

DATE	EVENEMENT
XVI ^{ème} siècle	Des navires portugais reconnaissent la région de la côte Est.
XVII ^{ème} siècle	C'est au tour des français (par le biais de la « Société de l'Orient » qui deviendra par la suite la célèbre « Compagnie des Indes Orientales ») d'utiliser Tamatave comme comptoir commercial.
XVIII ^{ème} siècle	Foulpointe devient le nouveau centre des affaires françaises à Madagascar, aux dépens de Tamatave.
1804	Sous l'impulsion du français Sylvain Roux, Tamatave reprend son rang de comptoir principal, et l'occupe jusqu'en 1816 mais doit la restituer aux Français après la signature du traité de Paris en 1814.
1810	Radama 1 ^{er} pris le pouvoir par succession au Roi Andrianampoinimerina et régna jusqu'en 1828.
1811	L'Angleterre s'empare alors de la ville de Tamatave au cours de l'année 1811
1815	Initiation par le Roi Radama 1 ^{er} , pour relier les rivières, lacs et lagunes sur la côte Est au début du XIX ^e siècle, dans le cadre des "corvées" (travaux d'intérêt public obligatoires pour les populations locales). Les travaux n'avancèrent guère car les armées Merina étaient occupées pour repousser les envahisseurs anglais et français. Le lac artificiel de Tsimbazaza fut creusé sous les ordres du roi RADAMA 1 ^{er} vers 1815.
	Avant de quitter Tamatave, le capitaine anglais Lesage prend soin de mettre le feu aux forts. Au cours du XIX ^e siècle, ce sont les armées Merina qui contrôlent la plupart des comptoirs de la côte Est et Tamatave demeure sous leur tutelle.
1829	Ranavalona 1 ^{ère} prend la règle.
	Le Capitaine de vaisseau Goubeyre « canonne » Tamatave et parvient à s'emparer du fort et de la ville, mais sous l'ordre de Louis-Philippe, il doit évacuer sa nouvelle prise.
1862	Un traité d'amitié est passé, entre la France et Radama II. Pourtant l'année suivante, à la mort de ce dernier, le traité est violé par le Premier Ministre et le capitaine de vaisseau Dupré doit faire des manœuvres navales au large de Tamatave afin de rétablir les accords.
1883	À la mort de Jean Laborde, le gouvernement Merina refuse de reconnaître les droits de ses héritiers. Aussi en 1883, une escadre envoyée par la France et conduite par l'amiral Pierre canonne Tamatave et l'occupe le 14 juin 1883.
1894	Deux ans plus tard, l'ensemble de l'île sera déclaré « sous protectorat français ». Pourtant devant certains incidents à l'égard des Français et le manquement au respect du traité, le général Duchesne reprend la ville, le 12 décembre 1894, qui restera « française » jusqu'à l'indépendance du pays.
1896 – 1899	Rapport de Général Gallieni sur les Grands Travaux à entreprendre à Madagascar (Chemin de fer et Canal des Pangalanes). Pour Gallieni, il est nécessaire aux responsables français, notables et officiers, de connaître le pays, de rédiger des études historiques, géographiques, économiques et ethnographiques.
1905	Projet de percement du Canal des Pangalanes entre la ville de Mananjary et le village d'Ambinanivolo à la limite des provinces des Betsimisaraka et Mananjary.
1907	Projet d'ouverture d'une voie navigable entre Vatomandry et la Province de Mananjary.

1908	Avant-projet d'un canal Ivoloïna et Ifontsy.
1907 – 1908	Construction du Canal des Pangalanes entre le lac Salakotaka et le lac Maronkontsy 5.350m.
1908 – 1923	Construction des Canal des Pangalanes de Vatmandry d'Antsiramianiana à Ambinavolo.
1910	Percement des canaux entre Vohipeno et Farafangana.
1911	Percement des Canal des Pangalanes de la côte d'Andevoranto à Mananjary.
1912	Le Général Galliéni institue l'indigénat, travaux forcés d'une main-d'oeuvre non rémunérée pour construire les infrastructures routières et ferroviaires, ainsi que les ouvrages d'art. Des « coolies » (4000) chinois sont importés par intervalles pour compléter les effectifs.
1911 – 1913	Canaux de Masomeloka au TCE. Tracé des canaux du lac Tatamamy au Fleuve Mangoro.
1913	Avant-projet de creusement d'un canal entre la rivière Ivondro et Tamatave.
1912 – 1914	Construction des canaux de Vohipeno à Farafangana. Percement de Matitanana à Andakana par l'Entreprise FOLINI.
1913 – 1918	Percement du Canal d'Andevoranto à Masomeloka par l'Entreprise LASNIER.
1918	Projet de creusement d'un canal entre la rivière Ivondro et Tamatave.
1919	Achat d'une drague par Tamatave et les travaux de Vatmandry.
1925	Rapport du Directeur de TP sur l'achèvement du Canal des Pangalanes.
3 juin 1926	Marcel Olivier , gouverneur successeur de Galliéni a alors créé le SMOTIG.
1924 – 1952	Etude de raccordement de la Gare Fluviale à la Rade de Tamatave.
1925	Creusement de Loholoka à Farafangana.
1926 – 1928	Plan de recrutement des « Main d'œuvres ».
1935	Projet d'écluse sur le seuil de Loholoka.
1935	Recrutement des « Main d'œuvres » pour les chantiers de Tamatave – Salazamay et Foulpointe
1929 – 1938	Camp des pionniers SMOTIG à la Vahia et à Kalomalala.
1930	Construction de la gare d'eau de Kalomalala.
1930	Projet de construction d'un nouveau camp des pionniers SMOTIG à la Vahia.
1930 – 1934	Barrage de Salazamay.
1931	Construction de logements pour agents européens entre le lac Sondrara et le village d'Analalava
1931 – 1942	Projet de protection des berges sur le Canal des Pangalanes.
1931 – 1950	Gare Fluviale de Tamatave.
1942	Projet d'Exploitation du Canal des Pangalanes ;
1943 – 1945	Avant-projet de percement du seuil de Masomeloka.
1944	Transport Fluvial entre Ambila –Vatmandry – Mahanoro.
1947	Projet déviation de la section d'Andranomahitsy dans la lagune de Tanandranomainty.

1948 – 1949	Arrêté déclarant d'utilité publique les travaux de percement du Canal des Pangalanes entre Tanambao (Tamatave) et le fleuve Ivondro, portant expropriation des immeubles ou parcelles des immeubles ou parcelles nécessaires à l'exécution de cessibilité et prise de possession d'urgence.
1948	Avis de concours de la construction des Canal des Pangalanes, section Tamatave du fleuve à Ivondro de la Gare fluviale de Tanambao.
1948	Proposition présentées par les entreprises Métropolitaines et Coloniales.
1948	Variantes proposées par : <ul style="list-style-type: none"> • la Société Nationale des Travaux Publics (SNTP) ; • la Société d'Entreprises de Dragages et des Travaux Publics (SEDRATP) ; et • l' Entreprise des Grands Travaux Hydruliques (EGTH).
1949	Marché de gré à gré avec la SNTP après le concours passé.
1950	Etude de l'embouchure de la rivière Ivondro et ses environs.
30 mars 1950	Marché d'études passé à la SNTP : <ul style="list-style-type: none"> • Section Vatomandry – Nosy Varika ; • Section Nosy Varika – Mananjary ; • Section Mananjary – Manakara ; • Section Ivondro – Vatomandry.
1950 – 1952	Constructions des parcs à Hydrocarbures à Manangareza.
1951	Expropriation des immeubles ou parcelles des immeubles ou parcelles nécessaires à l'exécution du percement du Canal des Pangalanes entre Tanambao (Tamatave) et le fleuve Ivondro.
1951	Route sur le Canal des Pangalanes–Pont métallique Rail par Baudin Châteauneuf.
1953	Etablissement des marchés de dragages du Canal des Pangalanes.
1954 – 1955	Etude limnimétrie sur les lacs du Canal des Pangalanes.
1980	Création de l' Institut Malgache d'Innovations (IMI) dont le Département Canal des Pangalanes avec les matériels retombés du Chantier SKANSKA d'Andekaleka.
1983 – 1987	IMI – Travaux et Dragage du Canal des Pangalanes (TDCP).
1984 – 1988	Projet de percement et de dragage du Canal des Pangalanes de Toamasina à Mananjary par l'IMI et l' Office Militaire Production et la Réforme Agraire (OMIPRA).
1988 – 1990	Grand travaux sur le Canal des Pangalanes sous l'égide du Ministère des Travaux Publics financé par La Banque Africaine pour le Développement (BAD), « REHABILITATION ET EXTENSION DU CANAL DES PANGALANES DE TOAMASINA A MANANJARY ». Le titulaire était la SNTP, société belge et non plus française.
1990	Création de la Société de Navigation du Canal des Pangalanes (SNCP). Création de la Société d'Exploitation du Canal des Pangalanes (SECP). Création de la Ports Fluviaux de Pangalanes (PFP).
Septembre 2003	Un Appel d'Offres (AO) lancé par Le Ministère des Travaux Publics des « TRAVAUX DE DRAGAGE DU CANAL DES PANGALANES » a été lancé, les bureaux d'études consultés ont soumissionnés, mais l'AO a été déclaré infructueux, et le projet restait là.
2000 – 2003	Création de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale (APMF) au sein du Ministère des Transports

2003 – 2004	Exploitation du Canal des Pangalanes accordé à la Société d'Exploitation Mixte Andry (SEMA–YMMCO).
2004 – 2005	Société de Surveillance Maritime de Madagascar (SSMM).
Février 2005	Passation de gérance du Canal des Pangalanes à l'APMF sous Tutelle du Ministère des Transports.
Octobre 2005	Action APMF Mission d'inventaire et reconnaissance générale sur le Canal des Pangalanes de Toamasina à Mananjary.
2006	Action APMF <ul style="list-style-type: none"> • Définition des travaux prioritaires et urgents à la réouverture du Canal des Pangalanes. • Préparation des dossiers d'Appel d'Offres.
2007	Actions APMF <ul style="list-style-type: none"> • Visite du canal des pangalanes avec l'Agent de l' Office National pour l'Environnement (ONE) en vue d'obtention des Prescriptions environnementales. • Lancement des Appels d'Offres sur les travaux d'urgences.
	Action APMF Travaux d'urgence axés sur la réouverture et l'amélioration de la navigation sur le Canal des Pangalanes : <ul style="list-style-type: none"> • de Manangareza Toamasina à Tapakala : cépages des arbres et enlèvements des plantes aquatiques ; • de Kalomalala à Sondrara : cépages des arbres et enlèvements plantes aquatiques, à LaVahia : dragage de sable ; • de Vatomandry à Beপরাস্য : enlèvements des plantes aquatiques ; • d'Amboananto à Mananjary : cépages des arbres et enlèvements plantes aquatiques et dragage de sable.
2008	Action APMF Travaux d'urgences axés sur la réouverture et l'amélioration de la navigation sur le Canal des Pangalanes : <ul style="list-style-type: none"> • de la jonction du canal port sec avec le Canal des Pangalanes : dragage de sable ; • de Mahanoro à Amboananto : cépages des arbres et enlèvements plantes aquatiques et dragage de sable. Action Banque Mondiale – avec PST / APMF <ul style="list-style-type: none"> • Accord sur le financement d'une étude technique et environnementale sur le tronçon Mananjary – Manakara. • Lancement AMI. • Lancement des AO sur les études techniques et environnementales.
2009	Action Ministère des Transports (Budget PIP) et APMF Financement de la réhabilitation du Génie Fluviale de Manangareza <ul style="list-style-type: none"> • Enlèvements des tout corp flottant (plantes aquatiques, bambous ou plastiques) du port fluvial Manangareza au pont noir. • Dragage à la jonction du Canal des Pangalanes avec le canal d'évacuation de Commune Urbaine de Toamasina à Androranga. • Dragage au niveau du pont Sherrit à Tsarakofafa.

	Action APMF <ul style="list-style-type: none">• Lancement d'un AMI sur « études techniques en vue des travaux d'aménagements au niveaux des points noirs sur la Canal des Pangalanes de Toamasina à Mananjary ».• Lancement d'un AO sur le dragage au niveau du Canal de Lavahia.
--	---

Géographie

Points kilométriques : le canal est balisé par des « PK » tous les dix kilomètres :

- PK 0 Tamatave
- PK 60 Akanin'Ny Nofy
- PK 90 Ambila Lemaitso
- PK 101 Andevoranto
- PK 155 Vatomandry
- PK 228 Mahanoro
- PK 341 Nosy Varika
- PK 433 Mananjary