 76,1 millions de livres sterling².

Origine naturelle ou activité humaine, les sources des polluants atmosphériques sont variées. Transports, activité industrielle, agriculture, chauffage et production d'énergie, ces activités quotidiennes qui n'ont jamais cessé de s'intensifier depuis plusieurs siècles, ont un effet néfaste sur la qualité de l'air³. Il n'est guère étonnant que la qualité de l'air soit devenue aujourd'hui un problème planétaire.

Face à cet enjeu mondial de santé publique, que peuvent faire les multinationales pour tenter d'inverser significativement la tendance et protéger leurs collaborateurs ?



« (...) seuls 20 % de la population urbaine vit dans des zones conformes aux recommandations en matière de particules fines PM2,5, polluant atmosphérique le plus nocif ».

« (...) les particules PM2,5 auraient coûté en 2017 au système de santé et de protection sociale près de 41,2 millions de livres sterling »



Un problème de santé publique planétaire

Avec un diamètre de près d'un 30ème d'un cheveu humain, les particules PM2,5 pénètrent profondément dans les poumons. L'inhalation de ces particules invisibles est mise en cause dans les maladies cardiaques, les accidents vasculaires cérébraux, les cancers du poumon, les infections respiratoires et toute une série d'autres pathologies nocives telles que l'infertilité et même la mortalité infantile⁴.

Les chiffres de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) suggèrent que la pollution de l'air affecte plus durement les populations les moins aisées. 97 % des villes dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire (généralement des économies en développement) de plus de 100 000 habitants ne respectent pas les recommandations de l'OMS⁵. Or, la pollution de l'air ne se limite pas aux pays en développement. Alors que dans les pays à revenu élevé, ce pourcentage recule à 49 %, selon les données de l'Espace économique européen (EEE), environ 90 % des citoyens en Europe seraient exposés aux polluants à des concentrations supérieures aux niveaux jugés nocifs pour la santé⁶.

« 97 % des villes dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire de plus de 100 000 habitants ne respectent pas les recommandations de l'OMS »

Dans un article, l'Université de Malaya estime que la plupart des mégapoles du continent asiatique font face à de graves problèmes dus à l'augmentation des polluants atmosphériques nocifs, conséquence de l'urbanisation rapide. En fait, sur les 30 villes les plus polluées au monde, 22 se trouvent en Inde, dont New Delhi, au bord de l'asphyxie⁷. En novembre 2019, les écoles de la ville ont été fermées et les vols redirigés en raison du fort brouillard de pollution, tandis que des habitants se sont plaints d'irritation des yeux, de maux de tête persistants et de toux⁸. Mais, l'Inde est loin d'être un cas isolé. Début 2019, la Corée du Sud a enregistré des niveaux de PM2,5 atteignant 118 microgrammes par mètre cube, un record depuis le début de la surveillance des particules en 2015⁹.

Même les espaces naturels que nous pensons être des zones de beauté naturelle ne sont pas épargnés. Aux États-Unis, la Californie détient le record des villes les plus polluées du pays. Trois villes californiennes figurent en haut du palmarès pour les trois mesures principales : ozone (Los Angeles-Long Beach), pollution aux particules tout au long de l'année (Fresno-Madera-Hanford) et pollution aux particules à court terme (Bakersfield)¹⁰.



« À Londres, plus de 9 000 décès prématurés sont causés chaque année par une exposition prolongée à la pollution de l'air (...) »

« (...) d'après les travaux de chercheurs aux Pays-Bas, les conducteurs et leurs passagers bloqués une heure par jour dans les embouteillages s'exposeraient à un niveau de toxines équivalent à 180 cigarettes par an ».

Il en va de la santé de tous !

Il est bon de rappeler que ceux qui vivent et travaillent dans une grande ville sont plus exposés aux problèmes de santé due à l'exposition à la pollution de l'air. À Londres, plus de 9 000 décès prématurés sont causés chaque année par une exposition prolongée à la pollution de l'air, constate une étude réalisée par King's College¹¹.

Or, le danger lié à la pollution de l'air pourrait être le plus important lors des trajets domicile/travail. D'après une récente enquête du Financial Times¹², le métro de Londres serait l'endroit le plus pollué de la ville, les particules fines produites par la poussière, les métaux, les tissus cutanés et les fibres de vêtements s'étant concentrées dans les tunnels pendant plus d'un siècle d'utilisation, formant un brouillard toxique brassé par le passage des trains et inhalé par les passagers.

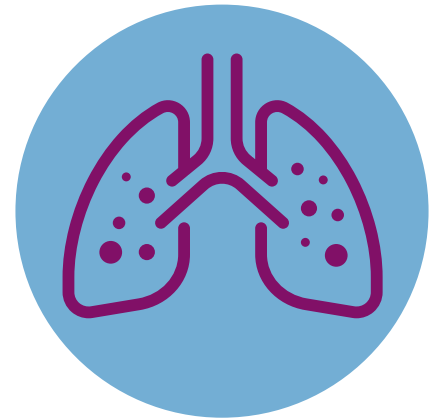
Cette étude réalisée dans plusieurs lignes du métro londonien révèle également que les niveaux de pollution dans le sous-sol sont jusqu'à dix fois supérieurs aux recommandations de l'OMS. Pour un Londonien moyen, prendre le métro plus d'une heure par jour multiplie en effet par deux son exposition aux particules PM_{2,5}.

Des chercheurs d'Atlanta, en Géorgie, ont quant à eux équipé les sièges passagers de voitures de dispositifs d'échantillonnage spécialement conçus pendant les heures de pointe du matin. Les résultats ont montré la présence de deux fois plus de particules dans la voiture qu'au bord de la route. Les chercheurs ont également découvert que la pollution contenait deux fois plus de produits chimiques à l'origine du stress oxydatif, présumé agir dans le développement de nombreuses maladies, notamment les maladies respiratoires et cardiaques, le cancer et certains types de maladies neurodégénératives¹³.

Dans le même ordre d'idée, d'après les travaux de chercheurs aux Pays-Bas, les conducteurs et leurs passagers bloqués une heure par jour dans les embouteillages s'exposeraient à un niveau de toxines équivalent à 180 cigarettes par an¹⁴.

Le corps peut être affecté par divers polluants de différentes manières. À des niveaux très élevés, le dioxyde d'azote, le dioxyde de soufre et l'ozone peuvent irriter les voies respiratoires des poumons, aggravant les symptômes des personnes souffrant de maladies pulmonaires, tandis que les particules fines peuvent pénétrer profondément dans les poumons avec un risque d'inflammation et une aggravation des maladies cardiaques et pulmonaires. Le monoxyde de carbone, quant à lui, empêche l'oxygénation du sang, ce qui est particulièrement dangereux pour les personnes souffrant de maladies cardiaques¹⁵.

D'après l'OMS, plus la qualité de l'air se dégrade, plus le risque d'AVC, de maladies cardiaques, de cancer du poumon et d'insuffisance respiratoire aiguë, dont l'asthme, augmente¹⁶. Public Health England affirme par ailleurs que l'exposition de longue durée à un air de mauvaise qualité représente le plus grand risque environnemental pour la santé publique au Royaume-Uni¹⁷.



Les collaborateurs en première ligne

Dans une étude remarquable, des économistes de l'Université nationale de Singapour (NUS) ont constaté qu'une exposition à la pollution de l'air durant plusieurs semaines nuit non seulement à la santé, mais aussi à la productivité des employés. Les chercheurs ont découvert que si les fluctuations quotidiennes de la pollution n'affectaient pas immédiatement la productivité des travailleurs, une exposition d'au moins 30 jours entraînait une baisse sensible de la productivité.

« En plus de pénétrer dans les poumons et dans le sang, la pollution pourrait également affecter le mental. Travailler durant de longues périodes dans un environnement fortement pollué pourrait nuire au moral, affecter votre humeur ou agir sur vos facultés de travail¹⁸ », explique le professeur associé Lio.

« (...) au Royaume-Uni en 2012, la mauvaise qualité de l'air aurait coûté 2,7 milliards de livres sterling à l'économie en perte de productivité. Les dépenses de santé liées à la pollution atmosphérique se chiffrent entre 8,5 et 20,2 milliards de livres sterling ».

Le Department for Environmental and Rural Affairs (DEFRA) au Royaume-Uni a estimé qu'en 2012, la mauvaise qualité de l'air aurait coûté 2,7 milliards de livres sterling à l'économie en perte de productivité. Les dépenses de santé liées à la pollution atmosphérique au Royaume-Uni se chiffrent entre 8,5 et 20,2 milliards de livres sterling¹⁹.

Les effets de la mauvaise qualité de l'air sur les employés de bureau

Une étude de la Harvard Business Review a révélé que la pollution de l'air rendait les employés de bureau moins productifs. L'étude a analysé les employés de la plus grande agence de voyages de Chine et a conclu qu'une hausse de 10 points de l'indice de qualité de l'air avait entraîné une baisse de 0,35 % du nombre d'appels traités par les employés. Ce qui voudrait dire que les employés sont 5 à 6 % plus productifs lorsque les niveaux de pollution de l'air sont jugés satisfaisants par l'Agence de protection de l'environnement. Les chercheurs ont émis l'hypothèse que si cet impact négatif sur la productivité est effectivement le résultat d'une diminution de la fonction cognitive, les préjudices de la pollution sur la productivité seraient plus importants dans les emplois plus qualifiés²⁰.



Lutte contre la pollution de l'air : qui est en charge ?

La plupart des pays reconnaissent aujourd'hui le besoin urgent de lutter contre la pollution de l'air, mais il a fallu parfois une véritable crise sanitaire pour alerter les pouvoirs publics. Lors du pire épisode de « smog » à Delhi en novembre, la ville a mis en place des restrictions de circulation réduisant à tout moment de moitié le nombre de véhicules en circulation. Les jours de circulation alternée, les véhicules dont l'immatriculation se termine par un chiffre impair sont autorisés à circuler dans le centre-ville. Malgré le caractère temporaire de cette solution, il serait intéressant de savoir si les habitudes des conducteurs évoluent.

Au Royaume-Uni, Bristol tente de montrer l'exemple dans la lutte contre la pollution atmosphérique. En novembre 2019, la ville a annoncé un nouveau dispositif interdisant la circulation des véhicules diesel dans une petite zone du centre-ville entre 7h et 15h et instaurant un système à péage dans une couronne plus large, ce qui pourrait avoir d'importants effets bénéfiques sur la santé²¹. Selon une étude réalisée par l'Université d'Oxford et l'Université de Bath, les effets nocifs sur la santé liés aux émissions des véhicules diesel sont environ 20 fois plus élevés que ceux des véhicules électriques et au moins cinq fois plus élevés que ceux associés aux véhicules à essence²². D'après le conseil municipal de Bristol, la mauvaise qualité de l'air causerait chaque année 333 décès prématurés dus à des maladies respiratoires dans la ville²³.

À Séoul, le gouvernement a déclaré la pollution par les poussières catastrophe sociale. Il peut ainsi débloquer des fonds d'urgence pour prendre des mesures telles que l'installation obligatoire de purificateurs d'air à haute capacité dans les salles de classe et encourager la vente de véhicules au GPL dont les émissions sont inférieures à celles des moteurs essence et diesel²⁴.

Il existe néanmoins des solutions moins coûteuses. Une étude menée à Stockholm a montré qu'il serait possible de réduire sensiblement les émissions et l'exposition si tous les automobilistes vivant à 30 minutes maximum à vélo de leur lieu de travail troquaient leur voiture pour le vélo. D'après les chercheurs, ce changement d'habitude se traduirait par près de 110 000 nouveaux cyclistes et la baisse des émissions des véhicules réduirait donc l'exposition de la population et sauverait 449 ans de vie dans le comté de Stockholm²⁵.

« À Séoul, le gouvernement a déclaré la pollution par les poussières catastrophe sociale. Il peut ainsi débloquer des fonds d'urgence pour prendre des mesures telles que l'installation obligatoire de purificateurs d'air à haute capacité dans les salles de classe ».

Pékin : un exemple à suivre

À Pékin, les niveaux de particules fines ont chuté de 35 % entre 2013 et 2017, tandis que ceux dans les régions limitrophes ont baissé de 25 %. Les conclusions, publiées dans un rapport des Nations Unies (ONU), ont montré « qu'aucune autre ville ou région de la planète n'a réussi un tel exploit ». Cette prouesse est due à un système efficace de gestion de la qualité de l'air, en place depuis 20 ans, qui repose sur une législation complète et des mécanismes d'application, une planification systématique, des normes locales puissantes, une forte capacité de surveillance et une grande sensibilisation du public aux questions environnementales²⁶.

Que pouvez-vous faire pour aider vos employés ?

Un air de mauvaise qualité peut nuire à la santé du personnel et avoir pour conséquences une hausse des absences, une baisse de la productivité et des risques potentiels pour la sécurité. Les plaintes en matière de santé liées à la mauvaise qualité de l'air risquent en outre de progresser. Les employeurs ont la responsabilité de fournir des conditions de travail sûres, ce qui passe par un air sain sur le lieu de travail – un véritable défi si vos employés travaillent en extérieur.

L'OMS donne quelques exemples de mesures à prendre sur le lieu de travail pour protéger les travailleurs contre la pollution de l'air ambiant (ou extérieur), parmi lesquels :

- réduire l'exposition – réduire le temps de travail à l'extérieur, rotation du personnel, restriction du travail pendant les épisodes de pollution atmosphérique sévère
- proposer des programmes de protection respiratoire – appareils appropriés, tests d'ajustement, formation des travailleurs
- surveillance médicale des travailleurs – contrôle médical des pathologies latentes susceptibles de s'aggraver avec l'exposition à la pollution de l'air comme l'asthme ou les maladies cardiovasculaires
- surveillance sanitaire de l'environnement de travail – enregistrement des niveaux de pollution de l'air provenant de sources municipales
- déclaration des cas de maladies professionnelles pouvant découler de la pollution de l'air ambiant chez les travailleurs exposés et suivi avec le système des accidents du travail²⁷.



D'après la British Lung Foundation²⁸, en évitant les heures de pointe, les travailleurs qui se rendent à leur travail en voiture ou à vélo diminuerait leur exposition à la pollution atmosphérique nocive. Elle encourage les employeurs à introduire des horaires flexibles afin de permettre aux employés d'éviter les embouteillages ou de travailler chez eux. Le travail à domicile peut même accroître la productivité. Une étude de deux ans menée à l'Université de Stanford a montré que les télétravailleurs étaient plus productifs, posaient moins de congés maladie, prenaient moins de pauses et moins de congés, et que l'entreprise économisait 2 000 dollars par employé en location d'espaces de bureau²⁹.

Les employeurs pourraient également réfléchir à la manière dont leurs employés sont affectés : si le risque encouru est plus fort durant les déplacements, ils devraient déterminer s'ils ont besoin de leurs employés au bureau tous les jours ou s'ils pourraient encourager le télétravail à intervalles réguliers ou demander à leur personnel de se déplacer en dehors des heures de pointe. Les multinationales peuvent également envisager de réduire leur empreinte carbone et leur impact sur la pollution de l'air en prenant des mesures pour réduire les déplacements professionnels et davantage encourager les réunions virtuelles plutôt que physiques.

Les multinationales ont un rôle important à jouer dans la lutte contre la pollution de l'air et dans la protection de leur personnel. Les employeurs peuvent régulièrement effectuer des contrôles sur les lieux de travail, tant en termes de qualité de l'air que de santé des travailleurs, et proposer des programmes de protection respiratoire, si nécessaire. Il est essentiel de proposer aux employés des programmes complets de santé et de bien-être dans le cadre de leurs programmes d'avantages sociaux afin de les aider à reconnaître et à traiter tout problème de santé.

Les programmes d'avantages sociaux peuvent également fournir une aide précieuse. Accéder à des programmes de santé et de bien-être qui proposent des conseils pour reconnaître les effets de la pollution de l'air et ses impacts potentiels sur la santé peut aider les employés, tandis qu'encourager le personnel à se rendre au travail en vélo pourrait contribuer à réduire le nombre d'automobilistes.

Le risque majeur de niveaux critiques de pollution atmosphérique va continuer de peser lourdement sur les citoyens de la planète dans un proche avenir. Le monde est toutefois très conscient de cette menace, et aux quatre coins du globe, des villes ont déjà progressé dans la lutte contre la pollution, avec des résultats déjà perceptibles.

Les employeurs peuvent également apporter leur pierre à l'édifice. La lutte contre la pollution atmosphérique n'est pas l'affaire d'une seule personne ou même d'une seule organisation. Chaque petit geste compte. La qualité de l'air et l'environnement de travail des employés devraient être des priorités pour l'entreprise.

1. Anon, Organisation mondiale de la santé, <https://www.who.int/sustainable-development/cities/health-risks/air-pollution/en/> (source : novembre 2019)
2. Anon, Public Health England ; https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/836720/Estimation_of_costs_to_the_NHS_and_social_care_due_to_the_health_impacts_of_air_pollution.pdf (source : décembre 2019)
3. Anon, Public Health England ; <https://www.gov.uk/government/publications/health-matters-air-pollution/health-matters-air-pollution> (source : décembre 2019)
4. Camilla Hodgson, Leslie Hook, Steven Bernard, Financial Times, 5 novembre 2019 https://www.ft.com/content/6f381ad4-fef7-11e9-be59-e49b2a_b8d
5. Anon, Organisation mondiale de la santé, <https://www.who.int/airpollution/data/cities/en/> (source : novembre 2019)
6. Anon, Espace économique européen, <https://www.eea.europa.eu/themes/air/intro> (source : novembre 2019)
7. Li Ping Wong, Haridah Alias, Nasrin Aghamohammadi, Nik Meriam Nik Sulaiman, Hualiang Lin et Jinshun Zhao, IntechOpen, <https://www.intechopen.com/books/air-pollution-monitoring-quantification-and-removal-of-gas-and-particles/commuting-on-public-transport-health-risks-and-responses> (publié le 5 novembre 2018, source : novembre 2019)
8. Adam Withnall, Independent, <https://www.independent.co.uk/news/world/asia/india-air-pollution-delhi-traffic-car-ban-gas-chamber-a9184191.html> (publié le 4 novembre 2019)
9. Laura Bicker, BBC News, <https://www.bbc.co.uk/news/world-asia-48346344> (publié le 6 juin 2019, source : novembre 2019)
10. Anon, Lung.org, <https://www.lung.org/our-initiatives/healthy-air/sota/city-rankings/most-polluted-cities.html> (source : novembre 2019)
11. Brynmor M Saunders, James D Smith, Thomas E.L. Smith, David C Green, Benjamin Barratt, Science Direct, <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2212095519301488?dgcid=coauthor> (source : novembre 2019)
12. Camilla Hodgson, Leslie Hook et Steven Bernard, Financial Times, https://www.ft.com/content/6f381ad4-fef7-11e9-be59-e49b2a_b8d (publié le 5 novembre 2019)
13. Duke University, Science Daily, <https://www.sciencedaily.com/releases/2017/07/170721135331.htm> (source : novembre 2019)
14. Saskia C van der Zee, Paul H Fischer, Gerard Hoek, Science Direct <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0013935116301268?via%3DIihub> (source : novembre 2019)
15. Anon, DEFRA, <https://uk-air.defra.gov.uk/air-pollution/effects> (source : novembre 2019)
16. Anon, Organisation mondiale de la santé, <https://www.who.int/airpollution/data/cities/en/> (source : novembre 2019)
17. Anon, Public Health England ; <https://www.gov.uk/government/publications/health-matters-air-pollution/health-matters-air-pollution> (source : novembre 2019)
18. National University of Singapore, Science Daily, <https://www.sciencedaily.com/releases/2019/01/190103110735.htm> (source : novembre 2019)
19. Paul Cosford, Chris Whitty, Karen Exley, Public Health Matters, <https://publichealthmatters.blog.gov.uk/2018/11/14/health-matters-air-pollution-sources-impacts-and-actions/> (publié le 14 novembre 2018, source : novembre 2019)
20. Tom Y Chang, Joshua Graff Zivin, Tal Gross et Matthew Neidell, Harvard Business Review (publié le 29 septembre 2016, source : novembre 2019)
21. Sandra Laville, The Guardian, <https://www.theguardian.com/environment/2019/nov/05/bristol-becomes-first-uk-city-ban-diesel-cars> (publié le 5 novembre 2019)
22. University of Oxford et University of Bath, University of Oxford, <http://www.ox.ac.uk/news/2018-06-06-pollution-cars-and-vans-costs-%C2%A36billion-year-health-damages> (publié le 6 novembre 2018, source : novembre 2019)
23. Anon, Conseil municipal de Bristol, <https://www.bristol.gov.uk/documents/20182/32947/State+of+Bristol+-+Key+Facts+2018-19.PDF>, (publié en octobre 2019, source : novembre 2019)
24. Justin McCurry, The Guardian, <https://www.theguardian.com/environment/2019/mar/13/social-disaster-south-korea-bring-in-emergency-laws-to-tackle-dust-pollution> (publié le 13 mars 2019, source : novembre 2019)
25. Christer Johansson, Boel Lövenheim, Peter Schantz, Lina Wahlgren, Peter Almström, Anders Markstedt, Magnus Strömgren, Bertil Forsberg, Johan Nilsson Sommar, Science Direct, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048969717301559> (source : novembre 2019)
26. Anon, Programme des Nations unies pour l'environnement, https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/27645/airPolCh_EN.pdf?sequence=1&isAllowed=y (source : novembre 2019)
27. Anon, Organisation mondiale de la santé, https://www.who.int/airpollution/events/conference/05_Protecting_workers_from_air_pollution_outdoors_and_indoors.pdf?ua=1 (source : novembre 2019)
28. Edwina Langley, London Evening Standard, <https://www.standard.co.uk/futurelondon/cleanair/how-to-avoid-breathing-in-pollution-on-your-commute-to-and-from-work-a4208986.html> (publié le 9 août 2019, source : novembre 2019)
29. Scott Mautz, inc.com ; <https://www.inc.com/scott-mautz/a-2-year-stanford-study-shows-astonazing-productivity-boost-of-working-from-home.html> (source : décembre 2019)

Ce document a été préparé par MAXIS GBN et est fourni à titre purement informatif - il ne constitue nullement un conseil. MAXIS GBN a pris toutes les précautions nécessaires pour s'assurer que les informations contenues dans ce document ont été obtenues à partir de sources fiables. L'exactitude ou l'exhaustivité de ces informations ne sauraient toutefois être garanties. Les informations contenues dans ce document peuvent être modifiées à tout moment et sans préavis. La confiance que vous accordez à ces informations relève donc de votre unique responsabilité. Ce document est strictement privé et confidentiel. Il ne saurait être copié, distribué ou reproduit, en tout ou partie, ni transmis à aucun tiers.

MAXIS Global Benefits Network (le « Réseau ») est un réseau de compagnies d'assurance (les « Membres ») agréées dans leur pays respectif et membres du réseau MAXIS (le « Réseau ») fondé par AXA France Vie, Paris, France (AXA) et par Metropolitan Life Insurance Company, New York, NY, USA (MLIC). MAXIS GBN, société immatriculée à LORIAS sous le numéro 16000513, ayant son siège au 313, Terrasses de l'Arche - 92 727 Nanterre Cedex, France, est un intermédiaire en assurance et réassurance dont la mission est de promouvoir le Réseau. MAXIS GBN est conjointement détenu par les affiliés d'AXA et de MLIC, et n'émet pas de contrat d'assurance ni ne fournit de prestations d'assurance ; ces activités sont assurées par les Membres. MAXIS GBN opère au Royaume-Uni par le biais de son établissement britannique ayant son siège au 1st Floor, The Monument Building, 11 Monument Street, London EC3R 8AF, immatriculé sous le numéro BR018216, et dans les autres pays membres de l'Union européenne, en libre prestations de services. MAXIS GBN exerce ses activités aux États-Unis par le biais de MetLife Insurance Brokerage, Inc., domicilié au 200 Park Avenue, NY, NY, 10166, courtier en assurance agréé dans l'État de NY. MLIC est l'unique membre du Réseau autorisé à exercer des activités d'assurance dans l'État de NY. Les autres membres ne sont ni agréés, ni autorisés à exercer à NY, et les polices et contrats qu'ils émettent ne sont ni approuvés par le Superintendent of Financial Services de NY, ni couverts par le fonds de garantie de l'État de NY, ni soumis au droit de l'État de NY. MAR00545/1219

