Mais la possibilité de débrancher une des branches Nord de la M13 et de relier celle-ci à la M14 semble être passée à la trappe. Lors de la seconde réunion du CIL13, le 24 octobre dernier, le STIF dévoile les études menées conjointement par le STIF, l'IAURIF et la RATP. Le débranchement et l'automatisation d'une des branches Nord sont jugés techniquement complexes et coûteux (1360 Md'€). En effet, la mise en conformité technique de la ligne (allongement des quais, automatisation, liaison pneumatique) et la faible profondeur du tunnel nécessiteraient un chantier à ciel ouvert et la fermeture de la ligne sur le tronçon en travaux. Cette solution prévue dès la création de la ligne M14 est implicitement écartée. Le prolongement de la M4 vers Saint-Ouen paraît insuffisant à désengorger la M13. De façon alternative sont proposés ou le prolongement de la M14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen avec une station intermédiaire Porte-de-Clichy en liaison avec le RER C (coût estimé : 900 Md'€) ou le projet "Arc Express" de métro souterrain entre la Défense et la Plaine Saint-Denis (coût estimé : 2000 Md'€). " Arc Express " est la dénomination estampillée CRIdF des tronçons du si bien nommé Métrophérique, projet de ligne de métro circulaire que la RATP promeut avec force publicité urbi et orbi. L'intérêt de l'extension vers le nord de la M14 repose sur le fait que son tunnel situé à 25 m de profondeur peut être creusé (rapidement) par un tunnelier sans gêner le trafic de surface. De plus, trois communes (Paris, Clichy, Saint-Ouen) étant concernées, les différentes étapes juridiques seraient beaucoup plus rapidement franchies que pour le projet " Arc Express ". Il semble que le STIF s'apprête à commander des études plus fines sur ces deux derniers scenarii.

En l'absence d'éléments précis, il semble difficile d'estimer la pertinence de ce premier avis. Face à des avis divergents et à des demandes aussi diverses, un "décodeur" n'est pas inutile.

Premier fait, l'engorgement et l'exploitation périlleuse de la M13 étaient certains pour la RATP dès les années 90. C'est pourquoi la construction de la M14 décidée en 1989 devait à la fois décharger la ligne centrale M1, desservir les nouveaux quartiers de Paris Rive Gauche et absorber une des branches Nord de la M13. Or, au même moment (1991), était décidée la construction de la ligne E (Éole) permettant une liaison rapide entre l'Est francilien et les quartiers d'affaire parisiens. L'État a ainsi consacré sur la décennie 90 la quasi-totalité des capacités d'investissement en TC sur ces deux projets. Les aléas de chantier et les surcoûts inévitables ont allongé les délais et rogné les ambitions. Le prolongement sur Saint-Lazare ne fut réalisé qu'en 2003 et l'extension à l'Ouest (le "O" de Éole) du RER E se fait toujours attendre (notons que ce pourrait être l'occasion de desservir la ZAC Batignolles et la Porte d'Asnières). Entre temps, il fut quand même décidé en 1998 de prolonger la branche Nord-Ouest de la M13 vers le Pont de Gennevilliers. Dix ans plus tard, 25 000 voyageurs supplémentaires par jour s'engouffreront en 2008 dans la branche nord-ouest de la M13.

Deuxième fait, les améliorations techniques pour exploiter la ligne ont pris un retard considérable, en particulier le système Ouragan annoncé en 2004 puis reporté en 2011. Un plan d'urgence vient d'être lancé sous la pression du STIF en mars 2007. Un peu tard.

Troisième fait, la météorisation d'une des branches de la M13, prévue dès l'origine de la création de la M14, est devenue tabou. Complexe sans doute, mais, à l'époque, les ingénieurs et experts de la RATP l'avaient proposée et étudiée. Chère aussi mais combien coûte l'enfouissement de 1500 mètres de la RN13 qui reçut l'an denier le feu vert gouvernemental ?

Quatrième fait, malgré la thrombose de la ligne M13, la RATP, annonçant la congestion générale de son réseau à l'horizon 2015, promeut par tous les moyens possibles son projet Métrophérique de métro souterrain circulaire dans la petite Couronne. Cette réalisation ambitieuse, estimée à 6 milliards d'€ par la RATP, représente pour cette entreprise un axe majeur de développement et un projet fédérateur. Mais sa complexité juridique, son coût global et ses délais de réalisation - vingt ans ! - en font un projet autonome.

Dans sa contribution au débat public sur le PDP, **déCLIC 17/18** a présenté ses priorités qui ne s'excluent pas l'une l'autre mais se complètent : le désengorgement de la ligne M13 d'abord, la construction d'une ligne circulaire à 3-5 km de la limite de Paris ensuite.