Le Vice-président du CRIdF chargé des transports, M. Serge Méry, souligne que ces deux projets " ne se situent pas dans la même temporalité " et précise que l'" on peut envisager une mise en service du prolongement de la ligne 14 avant 2017 " mais qu'" avec " Arc-Express ", les travaux ne débuteraient qu'en 2017". L'extension sur 5,9 km de la M14 vers Clichy et Saint-Ouen semble clairement plus aisée et plus rapide à réaliser que le débranchement complet et la météorisation de la branche Nord-est de la M13 mais c'est le choix judicieux des gares intermédiaires entre Saint-Lazare et Mairie-de-Saint-Ouen qui permettra le meilleur report de la M13 vers la M14 prolongée. Enfin, une modélisation et une quantification prévisionnelles des parcours des usagers selon leur point d'origine et leur destination finale doit assurer que cette solution provoque le report maximal, sans quoi le statu quo sur la M13 imposera des conditions de transport tout aussi inacceptables qu'aujourd'hui.
En vérité, le nœud gordien reste l'argent. Depuis 2002, le gouvernement a supprimé toute subvention aux projets de TC.

On sait pourtant que des projets d'investissement en TC d'une telle taille requièrent le soutien de l'État. Le tout récent " Grenelle de l'environnement " ne promet-il pas que l'État se réengage dans le développement des transports urbains collectifs ? Dans ce cas, tout doit être mis en œuvre pour que la ligne M13 soit la priorité n° 1.